



SEAT Leon ST Cupra R 4Drive DSG (7-Gang)

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (221 kW/300 PS)

Zum Produktionsende krönt Seat den Leon mit dem Sondermodell Cupra R. Die Sonderedition setzt durch Karbon- und kupferfarbene Elemente optisch vom normalen Leon Cupra ab. Technisch unterscheidet er sich durch eine noch mehr auf Fahrdynamik getrimmte Fahrwerksabstimmung von der Basis, Leistung und Fahrleistungen sind identisch. Daran gibt es auch nichts zu meckern. 300 PS sorgen in Zusammenspiel mit dem Allradantrieb und dem siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe für sehr gute Fahrleistungen. Da geht der im ADAC Ecotest ermittelte Verbrauch von 7,8 l/100 km durchaus in Ordnung, zumal sich die Schadstoffemissionen auch durch den Partikelfilter auf sehr niedrigem Niveau befinden. Das Fahrwerk kommt mit der gebotenen Leistung sehr gut zurecht. Und trotz der bestechenden Agilität bleibt der Fahrkomfort nicht auf der Strecke - der adaptiven Dämpferregelung sei Dank. Hinzu kommt, dass die Fahrsicherheit ebenfalls zum Besten gehört, was man in diesem Segment vorfindet, woran neben dem Allradantrieb auch die sehr kurzen Bremswege der optionalen Semislicks ihren Anteil haben. Auf nasser Fahrbahn bzw. kalten Temperaturen ist mit den Reifen allerdings Vorsicht geboten, hier ist das Haftungsvermögen spürbar eingeschränkt.

Ansonsten ist der Leon ST Cupra R trotz der sportlichen Ausrichtung ein vollkommen alltags-tauglicher Familienkombi. Er bietet viel Platz für vier Personen samt Gepäck, die Bedienung erfordert kein langes Studium der Bedienungsanleitung und selbst die Reichweite geht in Ordnung, sofern man den Gasfuß einigermaßen im Zaum hält. Nur als Zugfahrzeug kann der praktische Sportler nicht dienen - Anhängelasten sind für ihn nicht vorgesehen. 49.970 Euro verlangt Seat für das spanische Multitalent, und schießt damit über das Ziel hinaus. Verzichtet man auf das "R" und "begnügt" sich mit dem normalen Leon Cupra ST 4Drive, beginnt der Spaß bereits bei 41.350 Euro. **Konkurrenten:** Ford Focus ST Turnier, VW Golf R Variant.

- ⊕ großer Kofferraum, sehr sichere und agile Fahreigenschaften, sehr kurzer Bremsweg, hervorragende Fahrleistungen, geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ mit optionalen Semi-Slicks stark eingeschränkte Nässe-tauglichkeit, im Gegensatz zum Leon Cupra kein Abbiegelicht, keine Anhängelasten zugelassen, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,2
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,6
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Der Seat Leon Cupra R steht in puncto Verarbeitungsqualität seinem Technikspender aus Wolfsburg nur wenig nach. Karosserie und Innenraum präsentieren sich sorgfältig verarbeitet, bei genauerem Hinsehen fällt die eine oder andere nicht ganz sauber entgratete Kante auf. In puncto Materialanmutung muss der Leon den Vergleich mit dem VW Golf ebenfalls nicht scheuen. Das Armaturenbrett ist im oberen und mittleren Bereich mit unterschäumtem Kunststoff ausgeführt, in den niederen Gefilden bekommt man auch hier ausschließlich kratzempfindlichen Kunststoff zu spüren. Im Cupra R sorgen die kupferfarbenen Applikationen, Klavierlackflächen und vor allem das serienmäßige Alcantara-Lenkrad für ein durchaus wertiges Ambiente. Und wo in den Technik-Brüdern Golf Variant

und Skoda Octavia kratzanfällige Ladekanten aus Kunststoff zum Einsatz kommen, verbaut Seat ein Pendant aus Metall. Weiter unten, wo man selten hingreift und -sieht, findet sich wie in dieser Klasse üblich ausschließlich harter Kunststoff. Die hinteren Türverkleidungen sind zudem selbst im oberen Bereich aus Hartplastik gefertigt.

Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der Spanier 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.

3,5 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank kommt der Leon ST Cupra R auf Basis des Ecotest Verbrauchs lediglich bis zu 640 km weit. Der Wendekreis des Spaniers beträgt 11,3 m und dürfte gerne kleiner ausfallen. Der Testwagen bringt 1.530 kg auf die Waage und darf somit 560 kg zuladen. Davon dürfen 75 kg auf dem Dach transportiert werden (Dachreling Serie).

⊖ Der Top-Leon ist serienmäßig mit einem Pannenset ausgestattet, ein Notrad ist für die Allradvariante des Leon Cupra nicht erhältlich. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden.

Anhängelasten sind für den sportlichsten Leon nicht zugelassen – als Zugfahrzeug kommt der Spanier somit nicht in Frage.

2,4 Licht und Sicht

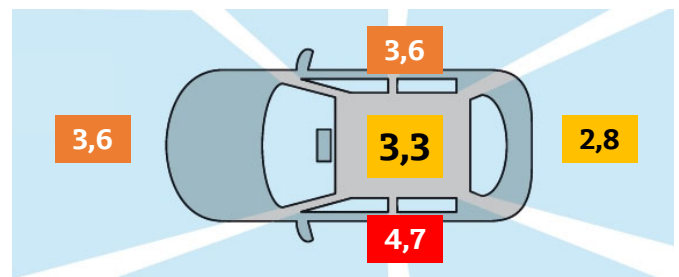
Die Rundumsicht geht mit Ausnahme der recht breiten D-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen, in Ordnung. Die Fondkopfstützen lassen sich versenken und behindern somit nicht die Sicht durchs Heckfenster. Im Gegensatz zum Leon Cupra sind beim "R" Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera serienmäßig.



Die Dachsäulen im Heck sind zwar etwas breit geraten, trotzdem ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der teilversenkbaren Kopfstützen und relativ großen Fenster akzeptabel.

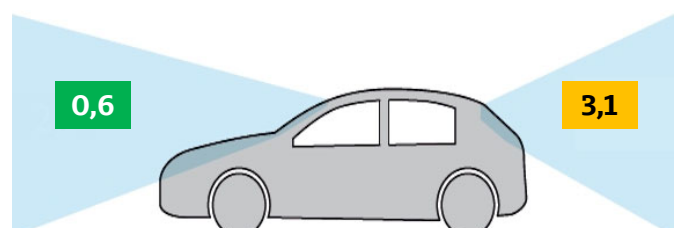
Rundumsicht

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.



Eine 360-Grad-Kamera oder einen Parkassistenten gibt es allerdings weder für Geld noch gute Worte.

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

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube für den Fahrer nicht einsehbar und die Heckscheibe weit entfernt ist. Der stärkste Leon ist serienmäßig mit den LED-Scheinwerfern ausgestattet, die

nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Die Heckleuchten sind ebenfalls vollständig in LED-Technik ausgeführt. Gegen Aufpreis steht ein Fernlichtassistent zur Verfügung, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

⊖ Im Gegensatz zum Leon Cupra hat der Cupra R keine Nebelscheinwerfer, um das Abbiegelicht zu realisieren.

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 (Fahrersitz nur 40 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt), was besonders beim Aussteigen hinderlich ist. In der zweiten Reihe erschweren zudem der schmale Türausschnitt sowie die ebenfalls recht tief positionierte Rückbank das Ein- und Aussteigen.

Für den Fahrer gibt es keinen Haltegriff am Dachhimmel.

⊖ Der Leon ST Cupra R ist serienmäßig 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. Immerhin lässt sich das System bei Bedarf deaktivieren, allerdings nicht dauerhaft. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Leon ST kann auch als Cupra R mit einem geräumigen Kofferraumabteil punkten, das deutlich größer als bei der Steilheck-Variante ausfällt. Das Standardvolumen beträgt 445 l; belädt man bis zum Dach, finden 590 l oder alternativ zehn Getränkekisten Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um und lädt bis zur Fensterunterkante, was aus Sicherheitsgründen zu empfehlen ist, passen 785 l bzw. 1.325 l bis zum Dach in den spanischen Kombi.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet leichtgängig und gibt eine große Öffnung frei. Einen elektrischen Antrieb sucht man allerdings wie bei den meisten Konkurrenten in dieser Klasse vergebens. Das geräumige Gepäckabteil des Leon ST besitzt an den Seiten nur wenig Ausbuchtungen und lässt sich dadurch gut nutzen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche.

Die Ladekante liegt mit gemessenen 65 Zentimetern nicht sonderlich hoch über der Fahrbahn. Befindet sich der



Mit 445 l Kofferraumvolumen bietet der ST reichlich Platz für das Gepäck.

Ladeboden in der oberen der beiden Stufen, sind der Boden und die Ladekante beinahe auf einer Ebene. Ist der Ladeboden unten arretiert, beträgt die Stufe 14 Zentimeter.

⊖ Der große Kofferraum wird von einer einzelnen LED-Leuchte nicht sonderlich hell erleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, die Bedienung geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Entweder man entriegelt die federvorgespannten Lehnen per Hebel vom Kofferraum aus oder per

Tastendruck oben an der Lehne. Anschließend fallen sie selbstständig um. Auch in puncto Ablagemöglichkeiten beweisen die Seat-Entwickler Sinn für das Praktische: 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 für den ST Cupra R nicht zu haben.

⊖ Ein Trennnetz, das sich sowohl hinter den Vorder- als auch den Rücksitzen einhängen lässt, ist lediglich gegen Aufpreis zu haben.

2,2 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 seit dem Facelift von sieben auf acht Zoll angewachsen ist. 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 Klimabedieneinheit, die übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Der Leon Cupra R ist serienmäßig mit einem digitalen Kombiinstrument ausgestattet. Es bietet dem Fahrer die Wahl zwischen vier verschiedenen Darstellungsmöglichkeiten von Drehzahlmesser und Tachometer.

Zudem lässt sich beispielsweise in der Navigationsansicht auch die Kartendarstellung auf die komplette Displaygröße ausweiten. Die Einstellmöglichkeiten sind umfangreich, die Darstellung befindet sich durch die hohe Auflösung auf dem Niveau der Premiumkonkurrenz.



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

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Leon ST Cupra R überzeugt im Kapitel Konnektivität mit seiner umfangreichen Serienausstattung. Bereits ab Werk ist der Spanier mit einem Infotainmentsystem samt FM-Radio, CD-Laufwerk, vier USB-Anschlüssen (je zwei vorn und hinten), zwei SD-Kartenslots, Navigationsfunktion (Kartenmaterial auf SD-Karte), Sprachsteuerung und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie -audiostreaming ausgestattet. Gegen Aufpreis ist zudem ein höherwertiges Soundsystem von Beats

mit zehn statt acht Lautsprechern sowie digitaler Radioempfang (DAB+) erhältlich. Die Smartphone-Anbindung via Apple CarPlay oder Android Auto kostet ebenfalls Aufpreis. Eine Onlineanbindung bietet das Infotainmentsystem des Leon allerdings nicht. Verkehrsinformationen in Echtzeit oder Remote-Funktionen über das Smartphone (z. B. Fahrzeugposition oder Tankfüllstand) lassen sich daher nicht abrufen.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Leon bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist sehr gut. Doch auch die Beinfreiheit reicht selbst für zwei Meter große Insassen aus. Die Innenbreite entspricht dem Klassenstandard. Das Raumgefühl ist gut und wird lediglich durch die recht hohe

Seitenlinie sowie den beim Leon Cupra serienmäßigen schwarzen Dachhimmel getrübt.

2,7 Raumangebot hinten

Das Platzangebot für die Fondinsassen ist von klassenüblicher Größe. Knie- und Beinfreiheit reichen für bis zu 1,90 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, die recht hohe Seitenlinie sowie den schwarzen Dachhimmel geschmälert.

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 - 1-l-Flaschen lassen sich dort nicht verstauen. Im Fond fallen die Türfächer nochmals kleiner aus. Immerhin gibt es dort Lehnentaschen sowie zwei praktische Becherhalter in der Mittelarmlehne, sofern man die Durchlademöglichkeit geordert hat.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Der Leon ST Cupra R ist serienmäßig mit einem adaptiven Dämpfungssystem ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Dämpfungskennlinien bietet.

Das adaptive Fahrwerk bietet drei Fahrprogramme: Comfort, Normal und Sport. Zwischen Sport und Comfort ist ein deutlicher Unterschied zu spüren. Der Federungskomfort in Verbindung mit den adaptiven Dämpfern ist trotz der recht straffen Abstimmung des Sportfahrwerks erstaunlich gut und vollkommen alltagstauglich. Das Fahrwerk spricht trotz der großen 19-Zoll-Bereifung recht sensibel auf Unebenheiten an, gleich-

2,6 Sitze

Der Leon ST Cupra R ist serienmäßig mit Schalensitzen ausgestattet. Sie sind bequem gepolstert und kräftig konturiert, weshalb sie einen sehr guten Seitenhalt bieten. Die Einstellmöglichkeiten sind allerdings stark eingeschränkt. Die vorderen Insassen können weder die Sitzneigung, noch die Kopfstützen oder gar die Seitenwangen verstellen. Eine Lordosenstütze ist in

3,5 Innengeräusch

Wie bei einem Kompaktportler nicht anders zu erwarten, ist der Leon Cupra R kein Leisetreter. Mit gemessenen 70,3 dB(A) bei Tempo 130 geht es im Innenraum nicht sonderlich leise zu. Zum Vergleich: Bei einem Leon ST 1.8 TSI haben wir 67,6 dB(A)



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

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

zeitig halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Auf der Autobahn liegt die Karosserie angenehm ruhig und lässt sich auch von langen Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen. Lediglich bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten kommt etwas Unruhe ins Fahrzeug. Im Stadtverkehr kann der Federungskomfort nicht so recht überzeugen. Das liegt vor allem an den Niederquerschnittsreifen, die mit ihrer flachen Reifenflanke wenig Eigendämpfung bieten. Unebenheiten wie versenkte Kanaldeckel oder Querfugen kommen dadurch recht deutlich bei den Insassen an.

Verbindung mit den Schalensitzen ebenfalls nicht erhältlich. Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bietet einen zufriedenstellenden Sitzkomfort, allerdings hat die tiefe Sitzposition einen spitzen Kniewinkel zur Folge. Der hart gepolsterte Mittelsitz taugt hingegen nur für kurze Strecken.

ermittelt. Verantwortlich dafür sind neben den präsenten Abrollgeräuschen der Sportbereifung auch der kräftige Klang der Sportabgasanlage.

2,2 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik inklusive Umluftautomatik und Luftausströmern für den Fondbereich sowie beheizbare Vordersitze sind im Top-Leon serienmäßig an Bord.

Auf Wunsch gibt es eine Standheizung, ein beheizbares Lenkrad oder Sitzheizung für die Fondsitze sind allerdings nicht zu haben.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Satte 300 PS und ein üppiges Drehmoment von 400 Nm holt der Leon ST Cupra R aus dem bekannten Zweiliter-Turbobenziner mit der internen Bezeichnung EA888. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend rasant aus: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Spanier in glatten drei Sekunden. Das Anfahrverhalten ist ebenfalls tadellos: Um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen, vergehen im Cupra R nur 1,2 s.

Laut Seat unterbietet der Sportkombi beim prestigeträchtigen Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 4,9 s die Fünf-Sekunden-Marke. Möglich machen dies die Launch-Control des 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebes sowie der Allradantrieb, der die Motorleistung beim Start schlupfarm auf die Straße bringt. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner legt gute Manieren an den Tag. Der Motor läuft recht vibrationsarm, lediglich bei sehr niedrigen Touren sind Vibrationen im Lenkrad recht deutlich zu spüren. Die Leistungsentfaltung ist trotz der hohen Literleistung gut. Bereits knapp über der Leerlaufdrehzahl hat der Direkteinspritzer viel Kraft, ab 2.000 Touren liegt das maximale Drehmoment von 400 Nm an. Der Vierzylinder

entwickelt seine Leistung angenehm homogen, bis der Motor beim Durchdrücken des Gaspedals das volle Drehmoment aufbaut, dauert es allerdings einen spürbaren Moment. Im Comfort-Modus gibt sich der sonor klingende Motor akustisch noch recht zurückhaltend. In den Modi Sport und Cupra sorgt der Soundaktor dafür, dass das Aggregat sportlicher und satter klingt.

1,2 Schaltung/Getriebe

Der Leon ST Cupra R ist ausschließlich mit dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊕ Das Direktschaltgetriebe (DSG), das anders als in den schwächeren Leon-Modellen über eine „nasse“ Kupplung verfügt, überzeugt im Leon Cupra R mit einer absolut überzeugenden Schaltstrategie sowie schnellen, dabei aber vollkommen ruckfreien Schaltvorgängen. Es schaltet zügig in den nächsthöheren Gang und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Auf Wunsch kann der Fahrer die Fahrstufen auch mithilfe der Schaltwippen am Lenkrad oder mit dem Wählhebel anwählen. Die sieben Gänge

sind passend gestuft, der siebte Gang ist recht lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal 2.300 Umdrehungen pro Minute.

Beim Anwählen des Rückwärtsganges dauert es einen kurzen Moment, ehe der Gang eingelegt ist. Rangieren und auch das Anfahrverhalten - oftmals eine Schwäche von Doppelkupplungsgetrieben - funktioniert im Falle des Leon Cupra R bemerkenswert gut.

Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der Kombi zusätzlich über eine Autohold-Funktion, die den Wagen auf Wunsch zeitlich unbegrenzt festbremst.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf ist aufgrund der veränderten Sturzwerte an der Vorderachse und der breiten Bereifung schlechter als beim Standard-Leon. Spurrinnen und seitliche abschüssige Fahrbahnen bringen den Cupra R stärker aus der Fassung.

⊕ In diesem Kapitel kann der Leon Cupra R wie erwartet glänzen. Im Vergleich zum normalen Leon Cupra ist das Fahrwerk beim Cupra R noch sportlicher abgestimmt. Der Sturz an Vorder- und Hinterachse beträgt jeweils -2°. Im Zusammenspiel mit den für die Rennstrecke entwickelten

Michelin Cup-Reifen, dem sportlichen Fahrwerk und der direkten Lenkung ergibt sich ein äußerst agiles, dabei aber gleichzeitig sehr sicheres Fahrverhalten. Der Leon lenkt ungemein spontan ein und setzt Lenkbefehle jederzeit nahezu verzögerungsfrei um. Dementsprechend gut schlägt sich der Sport-Kombi im ADAC Ausweichtest. Diesen absolviert er nicht nur absolut sicher, sondern bei Bedarf auch sehr schnell. Das Limit setzt dabei die Hinterachse, die der absolut spurtreuen Vorderachse im Grenzbereich nicht mehr folgen kann, was zu einem gut kontrollierbaren Wegwischen des Hecks führt. Dank Allradantrieb - die Hinterachse wird im Bedarfsfall

automatisch hinzugeschaltet - ist die Traktion trotz der hohen Motorleistung sehr gut.

⊖ Die extreme Optionsbereifung braucht eine gewisse Reifentemperatur, um ihr volles Gripniveau zu entwickeln. Speziell bei niedrigen Außentemperaturen ist hier Vorsicht geboten. Auch bei nasser Fahrbahn sollte der Fahrer Vorsicht walten lassen. Besonders wenn Wasser auf der Fahrbahn steht, neigt der Reifen aufgrund des hohen Profilpositivanteils deutlich eher zum Aufschwimmen (Aquaplaning) als ein sportlicher Straßenreifen.

1,5 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 im Leon Cupra R mit gutem Lenkgefühl, klar definierter Mitten-

zentrierung 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).

Durch die variabel verzahnte Übersetzung der Progressivlenkung genügen zwei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

1,3 Bremse

⊕ Der Leon ST Cupra R ist im Gegensatz zum normalen Leon Cupra mit einer Brembo-Bremsanlage an der Vorderachse ausgestattet. In Kombination mit den optionalen Semi Slick-Reifen des Testwagens (Michelin Pilot Sport Cup 2) legt der Spanier sehr kurze Bremswege auf den Asphalt. Bei einer

Vollbremsung aus 100 km/h steht der Kompakt-Sportler im Schnitt nach gerade einmal 31,8 m. Die Dosierbarkeit ist ebenfalls tadellos. Selbst bei sehr hoher Belastung auf der Rennstrecke bleibt das Pedalgefühl klar, die Wirkung lässt auch nach mehreren schnellen Runden nicht nach.

2,4 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Leon ST Cupra R ist serienmäßig mit einem Notbremssystem samt Fußgängererkennung ausgestattet. Der gegen Aufpreis erhältliche Abstandsregeltempomat (ACC) funktioniert bis 210 km/h und bremst das Fahrzeug bei Bedarf 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, sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent erkennt, wenn der Fahrer müde wird, indem er die Lenkbewegungen analysiert und gegebenenfalls eine Pause empfiehlt. Im Falle einer Notbremsung leuchtet das Bremslicht in schneller Frequenz, bei Fahrzeugstillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest gemäß Euro NCAP schneidet der Leon mit 94 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Test: 01/2017). Da der Kombi über dieselbe Karosseriestruktur wie die Limousine verfügt, sollte das Ergebnis übertragbar sein. Er hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Knieairbag (Fahrer) sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind nicht verfügbar.

⊖ Der Leon Cupra R ist vorn mit Schalensitzen samt integrierten Kopfstützen ausgestattet. Diese bieten jedoch lediglich für 1,80m große Personen eine Schutzfunktion. Die hinteren Kopfstützen lassen sich nur für bis zu 1,65 m große Personen weit genug herausziehen.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheinigt dem Leon mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Mit der zur Verfügung stehenden Innenbreite können maximal zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank platziert werden. Die großen Türausschnitte und die festen Gurtschlösser ermöglichen eine bequeme Installation des Kindersitzes auf der Rücksitzbank. Sitze lassen sich dort problemlos befestigen, entweder mit den Gurten (inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken). Bei großen Kindersitzen lassen sich die Vordersitze jedoch nicht mehr komplett nach hinten schieben.

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
	Querverkehrerkennung 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 Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Eine Isofix-Vorrichtung für den Beifahrersitz ist jedoch nicht erhältlich. Beim Einbau von hohen Kindersitzen stört die integrierte Kopfstütze. Daher ist eine Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu eng ist. Dadurch befindet sich der Kindersitz nicht in der Mitte, was eine lagestabile Fixierung verhindert.

3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Leon befriedigend ab und erreicht 70 Prozent der möglichen Punkte. Besonders im Bereich der A-Säulen ist der Vorderwagen recht aggressiv gestaltet. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung hat der Spanier serienmäßig an Bord.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der Leon ST Cupra R 4Drive DSG auf eine CO₂-Bilanz von 214 g/km. Daraus resultiert ein durchschnittlicher Kraftstoffkonsum von 7,8 l Super pro 100 km. Dafür bekommt der Spanier 12 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Seat 8,6 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn 8,9 l/100 km.

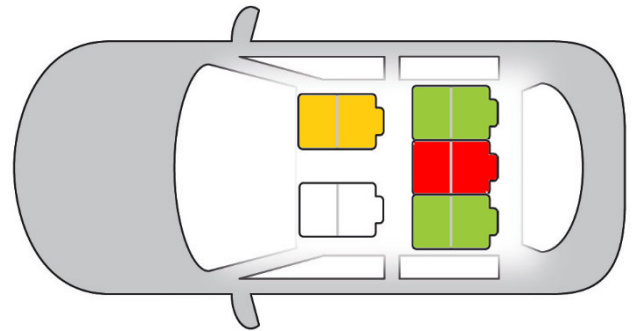
Absolut gesehen ist das natürlich viel, in Anbetracht der hohen Motorleistung und der hervorragenden Fahrleistungen geht der Verbrauch aber durchaus in Ordnung.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei der Schadstoffwertung des ADAC Ecotest schneidet der Leon mit dem Turbodiesel und Partikelfilter unter der Haube sehr gut ab. Der Lohn dafür ist die Maximalausbeute von 50 Punkte im Schadstoffkapitel, was in Summe 62 Zähler und damit drei Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,4 AUTOKOSTEN

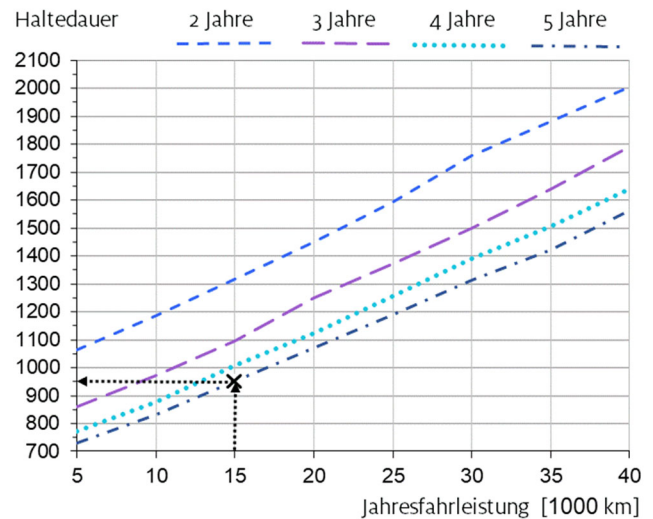
3,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Seat langt für das Topmodell der Leon-Baureihe ordentlich hin. 49.970 Euro rufen die Spanier für den 300 PS starken Sportkombi auf. Damit ist der Cupra R rund 8.500 Euro teurer als der gleichstarke, ebenfalls allradgetriebene Leon ST Cupra 4Drive DSG. Zwar verfügt das R-Modell über einige zusätzliche Annehmlichkeiten wie schlüsselloses Zugangssystem, Rückfahrkamera, Schalensitze, Karbon-Zierelemente, Brembo-Bremsanlage vorn sowie ein mit Alcantara bezogenes Lenkrad, den hohen Aufpreis rechtfertigt dies allerdings nicht vollständig.

Durch die variablen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn Fahrstil und Einsatzbedingungen es erforderlich machen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 228 Euro zu Buche, die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 23; VK: 21) ist ungünstig eingestuft. Seat gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 950 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Style	1.5 TSI Style	1.5 TSI ACT Xcellence	1.6 TDI Style	2.0 TDI Style	1.5 TGI Style	Cupra 4Drive DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1498	4/1598	4/1968	4/1498	4/1984
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	96 (130)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	96 (130)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	200/1400	400/2000
0-100 km/h [s]	10,1	9,5	8,2	10,6	8,8	10,1	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	207	215	194	215	206	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,5 S	5,9 S	4,8 D	5,0 D	4,1 kg G	8,3 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	107	110	112	109	111	98	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	13/17/19	13/17/19	17/17/19	14/18/21	13/17/19	12/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	84	92	106	214	260	62	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	576	584	597	605	622	537	866
Preis [Euro]	23.200	23.800	26.600	26.320	27.220	25.190	41.350

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-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	221 kW/300 PS bei 5.300 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	161/189 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.548/1.816/1.431 mm
Leergewicht/Zuladung	1.557/533 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	587/1.470 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/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)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31,8 m
Reifengröße Testwagen	235/35 ZR19 (91Y)
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport Cup 2
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	7,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,6/6,7/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	181 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/560 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/785/1.325 l

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

Betriebskosten	183 Euro	Werkstattkosten	99 Euro
Fixkosten	108 Euro	Wertverlust	560 Euro
Monatliche Gesamtkosten	950 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	228 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/21/23		
Basispreis Leon ST Cupra R 4Drive DSG (7-Gang)	49.970 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.505 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.522 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	310 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/300 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	410 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	310 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	-

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.050 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Dezember 2019
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner