



SEAT Leon 1.5 TGI FR DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (96 kW/130 PS)

Wie die Technikbrüder von Audi, Skoda und VW ist auch die neueste Generation des Leon wieder als Erdgas-Variante zu haben. Vermutlich allerdings zum letzten Mal, VW hat angekündigt, sich zukünftig auf E-Autos zu fokussieren zu wollen und die wenig gefragten CNG-Modelle auslaufen zu lassen. Das ist bedauerlich, ist der Antrieb mit Erdgas speziell unter Umweltaspekten derzeit kaum zu schlagen. So erreicht der Seat Leon 1.5 TGI DSG im ADAC Ecotest hervorragende 103 von 110 Möglichen Punkten und damit die vollen fünf Sterne – da kommen selbst die meisten E-Autos nicht heran. Der 130 PS leistende Motor sorgt für gute Fahrleistungen, mit den 17,3 kg Erdgas im Tank kommt der Spanier allerdings nur rund 400 km weit. Der kleine 9-l-Benzintank hilft im Notfall, die nächste Erdgastankstelle zur erreichen – das Tankstellennetz ist mit aktuell rund 850 Zapfsäulen nach wie vor nicht sonderlich dicht und schrumpft seit 2016 sogar. Abgesehen vom sauberen Antrieb überzeugt der neue Leon mit einem guten Platzangebot für die Insassen, sicheren Fahreigenschaften und dem hohen Sicherheitsniveau. Weniger gut gefallen uns allerdings die im Vergleich zum Vorgänger merklich einfachere Materialauswahl, das umständliche und damit ablenkungsstarke Bediensystem sowie der mäßige Federungskomfort. Hinzu kommt, dass der Leon als TGI nicht einmal einen Fahrradheckträger transportieren darf – eine Anhängerkuppelung ist für den Seat nicht zulässig. Wer dies verschmerzen kann, bekommt mit dem Leon 1.5 TGI DSG einen schicken und modernen Kompaktwagen, der mit einem Grundpreis von 30.450 Euro allerdings kein billiges Vergnügen ist. **Konkurrenten:** Audi A3 Sportback g-tron, Skoda Scala TGI, VW Golf TGI.

- ⊕ gutes Platzangebot, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen, sichere Fahreigenschaften, sehr gute passive Sicherheit
- ⊖ ablenkungsintensives Bediensystem, recht einfache Materialauswahl, bescheidene Reichweite, keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Bei den meisten neuen Fahrzeugmodellen aus dem Volkswagen-Konzern, die in letzter Zeit auf dem Markt gekommen sind, hat die Materialqualität gegenüber dem Vorgängermodell abgenommen. Das trifft auch auf den Seat Leon der vierten Generation zu. Stellt man der Neuaufgabe den Vorgänger gegenüber, fallen zahlreiche Details ins Auge, die nun nicht mehr so wertig ausgeführt werden, dem Konzern aber natürlich helfen die Produktionskosten zu senken. So ist das Türschloss nun nicht mehr mit einer Abdeckung versehen, der Getränkehalter in der hinteren Mittelarmlehne muss ohne den praktischen Teiler auskommen, die Antenne für den GPS-Empfänger war bislang unsichtbar verbaut (jetzt Haifisch-Antenne auf dem Dach) und anstelle von echten Auspuffendrohren bekommt man zwei billig wirkende Attrappen zu Gesicht, wobei sich nur

hinter einer von beiden ein Endrohr versteckt. Im Innenraum ist der Anteil an geschäumtem Kunststoff in etwa gleich geblieben. Da der neue Golf inzwischen ebenfalls auf ein mit Filz verkleidetes Handschuhfach oder mit Stoff verkleidete A-Säulen verzichtet, kann sich der neue Leon zumindest damit rühmen, seinem Technikspender aus Wolfsburg diesbezüglich nicht mehr nachzustehen. An der Verarbeitungsqualität des Innenraums gibt es wenig zu meckern. Die Bauteile sind sauber zusammengesetzt, sauber entgratet und selbst auf Kopfsteinpflaster sind keine Knarzgeräusche zu vernehmen. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und sorgfältig mit Korrosionsschutz versehen. Wie beim Vorgängermodell wird die Motorhaube mithilfe eines Stabs offengehalten, eine Gasdruckfeder wäre die komfortablere Lösung.

3,6 Alltagstauglichkeit

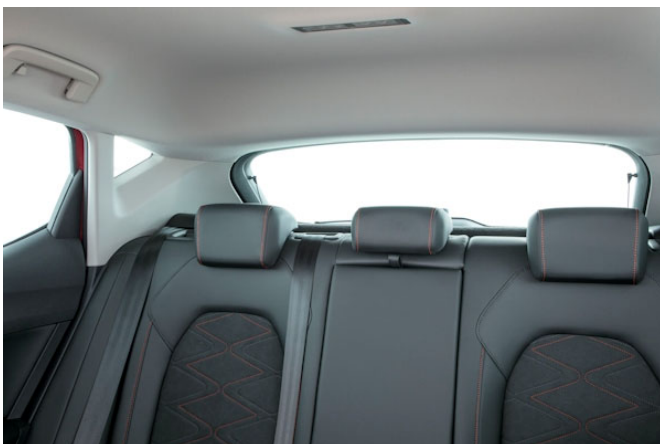
Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,2 kg/100 km an, ergibt sich mit den Erdgastanks eine theoretische Reichweite von etwa 410 km. Zusätzlich verfügt der Leon 1.5 TGI über einen mit 9 l arg kleinen Reservetank für Benzin; mit diesem liegt die Reichweite bei rund 150 km, wenn man von einem Verbrauch von etwa 6,0 l Super pro 100 km ausgeht. In der Praxis sollte man in erster Linie mit Gas fahren, damit sich die Zusatzinvestition in die TGI-Variante lohnt. Der Testwagen bringt 1.395 kg

auf die Waage und darf somit immerhin 495 kg zuladen. Davon dürfen 75 kg auf dem Dach transportiert werden.

⊖ Stütz- und Anhängelasten sind für die Erdgasvariante des Seat Leon nicht zugelassen. Ein Reifenpannenset ist beim Leon 1.5 TGI Serie, ein im Falle eines Reifenschadens hilfreiches Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich. Den dafür notwendigen Platz nimmt der Erdgastank unter dem Ladeboden in Anspruch.

2,5 Licht und Sicht

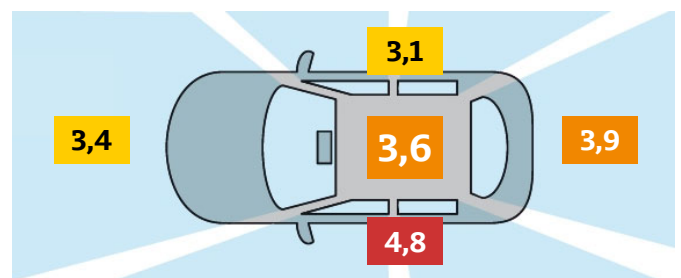
Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube für den Fahrer nicht einsehbar ist. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten C-Säulen schränken die Sicht ein – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Die ADAC Rundumsichtmessung absolviert der Leon



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten.

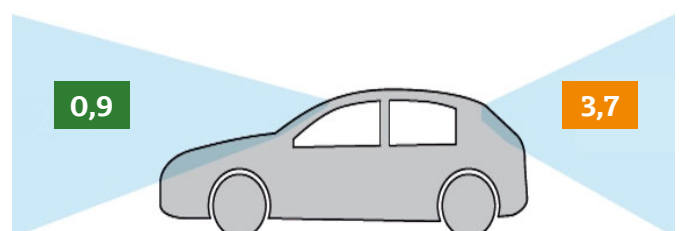
Rundumsicht

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.



insgesamt zufriedenstellend. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend.

⊕ Der Leon ist bereits ab Werk mit LED-Scheinwerfern in Reflektortechnik ausgestattet, der Testwagen hat die optionalen Voll-LED-Scheinwerfer (Abblendlicht in Linsen-technik) an Bord, zu deren Umfang eine dynamische Leuchtweitenregulierung, das LED-Lichtband am Heck sowie dynamische Blinklichter hinten zählen. Das Lichtsystem sorgt

nachts für eine homogene Fahrbahnausleuchtung, eine Abbiegelichtfunktion wird über die serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer realisiert. Gegen Aufpreis steht zudem ein Fernlichtassistent zur Verfügung, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

⊖ Licht- und Regensensor sind selbst beim FR aufpreispflichtig. Einen automatisch abblendenden Außenspiegel mit asphärischem Bereich zumindest für den Fahrer gibt es für den Leon nicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche befindet sich nur 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), was das Ein- und Aussteigen nicht gerade erleichtert. Abgesehen davon ist der Leon ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren nur in zwei Positionen ein.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem, mit dem der Testwagen ausgestattet ist, lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, den Leon über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten.

3,3 Kofferraum-Volumen

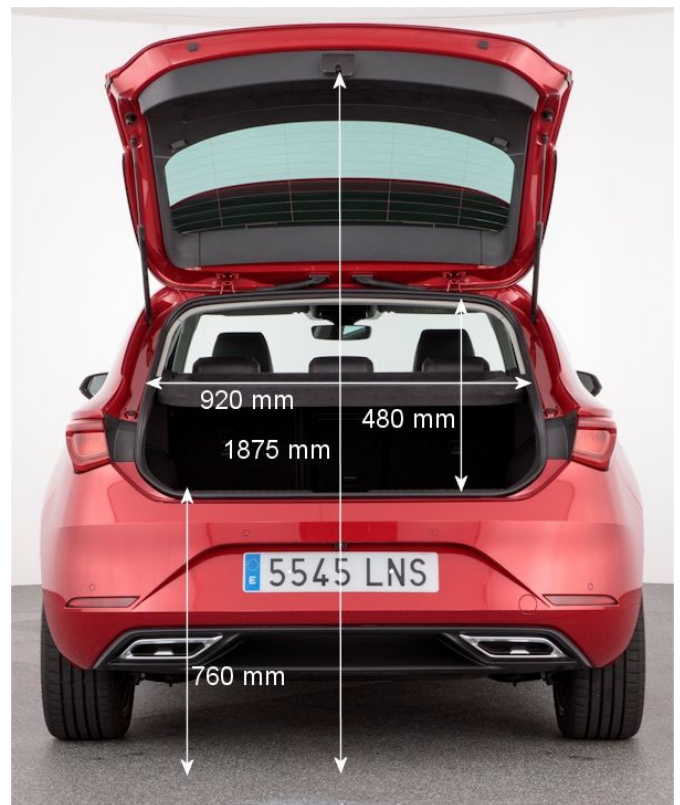
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum für diese Fahrzeugklasse vergleichsweise bescheidene 260 l. Der Kofferraumboden ist nicht variabel umsetzbar, direkt darunter ist der Erdgastank verbaut. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 355 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs gewöhnliche Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 700 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.165 l Volumen verfügbar.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist für den Fünftürer im Gegensatz zur



Mit lediglich 260 l liegt das Kofferraumvolumen auf dem Niveau eines Kleinwagens.



Design vor Alltagstauglichkeit dachten sich wohl die Designer und verpasstem dem Leon eine sehr hohe Ladekante von 76 cm.

Kombivariante ist nicht lieferbar. Personen bis 1,85 m müssen nicht fürchten, sich den Kopf zu stoßen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, für lange Gegenstände wie Skier gibt es gegen Aufpreis auch eine Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu

⊖ Die Ladekante liegt 76 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Zudem stört die 15 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante beim Be- und Entladen. Nachts wird der Kofferraum mit nur einer LED in der Seitenwand nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.

beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum sowie zwei Taschenhaken. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

⊖ Unter dem Ladeboden gibt es keine Verstaumöglichkeit.

2,6 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Der neue Seat Leon hat das Bediensystem größtenteils vom neuen Golf VIII übernommen. Wie beim Technikspender aus Wolfsburg haben auch die Spanier das Cockpit im Vergleich radikal entschlackt und dabei die meisten Tasten aus dem Interieur verbannt. Dominiert wird das Armaturenbrett von dem 10 Zoll großen Zentralsdisplay, über das nahezu alle Fahrzeugfunktionen bedient werden. Im Vergleich zum Golf haben sich die Seat-Entwickler leider die Direktwahltasten zwischen der Lüftungsdüsen gespart, mit deren Hilfe der Fahrer schnell auf die Assistenzsysteme, die Fahrmodi, das Klima- und das Parkmenü zugreifen kann. Direktwahltasten, mit deren Hilfe man im Vorgängermodell (bis zum Facelift) noch schnell und zielsicher auf die wichtigsten Funktionen wie das Navigationssystem, Medienquellen oder das verbundene Telefon zugreifen konnte, hat der neue Leon nur in Form von Touchflächen am unteren Bildschirmrand. Leider verschwinden diese beispielsweise bei der Nutzung von Apple CarPlay oder Android Auto. Das hat zur Folge, dass bei Nutzung des Infotainmentsystems (zu) viele Bedienschritte erforderlich sind – die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend groß. Hinzu kommt, dass die Bedienflächen recht klein geraten sind und sich die Sensorleiste, die sich direkt unterhalb des Zentralsdisplays befindet, im Alltag als sehr unpraktisch erweist. Nicht nur, dass die Funktionsbereiche von Temperatur- und Lautstärkeregelung nicht klar voneinander getrennt sind, aufgrund der fehlenden Beleuchtung lässt sich die Leiste nachts kaum nutzen. Ebenso unpraktisch: Die Klimatisierung wird nun ebenso wie die Sitzheizung über das Menü bedient, so dass immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt. Ab Werk hat der Leon konventionelle Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, als FR ist der Spanier mit dem optionalen, 10,25 Zoll großen digitalen Kombiinstrument ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen fünf

verschiedenen Anzeigemöglichkeiten erlaubt. Darunter ist auch eine Ansicht mit analogen Instrumenten verfügbar, deren Ablesbarkeit allerdings im Vergleich zu den analogen Rundinstrumenten des Vorgängermodells allerdings deutlich schlechter ist.

⊕ Die Ergonomie des Leon gibt kaum Grund zur Klage. Sitze und Lenkrad verfügen über einen weiten Einstellbereich, die wenig verbliebenen Tasten sind ebenso wie der Touchscreen gut zu erreichen.

⊖ Der Nutzen der optionalen Gestensteuerung ist stark eingeschränkt, da man lediglich bei einzelnen Ansichten per Handbewegung "swipen", also weiterwischen, kann. Zudem funktioniert die Gestensteuerung lediglich, wenn man die



Die Verarbeitungsqualität ist auf gutem Niveau, bei der Materialanmutung muss man gegenüber dem Vorgängermodell jedoch Abstriche machen. Die Ergonomie ist funktionell, das weiter entwickelte Infotainmentsystem aus dem VW-Konzern kann jedoch aufgrund seiner umständlichen Bedienung durch das Fehlen von haptischen Schaltflächen und Direktwahltasten nicht wirklich überzeugen.

Hand nahe am Touchscreen entlangführt, da die Sensorik dafür in der Leiste unterhalb des Displays untergebracht ist. Dann kann man allerdings gleich direkt auf dem Touchscreen wischen, zudem funktioniert der Bedienbefehl dann auch zuverlässig. Das Cockpit des Testwagens ist mit der optionalen Ambientebeleuchtung ausgestattet. Dabei zieht sich eine LED-Leiste von den beiden vorderen Türen im Bereich unterhalb der Frontscheibe über das gesamte Cockpit. Die Lichtleiste soll

nicht nur für eine angenehme Lichtstimmung im Innenraum sorgen, sie ist zudem an den optionalen Totwinkelwarner gekoppelt. Soll der Fahrer gewarnt werden, leuchtet die Lichtleiste im vorderen Bereich der Türen auf. Nachts können lichtempfindliche Fahrer von der Lichtquelle, die sich unterhalb der Frontscheibe und damit im direkten Sichtfeld befindet, allerdings gestört fühlen.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimediaausstattung des neuen Seat Leon ist recht umfangreich, allerdings muss man dafür noch einige Häkchen in der Ausstattungsliste setzen. Serienmäßig ist der Leon FR mit einem 8,25 Zoll großen Touchscreen für das Infotainmentsystem ausgestattet, zu dessen Umfang ein FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audio-streaming sowie vier USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) zählen. Weitere Funktionen wie Apple CarPlay und Android Auto, Navigationssystem mit 10-Zoll-Touchscreen und Online-Dienste (u. a. Echtzeitverkehrsinformationen,

Remote-Funktionen, Online-Parkplatz- und Tankstellen-suche, WLAN-Hotspot) kosten jedoch Aufpreis. Ist das größere Display an Bord, gehört auch eine Gestensteuerung zum Funktionsumfang. Ab Werk bietet der Leon ein Soundsystem mit sechs Lautsprechern, für besseren Klang findet sich eine Beats-Audioanlage mit zehn Lautsprechern und 340 W Gesamtleistung in der Preisliste.

Im Kofferraum des Leon findet man gegen Aufpreis eine Steckdose mit 230 Volt.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Leon bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist sehr gut. Doch auch die Beinfreiheit reicht selbst für knapp 2,0 m große

Insassen aus. Die Innenbreite entspricht dem Klassenstandard. Das Raumgefühl ist gut und wird lediglich durch die recht hohe Seitenlinie geschmälert.

2,5 Raumangebot hinten

Die Innenbreite ist wie bei Kompaktautos üblich nicht übermäßig groß, bei drei Insassen auf der Rücksitzbank wird es eng.

⊕ Im Vergleich zum Vorgänger bietet der neue Leon ein deutlich besseres Platzangebot. Dies liegt vor allem am nun 5 cm längeren Radstand, der mehr Beinfreiheit schafft. Diese reicht jetzt für bis zu 2,05 m große Insassen (zuvor 1,90 m), doch auch die Kopffreiheit, die selbst für knapp 1,95 m große Mitfahrer genügt, fällt großzügiger aus.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram befinden sich vorn einige Ablagen. Die Türfächer sind erfreulich groß und nehmen auch Einliter-Flaschen auf. Das Fach links vom Lenkrad bietet der neue Leon leider nicht mehr, die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind nicht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet. Ordert man das Ablagenpaket, gibt es unter dem Beifahrersitz ein zusätzliches Ablagefach.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m Platz.

Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus. Außerdem gibt es dort Lehnentaschen und zwei praktische Becherhalter.

Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, kommt ohne Filz aus, lässt sich nicht abschließen und im Gegensatz zum Vorgänger nicht mehr kühlen.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Bis einschließlich 150 PS ist der Leon an der Hinterachse mit einer Verbundlenkerachse ausgerüstet. Für die stärkeren Motorisierungen gibt es eine aufwändigere Mehrlenkerkonstruktion, die Vorteile bei Komfort und Fahrpräzision bietet. Die adaptive Dämpferregelung (DCC) ist ebenso wie das beim FR übliche Sportfahrwerk für die Erdgasvariante des Leon nicht zu haben.

Das Standardfahrwerk ist tendenziell straff abgestimmt. Im Verbund mit der einfachen Hinterachskonstruktion, die

sich vor allem bei Querfugen und versenkten Hindernissen wie etwa Kanaldeckeln recht bockig verhält, und der sportlichen 18-Zoll-Bereifung des Testwagens stellt sich insgesamt nur ein durchschnittlicher Federungskomfort ein. Besonders bis zum mittleren Geschwindigkeitsbereich spricht die Feder-Dämpfer-Kombination wenig sensibel an, bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich das Ansprechverhalten etwas. Auf der Landstraße und Autobahn geht der Federungskomfort in Ordnung.

2,6 Sitze

Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bieten einen zufriedenstellenden Sitzkomfort, allerdings zwingt die tiefe Sitzposition den Insassen einen spitzen Kniewinkel auf. Wie vorn ist die Armauflage in den Türen nur mit einem dünnen Polster bezogen. Der hart gepolsterte Mittelsitz taugt hingegen nur für kurze Strecken.

⊕ Als FR und Xcellence ist der Leon vorn mit Sportkomfortsitzen ausgestattet. Die Sitze haben eine ordentliche Konturierung und bieten dadurch guten Seitenhalt, die nicht zu straffe Polsterung erweist sich bei längeren Etappen als angenehm komfortabel. Dafür dürften die Sitze durchaus mehr Einstellmöglichkeiten bieten. Zwar ist auch der Beifahrersitz in

der Höhe verstellbar, für einen noch besseren Sitzkomfort würden wir uns neben einer verstellbaren Sitzneigung auch eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe wünschen, wie es der neue Golf zumindest optional anbietet. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Sitzverstellung für den Fahrer. Ist diese an Bord, lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche und die Zweiwege-Lordosenstütze elektrisch verstellen.

⊖ Verbesserungswürdig sind die Armauflagen in den Türen, die so dünn gepolstert sind, so dass der Ellenbogen bei längerer Fahrt schmerzen kann. Hinzu kommt, dass das Polster nicht bis ganz nach hinten reicht, weshalb der Ellenbogen auf dem harten Kunststoff aufliegen kann.

3,2 Innengeräusch

Der neue Leon ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 69,4 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Turbomotor läuft bei gemächlicher

Fahrweise leise im Hintergrund vor sich hin grummelnd, ist beim starken Beschleunigen und dann in höheren Drehzahlen jedoch deutlich zu hören.

1,8 Klimatisierung

⊕ Im Leon FR ist eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Passagiere bietet der Leon Lüftungsdüsen im

Fußraum und zwischen den Vordersitzen sowie getönte Scheiben. Die Sitzheizung vorn kostet ebenso wie die Lenkradheizung Aufpreis, eine Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze wie etwa im Golf sind nicht lieferbar. Für Laternenparker findet sich eine Standheizung in der Optionsliste.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit vier Zylindern leistet als TGI maximal 130 PS und schickt von 1.500 bis 3.500 1/min bis zu 200 Nm Drehmoment an das Getriebe. Insgesamt ist der neue Leon

mit diesem Motor vollkommen ausreichend motorisiert, das Aggregat zieht sauber und gleichmäßig durch. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der

Spanier gute Fahrleistungen ab. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 5,8 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,5 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht

es in 1,4 s.

Seat gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 9,6 s und für die Höchstgeschwindigkeit 203 km/h an.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unterhalb von 1.700 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an und beschleunigt in diesem Drehzahlbereich nur verhalten. Darüber beschleunigt er dann druckvoll, ehe

ihm oberhalb von 5.000 Touren dann allmählich die Puste ausgeht. Ab mittleren Drehzahlen klingt der Motor recht kernig, dennoch dringen nur wenig Vibrationen in den Innenraum.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist mit trocken laufenden Kupplungen ausgerüstet, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, besitzt dafür aber einen höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen – früher oftmals noch eine Schwäche besonders von „trockenen“ Doppelkupplungsgetrieben. Der

Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut.

Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole. Dies ist im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, im Alltag erweist sich das Konzept aber als praktisch. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad erfolgen. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h recht hoch mit 2.800 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrsicherheit macht der fahraktive Leon eine gute Figur. Er wedelt agil und gleichzeitig sicher durch den Pylonenparcours des ADAC Ausweichtests. Dabei zeigt er nur eine geringe Tendenz zum Untersteuern, das Heck drängt auch bei anspruchsvollen Fahrmanövern etwas nach außen, lässt sich aber problemlos wieder einfangen.

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.

2,2 Lenkung

⊕ Die Servolenkung im neuen Leon hinterlässt einen überzeugenden Eindruck. Sie ist im Normalmodus recht leichtgängig, vermittelt dennoch eine ordentliche Rückmeldung und erlaubt dem Fahrer, den Wagen präzise zu dirigieren. Sensible Naturen werden allerdings einen leicht verzögerten Seitenkraftaufbau an der Hinterachse spüren, der

dem Spanier das letzte Quäntchen Präzision raubt. Die Zentrierung ist sauber definiert, aus der Nulllage spricht die Lenkung harmonisch an. Die Lenkkräfte lassen sich dank der beim FR serienmäßigen Fahrprofilwahl dem Wunsch des Fahrers entsprechend anpassen.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon nach 34,7 m – ein guter Wert. Das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

1,6 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Das Arsenal an Assistenzsystemen des neuen Leon umfasst nahezu alles, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt, allerdings sind einige Systeme nur gegen Aufpreis zu haben. Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsystem (Front Assist) samt Kollisionswarner, das Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden kann. Gegen Aufpreis sind unterschiedlich geschnürte Fahrerassistenzpakete erhältlich. Das umfangreichste Paket (XL) umfasst unter anderem die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC, bis 210 km/h) samt Geschwindigkeitsassistenten (Travel Assist), Spurführung und Spurwechselautomatik, den Totwinkel-Assistenten (Side Assist), die Ausstiegswarnung (Exit Assist) und den Notfallassistenten (Emergency Assist). Der optionale Totwinkelassistent umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und automatisch bremst. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Dann werden neben dem Streckenverlauf auch die von der Kamera erkannten Tempolimit in die automatisierte Geschwindigkeitsregelung einbezogen – der Leon reduziert etwa vor dem Ortseingang oder vor einem Kreisverkehr automatisch die Geschwindigkeit auf das erforderliche Maß. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der neue Leon für eine sehr gute Insassensicherheit auf 92 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2020). Serienmäßig ist der Kompaktwagen mit Front- und Seitenairbags und einem Center-Airbag vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet der Spanier zudem Seitenairbags hinten und einen Kieairbag für den Fahrer.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das proaktive Insassenschutzsystem (PreCrash Assist), das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn

möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

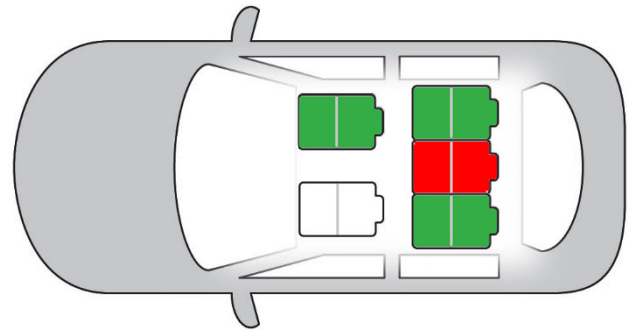
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Leon 88 Prozent der maximal möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken), auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert sind. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag und sogar über Isofix (inkl. i-Size) verfügt, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter mit dem Fahrzeugschlüssel betätigt und kann somit von kleinen Kindern nicht bedient werden.

⊖ Die Isofix-Bügel sind unter dem Polster der Rückbank angebracht und dort schlecht erreichbar.

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)

3,1 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Seat Leon beim Fußgängerschutz 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen ein erhöhtes

Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrererkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

0,9 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Leon 1.5 TGI DSG bei durchschnittlich 4,2 kg Erdgas auf 100 km. Da Erdgas mit weniger CO₂-Ausstoß als vergleichbare Benzin- oder Diesel-Varianten verbrennt, ergibt sich eine sehr gute CO₂-Bilanz für dieses Modell: nur 91 g pro Kilometer. Mit höherem Biogas-Anteil kann sich der bilanzielle CO₂-Ausstoß entsprechend

verringern.

Dafür erhält der Spanier 53 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Kompaktwagen 4,4 kg, außerorts 3,6 kg und auf der Autobahn 4,8 kg CNG pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Schon im Benzinbetrieb ist der 1.5 TSI bei den Schadstoffen wirklich gut. Da Erdgas aber sehr sauber verbrennt, kann er nochmals bessere Schadstoffwerte erzielen und sich damit die vollen 50 Punkte für sehr sauberes Abgas verdienen. Selbst die CO-Emissionen beim Kaltstart wie auch bei hoher Last liegen

weit unter den Grenzwerten – ein weiterer Vorteil des Erdgas-Treibstoffs.

So kommt der CNG-Motor insgesamt auf ein hervorragendes Ergebnis von 103 Punkten. Das ergibt volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

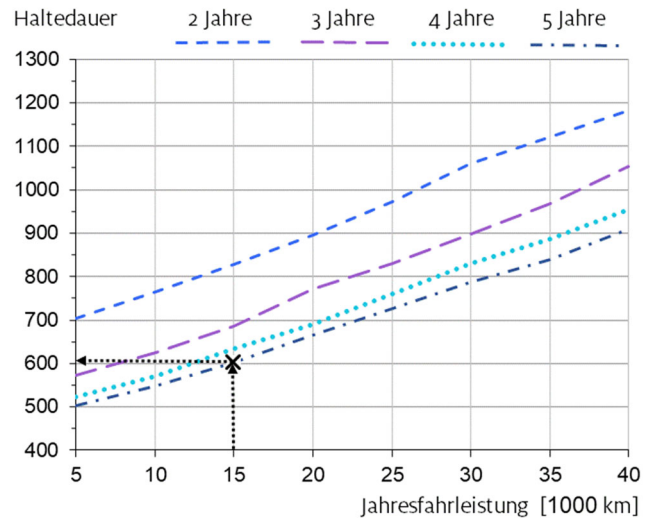
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Erdgas wird an den Tankstellen niedriger besteuert als Benzin oder Diesel. Dadurch sind die Betriebskosten im CNG-Betrieb geringer. Vor dem günstigen Betrieb steht jedoch die teure Anschaffung. Die zusätzlich verbaute Technik (Erdgastanks, Einspritzung usw.) lassen sich die Spanier bezahlen, gegenüber dem ebenfalls 130 PS starken 1.5 TSI kostet die CNG-Variante rund 2.300 Euro mehr. Seat verlangt für den Leon 1.5 TGI DSG in der Ausstattungsstufe FR 30.450 Euro. Der spanische Kompakte ist ordentlich ausgestattet, vermeintlich selbstverständliche Annehmlichkeiten wie Regen- und Lichtsensor, Sitzheizung, Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto oder Parksensoren vorn kosten jedoch auch in der FR-Ausstattung Aufpreis. Auch wer eine umfangreiche Fahrerassistenzausstattung möchte, muss zu einem der verschiedenen Pakete greifen.

Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit überschaubaren 58 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 21; VK: 20; KH: 13) sind nicht allzu hoch. 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: 601 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Refe- rence	1.0 TSI Refe- rence	1.5 TSI Style	1.5 TSI FR	2.0 TSI FR DSG	1.4 e- HYBRID FR DSG	2.0 TDI Refe- rence	2.0 TDI Style 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	4/1395	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	140 (190)	150 (204)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	200/1400	250/1500	320/1500	350/1550	300/1500	360/1700
0-100 km/h [s]	12,6	10,9	9,4	8,7	7,4	7,4	10,2	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	197	208	217	231	220	200	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/5,4 S	4,7/5,4 S	5,2/5,4 S	5,3/5,8 S	6,1/5,7 S	1,4/1,1 S	3,9/4,2 D	4,0/4,4 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	106/123	107/123	119/124	121/130	140/130	31/25	102/111	104/115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/21	17/20/21	13/20/21	12/19/19	13/21/21	13/21/21	16/20/21	16/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	77	77	89	103	113	28	222	230
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	534	548	573	617	676	609	583	651
Preis [Euro]	20.570	21.570	24.450	27.170	31.020	35.080	25.000	30.180

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-Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,10 kg
CO ₂ -Ausstoß	98 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.368/1.800/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.411/479 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300/1.220 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	17,3 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Ecotest-Verbrauch	4,2 kg/100km
Stadt/Land/BAB	4,4/3,6/4,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	114 g/km (WTW* 91 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/700/1.165 l

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

Betriebskosten	79 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	367 Euro
Monatliche Gesamtkosten	601 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	58 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/21		
Basispreis Leon 1.5 TGI FR DSG	30.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.858 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.912 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	221 Euro°
Fernlichtassistent	260 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/260 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	400 Euro°/Serie
Parklenkassistent	400 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	268 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	260 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	260 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/340 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	340 Euro°/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	720 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.250 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	210 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	415 Euro°/-
Lenkradheizung	415 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 625 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.150 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: August 2021

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