



## SEAT Leon 2.0 TDI FR DSG

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

Der Seat Leon ist auch in der mittlerweile vierten Generation der Technikbrüder des VW Golf und soll im Konzernverbund die etwas dynamischer orientierten Käufergruppen ansprechen. Schon das im Vergleich zum VW aggressiver gestaltete Äußere stellt den sportlichen Anspruch dar und gerade in der getesteten FR-Ausstattung samt variabler Dynamiklenkung, optionalen 18-Zöllern und dezenter Tieferlegung passt auch das Fahrverhalten zum Auftritt: Der Leon macht auf der Landstraße richtig Spaß und fräst sich präzise durch die kurvigen Straßen des Voralpenlands, wo sich der ADAC Autotest hauptsächlich abspielt. Der Komfort passt trotz der tendenziell knackigen Auslegung durch die adaptiven Dämpfer des Testwagens und verlangt keine Kompromisse ab.

Ein richtig guter Wurf ist auch der Antrieb. Mit 150 PS und 360 Nm kommt man souverän voran, noch mehr Leistung vermisst man eigentlich nie. Zudem läuft der Vierzylinder-Diesel sehr kultiviert und vor allem sparsam und sauber. Ein Ecotest-Durchschnittsverbrauch von 4,7 Litern pro 100 Kilometer ist schon richtig gut, außerorts kann man den Leon problemlos und ohne als Verkehrshindernis zu gelten mit knapp vier Litern Verbrauch fahren. Die aufwändige Schadstoffnachbehandlung im Abgastrakt ist darüber hinaus wirkungsvoll, in keiner Situation entgleiten dem Leon die Emissionen. Lohn sind 84 Punkte und locker erreichte vier Sterne im Ecotest - nur wenige Autos schneiden besser ab. Selbiges gilt auch für das Gesamtergebnis im Autotest, denn der Leon ist schlichtweg ein sehr gelungenes Auto, die einzigen beiden Wermutstropfen sind das schon oft gescholtene Bediensystem samt der nicht besonders hochwertigen Materialauswahl im Innenraum und wie so oft der Preis - den mindestens 32.080 Euro teuren Testwagen muss man sich leisten könnten, wenn er auch etwas günstiger als ein vergleichbarer Golf ist. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, Hyundai i30, Kia Ceed, Peugeot 308, Renault Mégane, VW Golf.








- + gutes Platzangebot, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen, sichere Fahreigenschaften, sehr gute passive Sicherheit
- ablenkungsintensives Bediensystem, recht einfache Materialauswahl

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,1</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,3</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Transport	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,0</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,2</span>

Ecotest ★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Bei den meisten neuen Fahrzeugmodellen aus dem Volkswagen-Konzern, die in letzter Zeit auf den Markt gekommen sind, hat die Materialqualität gegenüber dem Vorgängermodell abgenommen. Das trifft auch auf den Seat Leon der vierten Generation zu. Stellt man der Neuauflage 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

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem nur 45 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 955 km. Der 11 Liter kleine AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt.

Der Testwagen bringt 1.460 kg auf die Waage und darf somit immerhin noch 520 kg zuladen. Davon dürfen 75 kg auf dem

### 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



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

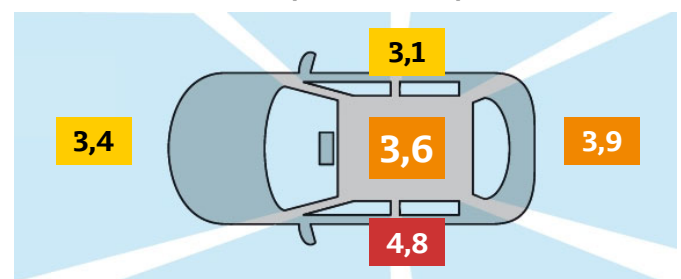
versteckt.

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.

Dach transportiert werden. Die Stützlast liegt bei 80 kg, gebremste Anhänger dürfen 1,6 t wiegen und solche ohne eigene Bremse maximal 720 kg. Ein Reifenpannenset ist beim Leon Serie, ein im Falle eines Reifenschadens hilfreicherer Notrad kostet Aufpreis.

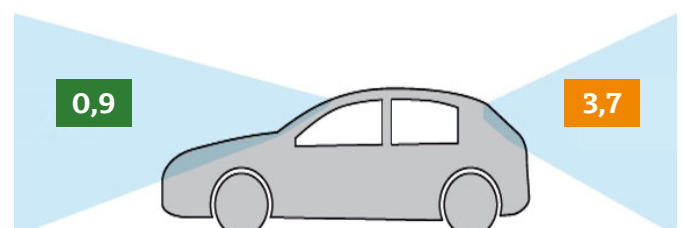
### Rundumsicht

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 Linsentechnik) 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.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche befindet sich nur 40 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 leider 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 nun 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.



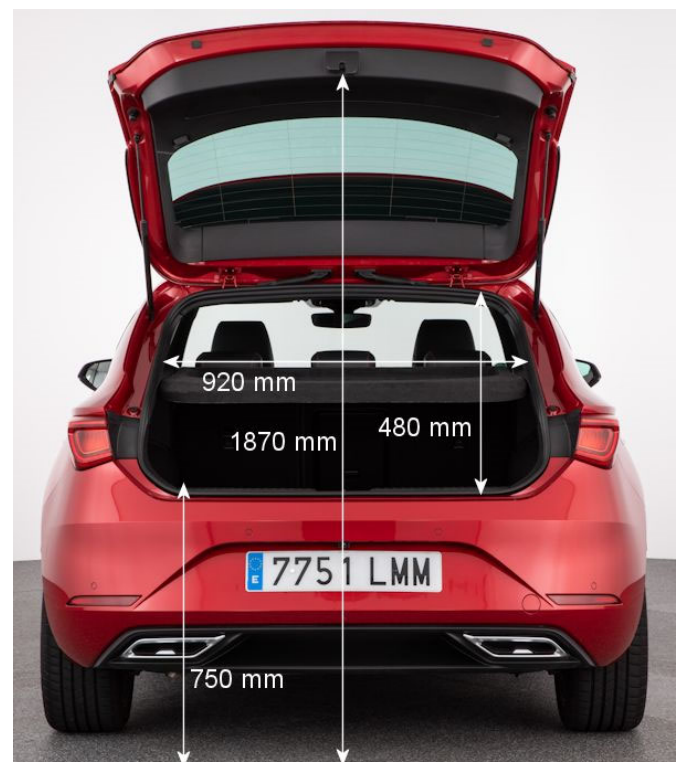
Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des Leon von klassenüblicher Größe.

## 3,0 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum für diese Fahrzeugklasse übliche 315 l, wenn der optionale variable Kofferraumboden in der unteren Stellung eingesetzt ist. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 410 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben gewöhnliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 755 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.220 l Volumen verfügbar.

## 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist für den Fünftürer im Gegensatz zum Kombi nicht lieferbar. Auch gut 1,85 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche.



Mit 75 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau.

Die Ladekante liegt 75 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Auch innen stört die kleine Stufe von je nach Stellung 14 oder gar 25 cm beim Be- und Entladen mitunter, gerade bei

## 2,8 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

schwererem Gepäck. Insgesamt kann man den Kofferraum aber vernünftig nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört etwas.

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 zehn Zoll großen Zentralscreen, über das nahezu alle Fahrzeugfunktionen bedient werden. Im Vergleich zum Golf haben sich die Seat-Entwickler leider die Direktwahltasten zwischen den Lüftungsdüsen gespart, mit deren Hilfe der Fahrer schnell auf die Assistenzsysteme, die Fahrmodi, das Klima- und das Parkmenü zugreifen kann. Solche Tasten, 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 Zentralscreens 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 deutlich schlechter ist. 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. Wenn man sich von der Ambiente-Lichtleiste unterhalb der Frontscheibe gestört fühlt, kann man diese auch dimmen oder ganz deaktivieren.

⊕ 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.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht mehr an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das weiter entwickelte Infotainmentsystem kann jedoch aufgrund seiner langsamen Reaktion und dem Fehlen von haptischen Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

⊖ Der Nutzen der optionalen Gestensteuerung ist stark eingeschränkt, da man lediglich zwischen verschiedenen Menüs hin und her "swipen" kann, wie es Seat ausdrückt. Zudem funktioniert die Gestensteuerung lediglich, wenn man die Hand nahe am Touchscreen entlangführt, da die Sensorik

dafür in der Leiste unterhalb des Displays untergebracht ist. Somit kann man auch gleich auf dem Touchscreen wischen, denn dort funktioniert der Bedienbefehl dann auch zuverlässig.

## 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 einem digitalen 12-Kanal-Verstärker mit 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 zwei Meter 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 asymmetrisch geteilt 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 nicht mehr, die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind leider nicht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet. Ordert man das Ablagen-Paket, gibt es unter dem Beifahrersitz ein



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

zusätzliches Ablagefach.

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.

## 2,4 KOMFORT

### 2,6 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. Der Testwagen hat die optionale adaptive Dämpferregelung (DCC) an Bord, die Bestandteil des Dynamik-Pakets ist.

Trotz der adaptiven Dämpfer ist der Federungskomfort insgesamt nur durchschnittlich. Dies liegt an der einfachen Hinterachskonstruktion, die sich vor allem bei Querfugen und versenkten Hindernissen wie etwa Kanaldeckeln recht bockig

verhält. Das fällt besonders auf, da die Vorderachse Unebenheiten aller Art auffallend gut schluckt. Daher stellt sich bei der Fahrt mitunter der Eindruck ein, der Leon würde beim Überfahren von Fahrbahnebenheiten nachtreten.

Auf der Landstraße und Autobahn kann der Federungskomfort aber überzeugen. Fahrbahnverwerfungen werden gut absorbiert, die Aufbaubewegungen halten sich dabei in angenehmen Grenzen.

### 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 Sport-Komfortsitzen 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 gegen Aufpreis anbietet. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Sitzverstellung für den Fahrer, dann lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche und die Zweibein-Lordosenstütze elektrisch verstellen.

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

### 3,1 Innengeräusch

Der neue Leon ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,6 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der neue Dieselmotor ist nur beim starken

Beschleunigen und dann in mittleren und höheren Drehzahlen deutlich zu hören, ansonsten läuft er dezent im Hintergrund und gehört klar zu den sehr kultivierten Vierzylinder-Dieseln in der Kompaktklasse.

### 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.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 150 PS und stemmt ab 1.700 1/min 360 Nm auf die Kurbelwelle, woran man gut sieht, dass der Turbodiesel auch bei niedrigen Drehzahlen schon nachdrücklich anschiebt. Mit diesem Motor ist der kompakte Spanier leistungstechnisch völlig angemessen motorisiert, das Aggregat spricht gut an und zieht sehr sauber durch, ohne die geringsten Ruckler oder Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert er gute Fahrleistungen ab,

denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbodiesel aber auch bei mittleren Drehzahlen, um auf der Drehmomentwelle zu surfen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,9 Sekunden. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,3 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h kommt der Leon in unter eineinhalb Sekunden. Der TDI ist also ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Nur bei niedrigen Drehzahlen holt das Aggregat einen kurzen Moment Luft und schiebt dann spürbar an. Bei hohen Drehzahlen wird die Leistungsabgabe etwas verhaltener, bis 4.000 1/min lässt sich das Drehzahlband aber gut nutzen. Der technische Fortschritt durch die Weiterentwicklung des

Aggregats ist deutlich wahrnehmbar - denn neben der wie bisher guten Leistungsentfaltung hat die Laufkultur spürbar gewonnen. Insbesondere im Innenraum ist der Dieselmotor bei ruhiger Fahrt kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Brummen und Dröhnen kommen kaum vor.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe aus dem VW-Regal wurde weiter verbessert und bietet nun durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein, auch schon mit dem Motorstart aus der Stopp-Phase heraus - zügiges Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel zum Rückwärtsgang

erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, zeigt sich das Konzept in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.000 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.

## 1,8 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Leon lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Gerade Wechselkurven auf der Landstraße zeigen, dass der Leon sehr präzise zu dirigieren ist und richtig viel Spaß macht. Die Lenkkräfte kann man beim FR serienmäßig über die Fahrprofilauswahl variieren, so nimmt die Lenkunterstützung im sportlichen Modus ab, damit die Lenkkräfte höher sind. Geschmackssache, denn präziser wird die Lenkung nicht. Schön ist die Möglichkeit dennoch, den Charakter der Lenkung auf Knopfdruck zu verändern. So findet jeder die passende Einstellung. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen.

## 2,6 Bremse
























⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon nach 35,6 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 Notbremssystem (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 Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Handsoff-Erkennung, es wird also überprüft ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



Verkehrszeichenerkennung. Dann werden neben dem Streckenverlauf auch die von der Kamera erkannten Tempolimits 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.

## 1,2 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). Neben den üblichen Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags ist der Leon serienmäßig mit Seitenairbags hinten sowie einem Center-Airbag ausgestattet, der sich zwischen Fahrer und Beifahrer entfaltet. Seitenairbags hinten und ein Knieairbag für den Fahrer sind optional. 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 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

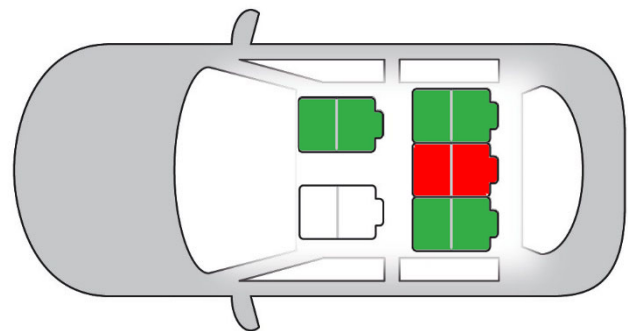
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Leon 88 Prozent der maximal möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken), auch eine 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 Fahrradfahrerererkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im ADAC Ecotest dupliziert der Leon 2.0 TDI mit 150 PS und Doppelkupplungsgetriebe fast exakt das Ergebnis seines Technikspenders VW Golf: Er kommt auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,7 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 147 g/km, wofür der Seat 34 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,8 l, außerorts bei 4,1 l und auf der Autobahn bei 5,7 l Diesel alle 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus des ADAC Ecotest und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen in allen Zyklen weit unter den Grenzwerten, und auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Seat verlangt für den Leon 2.0 TDI DSG in der Ausstattungsstufe FR 32.080 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 Fahrerassistenz ausstattung möchte, muss zu einem der verschiedenen Pakete greifen.

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 stattlichen 230 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 23; VK: 22; KH: 16) sind nicht allzu hoch. Seat gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung. Die allgemeine Fahrzeuggarantie lässt sich auf bis zu insgesamt 150.000 km oder fünf Jahre verlängern.

### Verbrauch

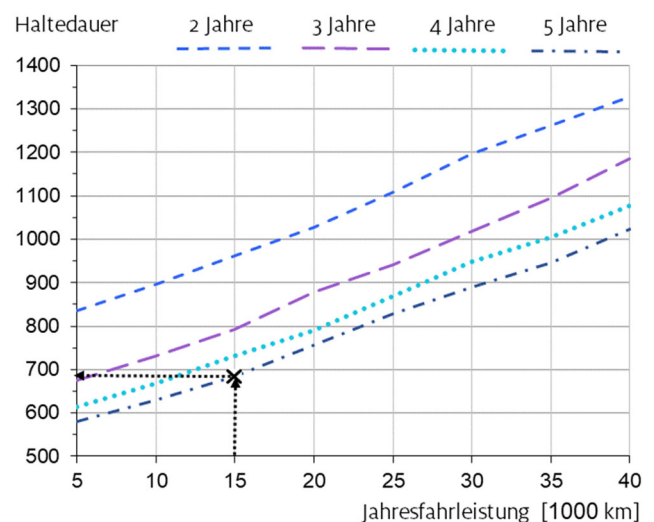
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

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

mit den 34 Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Bereich erzielt der Leon 2.0 TDI 84 Punkte und somit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 685 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 Plus 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	7,5	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	4,8/5,5   S	5,2/5,5   S	5,3/5,7   S	6,1/6,7   S	1,4/1,1   S	4,0/4,3   D	4,0/4,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	106/123	110/125	119/124	121/130	140/151	32/25	104/112	106/115
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	82	89	103	164	28	224	230
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	544	561	586	626	713	k.A.	597	662
Preis [Euro]	21.090	22.090	24.970	27.690	31.540	37.650	25.520	30.700

## 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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.700 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,40 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	106 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -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	1.448/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.301 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	4,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,1/5,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	125 g/km (WTW* 147 g/km)
Reichweite	955 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/755/1.220 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>397 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	685 Euro		
Steuer pro Jahr	230 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/23		
Basispreis Leon 2.0 TDI FR DSG	32.600 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.415 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.923 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* 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	830 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	220 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	825 Euro
Metalllackierung	ab 625 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.150 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: September 2021  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.