



CUPRA Leon VZ 2.0 TSI DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(180 kW/245 PS)

Schön, dass es sie noch gibt. Die Rede ist von den sogenannten Hot Hatches, was sich wohl am besten mit dem schnöden Begriff des Kompaktsporlers übersetzen lässt. Zu den bekanntesten Vertretern zählt der stilbildende VW Golf GTI, der diese Fahrzeuggattung mitbegründete. Wem der Wolfsburger nicht aufregend genug ist, sollte einen Blick auf den technisch eng verwandten Cupra Leon werfen, der das Thema "Kompaktsporler" - typisch Südländer - zumindest optisch emotionaler umsetzt. Der Cupra Leon ist der sportliche Zwilling Bruder des Seat Leon, der jedoch deutlich besser bei Kräften ist. Während die Leistungsspanne des Seat bereits bei 150 PS endet, beginnt hier das Leistungsspektrum im Cupra gerade erst. Zum Test tritt der feurige Spanier als 245 PS starker VZ 2.0 TSI DSG an, der nur noch von der Topvariante mit 300 PS übertrumpft wird. Doch auch mit der "schwächeren" Variante ist man sehr gut motorisiert, die Fahrleistungen verdienen fraglos das Prädikat "rasant". Der Zweiliter-Turbobenziner geht dabei eine überzeugende Liaison mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ein. Beide beherrschen die sportliche Gangart ebenso wie das entspannte Cruisen. Gleiches gilt für das serienmäßig adaptiv gedämpfte Fahrwerk, dem der Spagat aus Agilität und Komfort bemerkenswert gut gelingt. Fahrerisch ist also alles erste Sahne. Leider leistet sich der Cupra auch einige Schwächen, die die Liebe zumindest etwas erkalten lässt. Die touchlastige Bedienung ist umständlich und lenkt damit vom Fahrgeschehen ab, die verwendeten Materialien sind teils von sehr einfacher Machart und das kernige Klangbild kann auf Dauer nerven. Zudem dürften viele die fehlenden Anhängelast- und Stützlasten beklagen. Sie sehen, beim Cupra Leon gibt viel Licht, aber leider auch etwas Schatten. Der nicht übertrieben hohe Preis von 41.980 Euro sowie die umfangreiche Serienausstattung dürften das Herz mancher Interessenten wieder etwas erwärmen. **Konkurrenten:** u. a. BMW 128ti, Hyundai i30 N, VW Golf GTI.

- +** agile und sichere Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg, sehr gute Fahrleistungen, kräftige und harmonische Antriebseinheit, umfangreiche Serienausstattung
- umständliche und ablenkungsintensive Bedienung, einfache Materialqualität, keine Anhängelast- und Stützlasten erlaubt, hohes Innengeräuschniveau

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

In puncto Verarbeitung kann der Cupra Leon keine Glanzlichter setzen und unterscheidet sich abgesehen von einigen Cupra-Intarsien kaum vom deutlich günstigeren Seat Leon. Vor allem die Materialqualität fällt in Anbetracht des Grundpreises von mehr als 40.000 Euro doch eher dürrig aus: Mit Ausnahme des weichen Kunststoffes auf den Oberseiten von Armaturenbrett und vorderer Türverkleidung sowie einigen Ledereinlagen ertasten die Fingerkuppen ansonsten fast ausschließlich hartes und kratzempfindliches Plastik. Da trösten auch die kupferfarbenen Applikationen sowie der schön

anzusehende, aber ebenfalls kratzempfindliche und schmutz-anfällige Pianolack nur bedingt darüber hinweg. An der Verarbeitungsqualität des Innenraums gibt es wenig zu meckern. Die Bauteile sind sorgfältig zusammengefügt, sauber entgratet und selbst auf Kopfsteinpflaster sind keine Knarzgeräusche zu vernehmen. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und großzügig mit Korrosionsschutz versehen. Die Motorhaube wird lediglich mithilfe eines Stabs offengehalten, eine Gasdruckfeder wäre die komfortablere, aber eben auch teurere Lösung.

3,5 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank kommt der Cupra Leon VZ 2.0 TSI DSG auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 690 km weit. Der Testwagen bringt 1.464 kg auf die Waage und darf somit 506 kg zuladen. Davon dürfen immerhin 50 kg auf dem Dach transportiert werden, eine Dachreling gibt es allerdings nur für die Kombivariante Sportstourer.

Ein Notrad ist serienmäßig an Bord.

Mit 4,40 m ist der Cupra Leon nicht zu lang geraten, auch die Fahrzeugbreite hält sich mit 1,99 m (von Außenspiegel zu

Außenspiegel) im Rahmen. Der Wendekreis fällt mit 11,5 m durchschnittlich aus.

⊖ Im Gegensatz zum 300 PS starken Topmodell ist für die 245 PS starke Ausführung des Cupra Leon keine Anhängervorrichtung erhältlich. Der Spanier besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, der das Betanken mit dem Dieselmotorkraftstoff und den entsprechenden Folgekosten verhindert.

2,4 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 insgesamt zufriedenstellend. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend.

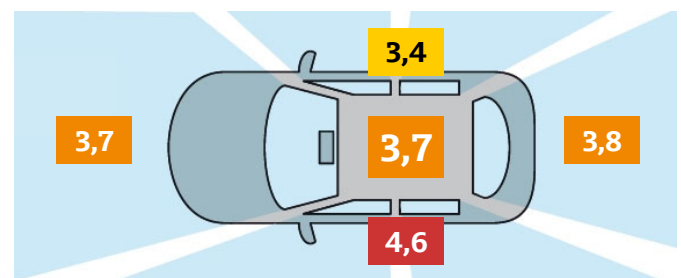


Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Der Cupra Leon ist bereits ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, zu deren Umfang eine dynamische

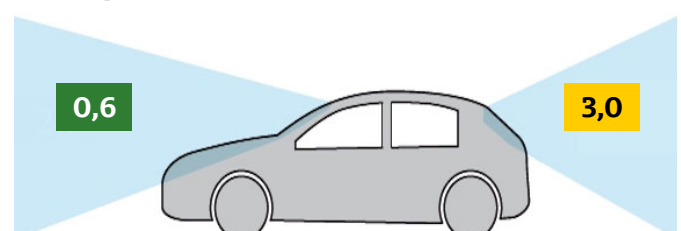
Rundumsicht

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.



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 Verkehrsteil-

nehmer ausblenden kann.

Der Innenspiegel blendet ab Werk automatisch ab.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den Kompakt-Sportler nicht zu haben. Die beiden Außenspiegel besitzen weder einen asphärische Bereich noch blenden sie bei einfallendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

2,6 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. Hinzu kommen die kräftigen Seitenwangen der serienmäßigen Sportsitze. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren nur in zwei Positionen ein. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe.

⊕ 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 möglich ist, den Leon über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und

zu starten.

LED-Spots an der Unterseite der Außenspiegel projizieren bei Dunkelheit das Cupra-Symbol auf den Boden und erhellen damit den seitlichen Fahrzeugbereich.



Mit 315 l Volumen liegt die Größe des Kofferraums auf Klassenniveau.

3,0 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 315 l. 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. Mit dem variablen Ladeboden lassen sich in der oberen Position 55 l vom Ladevolumen nach unten abtrennen.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist für den Fünftürer im Gegensatz zur Kombivariante 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, nur leicht ansteigende Ladefläche.

⊖ Die Ladekante liegt 75 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Zudem stört die 14 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante beim Be- und Entladen, wenn sich



Die hohe Ladekante von 75 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

dieser in der oberen Position befindet. In der unteren Stellung wächst die Stufe auf 25 cm an. Bei Dunkelheit wird der

Kofferraum mit nur einer LED in der Seitenwand nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.

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 beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum sowie zwei Taschenhaken.

2,6 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Der Cupra Leon hat das Cockpit vom Seat Leon übernommen. Dominiert wird das Armaturenbrett von dem 12 Zoll großen Zentralscreen, über das nahezu alle Fahrzeugfunktionen bedient werden. Im Gegensatz zum technisch weitgehend baugleichen Golf haben sich die Spanier 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 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 ist der Leon mit einem digitalen Kombiinstrument ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen fünf verschiedenen Anzeigemöglichkeiten erlaubt.

⊕ Die Ergonomie 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 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. Der Cupra Leon besitzt ab Werk eine Ambientebeleuchtung. 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.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gutem Niveau, bei der Materialanmutung müssen 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.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimediaausstattung des Cupra Leon ist recht umfangreich, allerdings muss man dafür noch einige Häkchen in der Ausstattungsliste setzen. Serienmäßig ist der Spanier mit einem 12 Zoll großen Touchscreen für das Infotainmentsystem ausgestattet, zu dessen Umfang ein FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie vier USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) zählen. Auch

ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen ist ab Werk an Bord. Weitere Funktionen wie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) und eine induktive Ladeschale kosten jedoch Aufpreis. 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.

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.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht die Beinfreiheit der Fondinsassen für etwa zwei Meter große Leute. Nur die Kopffreiheit ist ein wenig knapper, hier geht man ab knapp 1,95 m Größe auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng. Das Raumgefühl geht in Ordnung und wird vorrangig durch den serienmäßigen dunklen Dachhimmel beeinträchtigt.



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

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. Die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind nicht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet. Ordert man das Ablagen-Paket, gibt es unter dem Beifahrersitz ein 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 und lässt sich weder abschließen und noch kühlen.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

Bereits ab Werk ist der Cupra Leon mit einer adaptiven Dämpferregelung (DCC) ausgestattet, die die Kennlinie der Schwingungsdämpfer permanent an den Untergrund und die Fahrsituation anpasst. Zudem lassen sich verschiedene Ausrichtungen (Comfort, Sport und Cupra) vorwählen.

⊕ Trotz des begrenzten Federwegs, der grundsätzlich straffen Abstimmung des Sportfahrwerks und der 19-Zoll-Niederquerschnittsreifen bietet der Spanier dank der adaptiven Dämpferregelung und der aufwendigen Mehrlenker-

hinterachse einen überraschend guten Federungskomfort. Innerorts sind Unebenheiten vor allem aufgrund der flachen Reifenflanken deutlich zu spüren, dennoch geht das Schluckvermögen insgesamt in Ordnung. Auf Landstraßen sowie Autobahnen und somit bei höheren Geschwindigkeiten gewinnt das Fahrwerk nochmals spürbar an Geschmeidigkeit. Auch lange Etappen lassen sich entspannt zurücklegen - keine Selbstverständlichkeit bei einem Kompaktsportler. Selbst in den Modi "Sport" und "Cupra" wird das Fahrwerk zwar merklich straffer, aber dennoch nicht übertrieben hart.

2,7 Sitze

Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bietet 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.

⊕ Der Cupra Leon ist serienmäßig mit Teilleder-Sportsitzen vorn ausgestattet. Die Sitze sind gut konturiert und bieten dadurch einen 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. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Sitzverstellung für den Fahrer. Ist diese an Bord, lassen 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. Die integrierten Kopfstützen lassen sich weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellen. Auch den Gurten fehlt eine Höhenverstellung.

3,6 Innengeräusch

Dass der Leon Cupra kein Leisetreter ist, verwundert bei einem Kompaktsporler kaum. Bei 130 km/h liegen 70,1 dB(A) an – das ist lediglich ein ausreichender Wert. Hauptverantwortlich dafür ist der akustisch stets präsente Turbobenziner bzw. die Sportabgasanlage mit zwei getrennten Endrohren. Wer sportlich unterwegs sein möchte, freut sich über den kernigen

Klang. Wer mit dem Spanier jedoch nur entspannt Kilometer abreisen möchte, der dürfte sich an der voluminösen Klangkulisse auf Dauer stören. Leider hat die Fahrprofilwahl keine Auswirkungen auf den Motorsound, sodass der Leon selbst im Comfort-Modus nicht zu überhören ist. Wind- und Abrollgeräusche befinden sich auf durchschnittlichem Niveau.

1,7 Klimatisierung

⊕ Der Cupra Leon bringt ab Werk eine Dreizonen-Klimautomatik samt Umluftautomatik mit. 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 Aufpreis, eine Lenkradheizung ist bei den Modellen mit DSG serienmäßig an Bord. Eine Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze wie etwa im Golf sind nicht lieferbar.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner steckt beispielsweise auch im Golf GTI. Hier wie dort leistet er 245 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 370 Nm. Die Fahrleistungen fallen wie zu erwarten sehr gut aus. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in lediglich 3,2 s, von 80 auf 120 km/h

dauert es mit 4,0 s nur wenig länger. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,2 s. Cupra gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 6,4 s, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Ottomotor besitzt einen wohlkomponierten, sportlichen Motorklang. Bei hoher Last und Drehzahl erhebt er deutlich vernehmbar seine Stimme, ohne dabei über die Strenge zu schlagen. Gerade bei längeren Fahrten und konstanter Geschwindigkeit kann der sonore Klang jedoch auch störend sein.

⊕ Der Vierzylinderturbo entfaltet seine Leistung homogen und über einen weiten Drehzahlbereich sehr nachdrücklich. Bereits ab rund 1.500 Touren sorgt der Zweiliter-Turbobenziner für ordentlichen Vortrieb und lässt erst oberhalb von 6.000 Umdrehungen in seinem Vorwärtsdrang nach. Auch das Ansprechverhalten gibt kaum Grund zur Klage, trotz

Abgasturbolader spricht der Direkteinspritzer spontan an und setzt Beschleunigungswünsche zackig um. Vibrationen

dringen kaum bis in den Innenraum durch, der Vierzylinder überzeugt mit einer guten Laufkultur.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Cupra Leon VZ kommt stets das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe DQ381 mit nasslaufenden Kupplungen zum Einsatz. Das Direktschaltgetriebe (DSG) überzeugt mit hohem Schaltkomfort und schnellen Schaltvorgängen. Auf Fahrpedalbewegungen reagiert die Getriebesteuerung meist passend, der Wunsch nach einem mithilfe der Schaltwippen manuell initiierten Schaltvorgang kommt sehr selten auf - in den allermeisten Fällen ist der passende Gang gewählt.

Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein. Wurde der Motor vom Start-Stopp-System abgestellt, muss man dem Antrieb nach

dem Lösen der Bremse einen kurzen Moment zugestehen, andernfalls setzt sich der Spanier ruckend in Bewegung. Der Wechsel von den Vorwärtsgängen- zum Rückwärtsgang und umgekehrt 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. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor dank des kräftigen Drehmoments bei 130 km/h mit entspannten 2.200 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Cupra Leon schneidet im ADAC Ausweichstest gut ab. Er überzeugt dabei mit einer sehr guten Fahrdynamik und lässt sich sehr agil und präzise durch die Pylonengasse zirkeln. Dabei zeigt er nur eine geringe Tendenz zum Untersteuern, gleichzeitig drängt das Heck im passenden Maße und bestens kontrollierbar leicht nach außen, wodurch sich der Ausweichstest noch einen Tick schneller durchfahren lässt. Das ESP lässt den Kompaktportler dabei an der längeren Leine und einen leichten Schwimmwinkel zu. Es greift erst ein, wenn der Leon deutlich übersteuert. Unter dem Aspekt der Fahrsicherheit würde man sich eine stabilere Hinterachse

wünschen, weshalb es hier leichte Abzüge gibt. Doch nicht nur im Ausweichstest, auch auf öffentlichen Straßen fühlt sich der Cupra sehr leichtfüßig und handlich an. Kurven lassen sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten durchfahren, wobei der Spanier nur wenig Wankbewegungen zeigt.

Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der elektronisch geregelten, mechanischen Differenzialsperre trotz der potenten Motorisierung überraschend gut. Zudem sind in der Lenkung kaum Leistungseinflüsse zu spüren.

1,8 Lenkung

Der Testwagen ist mit der optionalen Progressivlenkung ausgestattet (Dynamic-Paket für 930 Euro), die eine mit zunehmendem Lenkeinschlag direktere Übersetzung bietet.

⊕ Die Servolenkung im Cupra Leon hinterlässt einen überzeugenden Eindruck. Sie punktet im Normalmodus mit

einem angenehmen Handmoment, vermittelt dennoch eine gute Rückmeldung und erlaubt dem Fahrer, den Wagen präzise zu dirigieren. Die Zentrierung ist sauber definiert, aus der Nulllage spricht die Lenkung harmonisch an. Die Lenkkräfte lassen sich dank der serienmäßigen Fahrprofilauswahl dem Wunsch des Fahrers entsprechend anpassen.

2,0 Bremse

⊕ Beim Testwagen ist die optionale Brembo-Bremsanlage mit innenbelüfteten und gelochten Bremsscheiben vorn sowie innenbelüfteten Scheiben hinten verbaut. Die Anlage

überzeugt mit kurzen Bremswegen - der Spanier kommt bereits nach 33,7 m zum Stehen. Zudem besitzt sie einen klaren Druckpunkt und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Das Arsenal an Assistenzsystemen des Cupra 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, sowie ein Spurhalteassistent. Auch die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sind bereits ab Werk an Bord. 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), den Notfallassistenten (Emergency Assist) sowie die Verkehrszeichenerkennung. Der 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.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Cupra Leon für eine sehr gute Insassensicherheit auf 92 Prozent der möglichen Punkte (Test 07/2021). 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 Knieairbag für den Fahrer.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Cupra 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 integrierte 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.

3,1 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Cupra Leon beim Fußgängerschutz 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Das ist ein befriedigendes Ergebnis. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Not-

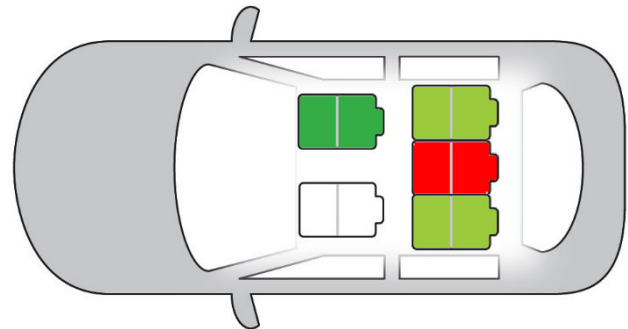
Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

⊖ Ein Gepäcktrennnetz oder -gitter ist lediglich für den Sportstouner erhältlich.

⊖ 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)

bremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Cupra Leon VZ 2.0 TSI DSG bei 7,2 l/100 km. Dass der Spanier mit dem 245 PS starken Turbobenziner hier keinen Blumentopf gewinnen kann, verwundert nicht. Dennoch geht der Verbrauch in Anbetracht der Motorleistung durchaus in Ordnung. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 198 g/km – das reicht nur für 17 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,0 l, außerorts bei 6,1 l und auf der Autobahn bei 8,2 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein Ottopartikelfilter kümmert sich um die Partikelemissionen – und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten, lediglich der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus leicht an. So erhält der Spanier für den Bereich Schadstoffe die Maximalpunktzahl von 50 Zählern. Zusammen

mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der Cupra somit 67 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

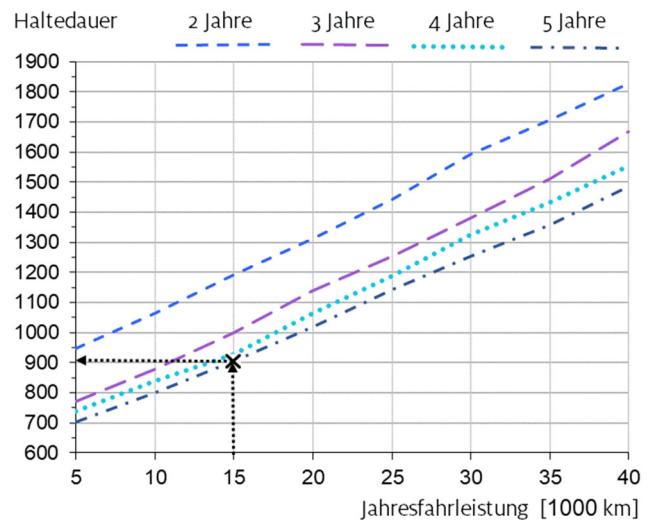
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Cupra Leon VZ 2.0 TSI DSG liegt bei 41.980 Euro, was für einen gut ausgestatteten Kompakt-Sportler mit 245 PS und serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebe durchaus in Ordnung geht. So gehören beispielsweise eine adaptive Dämpferregelung, Navigationssystem, LED-Scheinwerfer, Dreizonen-Klimaautomatik oder etwa ein schlüssellooses Zugangssystem bereits zur Serienausstattung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist Cupra - typisch für den Volkswagen-Konzern - ziemlich geizig. Wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 200.000 km möglich), diese verbleibt dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Kfz-Steuer liegt bei satten 194 Euro pro Jahr. Demgegenüber sind die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 23; VK: 22; KH: 15) nicht allzu hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 906 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TSI DSG	1.4 e-HYBRID DSG	VZ 1.4 e-HYBRID DSG	VZ 2.0 TSI DSG	VZ 2.0 TSI DSG	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1395	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	150 (204)	180 (245)	180 (245)	221 (300)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1500	350/1550	400/1550	370/1600	400/2000	340/1600
0-100 km/h [s]	7,2	7,5	6,7	6,4	5,7	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	220	225	250	250	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,8/6,8 S	1,2/1,2 S	1,3/1,3 S	7,10/7,1 S	7,50/7,5 SP	4,6/4,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	154/154	26/26	28/28	162/162	171/171	119/119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/21/23	12/19/23	12/19/23	15/22/23	15/22/23	15/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	171	28	28	194	220	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	830	724	740	905	948	758
Preis [Euro]	37.780	41.205	42.700	41.980	43.800	36.890

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-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	180 kW/245 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	154 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	m ² /
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.398/1.799/1.444 mm
Leergewicht/Zuladung	1.494/466 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.301 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S 005
Wendekreis links/rechts	11,4/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,0/6,1/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	171 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	70,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.464/506 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/755/1.220 l

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

Betriebskosten	192 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	116 Euro	Wertverlust	512 Euro
Monatliche Gesamtkosten	906 Euro		
Steuer pro Jahr	194 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/23		
Basispreis Leon VZ 2.0 TSI DSG	41.980 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.735 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.683 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. * 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	785 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/1.075 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	680 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	680 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	680 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.075 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/425 Euro (Paket)°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	425 Euro (Paket)°
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.075 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	470 Euro (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 760 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.385 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Dezember 2023

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