



CUPRA Leon 1.5 e-HYBRID DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(150 kW/204 PS)

Die neueste Version des Plugin-Hybridsystems im Volkswagen-Konzern darf natürlich auch bei Cupra nicht fehlen. Im Leon hinterlässt das Antriebsduo aus 1,5-l-Turbobenziner und Elektromotor einen stimmigen Eindruck, arbeitet aber nicht ganz so effizient wie im VW Passat Variant oder Audi A3 Sportback, die zuvor schon im Autotest waren. Trotzdem hat man über 100 km rein elektrische Reichweite und einen sparsamen Benziner, der bei Bedarf einspringt. Im Alltag sollten also die elektrischen Fahranteile problemlos hoch genug sein, damit sich der aufwendige Antrieb lohnt. Denn als Stromspeicher steht eine große 25,7-kWh-Batterie zur Verfügung, von der immerhin 19,7 kWh für den Elektromotor nutzbar sind. Der Leon hat seit seiner Einführung 2020 inzwischen ein Facelift erhalten, das den Innenraum sichtbar aufgewertet hat und durch Detailverbesserungen wie der nun endlich beleuchteten Sliderleiste unter dem Monitor und schnellerer Reaktion des Infotainmentsystems die Bedienung vereinfacht. Außen wurde das Design nachgeschärft, die neuen Leuchtdesigns an Front und Heck sowie das beleuchtete Cupra-Logo sorgen für einen modernen Look. Insbesondere mit den optionalen adaptiven Dämpfern (DCC) bietet der Leon einen ausgesprochen angenehmen Fahrkomfort und bei Bedarf auch die gewünschte Straffheit - insofern sollte das DCC eine Überlegung wert sein. Wer eine Anhängerkupplung möchte, muss zum Kombi Sportstourer greifen - für den Testwagen ist der Haken am Heck leider nicht zu bekommen. Ansonsten kann man dem Cupra Leon wenig vorwerfen - vielleicht noch den kleinen Kofferraum der e-Hybrid-Variante. Aber auch hier könnte der Kombi Abhilfe schaffen. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 Sportback, Opel Astra, Peugeot 308, VW Golf.

- ⊕ gutes Platzangebot für die Insassen, umfassendes Angebot an Sicherheits- und Komfortassistenten, sicheres und sehr komfortables Fahrwerk (mit optionalem DCC), angemessene elektrische Reichweite, Schnellladeanschluss Serie
- ⊖ Sportsitze mit festen Kopfstützen, recht kleiner Kofferraum, keine Anhängerkupplung, Navigationssystem kostet Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,3
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung gibt sich der Cupra Leon standesgemäß, die Karosserie ist sauber gefertigt und passgenau zusammengesetzt. Dass die Fensterrahmen der Türen ohne eigene Innenverkleidung auskommen müssen, ist in der unteren Mittelklasse inzwischen leider Standard. Ansonsten ist auch der Innenraum gut verarbeitet, nichts klappert oder knistert. Bei der Veredelung der Innenraummaterialien musste durchaus aufs Budget geschaut werden - Cupra bemüht sich allerdings, zumindest auf den ersten Blick einen schönen Eindruck zu machen. So sind immerhin das Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen oben geschäumt und auch die

Mittelkonsole hat noch einen Lederüberzug abbekommen, der im Bereich des Fahrerknies sogar extra gepolstert ist. Kupferfarbene Applikationen hübschen hier und da den Innenraum auf. Ansonsten muss man im unteren Bereich vorn sowie hinten komplett mit harten Kunststoffen vorlieb nehmen. 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.

3,4 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Cupra Leon 1.5 e-Hybrid im Ecotest bei 107 km - damit kommt der Leon an den bisherigen Spitzenreiter unter den Plugin-Hybriden im ADAC Autotest, den Audi A3 Sportback 1.5 TFSI e mit 126 km, nicht ganz heran. Cupra gibt in den technischen Daten üppige 124 bis 132 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die nur unter sehr günstigen Bedingungen erreicht werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch stark von der Ausstattung des Cupra Leon ab, denn mit größeren Rädern und Sportbereifung steigen die Fahrwiderstände und sinkt die Reichweite. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 40-l-Tankfüllung etwa 620 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Cupra Leon 1.5 e-Hybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 22,3 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plugin auch per CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 51 kW Gleichstrom (DC) gezapft. Die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder 100 Prozent Ladestand erreicht (80 Prozent nach rund 20 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die

Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Das Ladekabel für Schuko-Steckdosen ist serienmäßig an Bord, das mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 478 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es für das Schrägheck nicht. Ebenfalls beim Schrägheck nicht verfügbar ist die Anhängerkupplung, somit sind auch keine Stütz- und Anhängelasten freigegeben. Wer den Haken fürs Heck möchte, muss zum Leon Sportstourer greifen, für den Kombi gibt es die schwenkbare Anhängervorrichtung und erlaubte Zuglasten bis 1,7 t. Der Wendekreis für den Leon e-Hybrid liegt bei 11,2 m. Mit einer Breite von exakt zwei Metern (inkl. Außenspiegel) ist der Cupra Leon sogar moderat unterwegs, viele Konkurrenten sind deutlich breiter. Das macht sich in engen Innenstädten positiv bemerkbar, wie auch die Fahrzeuglänge von nur 4,40 m. Cupra stattet seinen Plugin-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Ein Notrad hat keinen Platz mehr.

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



Breite Dachsäulen behindern die Sicht beim Abbiegen oder Einparken.

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

⊕ Der Cupra Leon ist bereits ab Werk mit LED-Scheinwerfern inklusive Nebelscheinwerfern mit Abbiegelichtfunktion ausgestattet. Zu deren Umfang zählen das LED-Lichtband am Heck, dynamische Blinklichter sowie das beleuchtete Cupra-Logo hinten. Gegen Aufpreis erhält man die HD-Matrix-Scheinwerfer, wie sie auch im Testwagen verbaut sind. Das Lichtsystem sorgt nachts für eine homogene Fahrbahnausleuchtung, über die einzeln ansteuerbaren Lichtsegmente wird der blendfreie Fernlichtassistent umgesetzt. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ Ebenso fehlt den Außenspiegeln ein asphärischer Bereich, mit dem man den seitlichen Bereich neben dem Auto (toter Winkel) leichter einsehen könnte. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den Kompakten nicht zu haben.

2,5 Ein-/Ausstieg

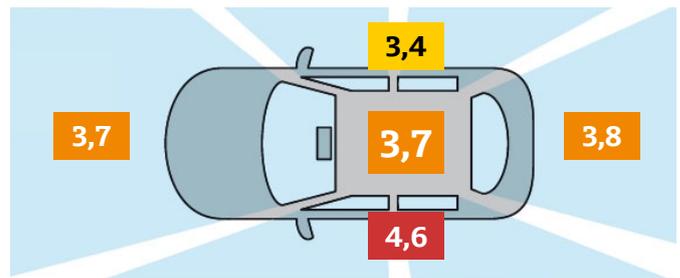
Die Sitzfläche befindet sich rund 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit recht niedrig, was für das Ein- und Aussteigen nicht gerade ideal ist. Hinzu kommen die ausgeprägten Seitenwangen der serienmäßigen Sportsitze. Immerhin sind die Schweller niedrig - jedoch für die sportliche Optik verbreitert und damit wiederum etwas unpraktisch. Die Türen öffnen weit genug, die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren nur in zwei Positionen ein. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe.

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum überschaubare 280 l. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 350 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Standard-Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 700 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.125 l Volumen verfügbar. Für die Plugin-Hybrid-Variante gibt es keinen variablen Ladeboden und auch keinen weiteren Stauraum unter dem Boden.

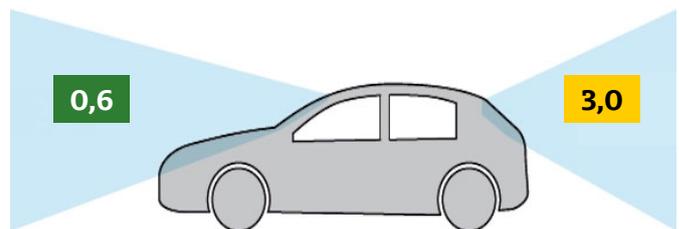
Rundumsicht

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.



⊕ 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.



Aufgrund der verbauten Hybridkomponenten fällt der Kofferraum mit 280 Liter Volumen etwas kleiner aus als bei Modellen mit konventionellen Antrieben (315 Liter).

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist für das Schrägheck im Gegensatz zur Kombivariante nicht lieferbar. Personen bis über 1,90 m Größe brauchen sich keine Sorgen zu machen, sich den Kopf zu stoßen - die Klappe schwingt weit genug nach oben. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene, nur leicht ansteigende Ladefläche.

⊖ Die Ladekante liegt knapp 75 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Zudem stört die etwa 14 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante insbesondere beim Entladen. Bei Dunkelheit wird der Kofferraum mit nur einer LED in der Seitenwand rechts 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.



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

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Sitze und Lenkrad verfügen über einen weiten Einstellbereich, die wenigen verbliebenen Tasten sind ebenso wie der Touchscreen gut zu erreichen - an dieser Stelle gibt die Ergonomie kaum Grund zur Klage. Im Detail ergibt sich dann ein differenzierteres Bild bezüglich der Bedienung. Das meiste erfolgt über das Infotainmentsystem. Von dessen 12,9 Zoll großen Monitor wird das Armaturenbrett dominiert. Im Gegensatz zum technisch weitgehend baugleichen Golf haben sich die Spanier die Direktwahltasten zwischen der Lüftungsdüsen gespart, mit deren Hilfe der Golf-Fahrer schnell auf die Assistenzsysteme, die Fahrmodi, das Klima- und das Parkmenü zugreifen kann. Immerhin bietet der Cupra am oberen Bildschirmrand programmierbare Direktlinks zu wichtigen Funktionen, so kann man schnell in häufig genutzte Untermenüs springen. Ansonsten sind immer (zu) viele Bedienschritte für übliche Einstellungen erforderlich - die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend groß. Immerhin ist die Sensorleiste unter dem Bildschirm nun beleuchtet und somit die Einstellbereiche endlich auch bei Dunkelheit gut erkennbar. An der mäßigen Ergonomie

grundsätzlich ändert das aber nichts. Die Klimasteuerung hat noch immer keine eigenen Tasten, aber wenigstens einen fixen Bereich am unteren Bildschirmrand, so dass einfache



Die Verarbeitungsqualität ist auf gutem Niveau, mit dem Facelift hat die Materialanmutung sichtbar zugelegt. Auch die Funktionalität wurde mit programmierbaren Direktlinks und besserer Tastenbeleuchtung verbessert, Optimierungsmöglichkeiten bleiben aber.

Einstellungen wie Wunschttemperatur und Sitzheizung stets schnell erreichbar sind. Das Instrumentendisplay ist tagsüber wie nachts gut ablesbar und bietet die Wahl zwischen verschiedenen Anzeigedesigns, inklusive der Darstellung der Navigationskarte - so sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Der Bordcomputer gibt in der Plugin-Hybrid-Version

ausgesprochen viele Details und Informationen preis. Man kann sich neben den Fahrzeiten und Strecken auch über die Verbräuche von Strom und Benzin ab Start, Langzeit und ab Laden/Tanken informieren. Der Cupra verrät auch seine Kühlwasser-, Öl- und Getriebeöltemperatur, heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für heutige Verhältnisse ist Cupra etwas geizig, was die serienmäßige Fahrzeugausstattung im Bereich Multimedia betrifft. So gibt es nur ein Radio mit DAB+ und sechs Lautsprecher, das heute oft serienmäßige Navigationssystem muss extra bezahlt werden. Immerhin kann man es für moderate 840 Euro dazu bestellen und ist nicht auf ein teures Paket angewiesen. Wenigstens ist die Smartphone-Anbindung über Bluetooth sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides auch kabellos) Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte. Zwei USB-C-Anschlüsse vorn und zwei hinten werden immer

eingebaut. Die gut funktionierende erweiterte Sprachsteuerung, die in ganzen Sätzen angesprochen werden darf, ist wiederum Teil des Navigationspakets. Die serienmäßigen "Cupra connect" Dienstpakete sind zehn Jahre inklusive. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein Soundsystem von Sennheiser mit elf Lautsprechern und 390 W Gesamtleistung. Es lassen sich Nutzerprofile anlegen und differenzierte Privatsphäre-Einstellungen vornehmen. Eine 12-V-Steckdose gibt es nur vorn unter der Mittelarmlehne, dafür im Kofferraum serienmäßig eine 230-V-Dose.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der Cupra Leon mit einem großzügigen Platzangebot. Nur bei der durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Spanier an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht für etwa 1,95 m große Personen aus, die dabei noch eine handbreit Luft überm Scheitel haben, weil die Kopffreiheit selbst für 2,10-m-

Menschen genügen würde. Zum angenehmen Raumgefühl tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale Schiebedach bei - das reicht aber nur über die Vordersitze. Darüber hinaus bietet der Leon eine effektvolle Ambientebeleuchtung vorn.

2,8 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot nicht ganz so großzügig aus, wobei hier die Kopffreiheit limitierend ist. Ab einer Größe von etwas über 1,90 m geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Sind die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten selbst für über zwei Meter große Menschen aus. Das Raumgefühl geht in Ordnung, leidet etwas unter den schmalen Seitenfenstern und dem schwarzen Dachhimmel, den es auch gegen Aufpreis nicht in einer hellen Version gibt. Hinten gibt es keine Ambientebeleuchtung und auch das optionale Schiebedach reicht nicht bis über die Rücksitze.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut bis zufriedenstellend, man findet ausreichend große, offene wie geschlossene. Das Smartphone kann rutschfest verstaut werden. Das kleine Klappfach links unten im Armaturenbrett gibt es nur im Audi A3, Golf oder Leon müssen ohne auskommen. Die Türfächer fassen vorn 1,5-

l-, hinten 1-l-Flaschen. Auch beim Handschuhfach ist Discount statt Luxus angesagt, es ist nicht abschließbar, nicht kühlbar und eine Beflockung zum Unterbinden von Klappergeräuschen sucht man ebenfalls vergebens. Immerhin ist es noch beleuchtet - schaut man sich die Kompaktmodelle vom Münchner Konkurrenten an, dann ist sogar das Licht schon verschwunden.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Serienmäßig kommt der Cupra Leon mit einem Standardfahrwerk. Eine gezielt sportliche Abstimmung wird in den Verkaufsunterlagen zwar nicht explizit erwähnt, versteht sich aber für die Modelle der spanischen Sportmarke von selbst. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer (DCC).

⊕ Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von spürbar nachschwingend bei niedrigen Geschwindigkeiten bis sportlich straff als Grundprogramm. Die optionalen 19-Zoll-Felgen des Testwagens sind keine besonders förderlichen Voraussetzungen für einen möglichst guten Komfort - dennoch kann der Cupra Leon mit DCC voll überzeugen, weshalb diese Option trotz des hohen Aufpreises (weil inklusive der größeren Reifen) eine klare Empfehlung ist. Das adaptive Fahrwerk passt perfekt zum hohen

Antriebskomfort des Kompaktwagens, wenn er elektrisch unterwegs ist. Der Plugin-Hybrid bietet in Summe einen guten Federungskomfort und gleichzeitig angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der Leon e-Hybrid komfortabel genug unterwegs sein, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Räder. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das angemessene Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden ordentlich absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den Cupra Leon etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Spanier perfekt, er federt souverän und der vergleichsweise lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrzeug.

2,5 Sitze

⊕ Cupra verbaut im Leon e-Hybrid serienmäßig manuell einstellbare Sportsitze. Sie können u.a. in der Höhe eingestellt werden, über eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe verfügen sie nicht. Gegen Aufpreis erhält man eine elektrische Sitzeinstellung für die Fahrerseite, dann lässt sich der Sitz auch in der Neigung justieren. 2-Wege-Lordosenstützen für beide Vordersitze sind Serie, in den Fahrersitz zieht gegen Aufpreis eine elektrische 4-Wege-Lordosenstütze ein. Über die Memory-Funktion auf der Fahrerseite kann man drei Einstellungspositionen abspeichern. Die beiden Vordersitze gefallen mit körpergerechten Konturen sowie angemessenem

Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden, sofern man sich nicht an der festen Kopfstütze stört. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend. Das gilt auch für die Sitzposition, die für große Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung bietet.

⊖ In allen Varianten sind die Kopfstützen in die Lehnen integriert und damit nicht einstellbar.

3,2 Innengeräusch

Standardmäßig und bei ausreichend geladenem Akku startet der Cupra Leon e-Hybrid im Elektromodus. Dann ist der Antrieb durchgehend leise und sehr kultiviert - der Benziner verbleibt im Schlaf, solange man den Kickdown meidet. Ist man im Hybrid-Modus unterwegs, ergibt sich ein differenzierteres Bild. Da der Elektromotor angenehm leise arbeitet und nur durch leises Surren zu hören ist, fällt der Vierzylinder-Benziner umso mehr auf. Bis etwa 3.000 1/min hält er sich dezent im Hintergrund, darüber wird er zunehmend lauter. Interessanterweise legt er im Leon aber kein so dominantes Dröhnen an den Tag wie im Audi A3 1.5 TFSI e oder im VW Passat Variant eHybrid. Abseits hoher Leistungsanforderung gefällt das

Antriebsduo in jedem Fall mit akustischer Zurückhaltung. Der Geräuschkomfort bei defensiver Fahrweise kann auch im Hybrid-Betrieb durchaus überzeugen. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,8 dB(A). Das ist nur ein mäßiger Wert - offenbar wurde nicht so erfolgreich gedämmt wie im Ingolstädter Konzern-Bruder. Der Fahrzeugboden ist dennoch großflächig verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Windgeräusche sind erst bei Autobahntempo wahrnehmbar.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der Cupra Leon e-Hybrid ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik und Standklimatisierung ausgestattet - letzteres ist ein nicht zu verachtender Vorteil von Elektro- und Plugin-Hybrid-Fahrzeugen, denn sie können im Stand nicht nur beheizt, sondern an heißen Sommertagen auch gekühlt werden. Die Sitzheizung vorn und die Lenkradheizung kosten extra. Beheizte Sitze hinten gibt es nicht, ebenso wenig ganz grundsätzlich eine Sitzlüftung. Die Intensität des Automatikmodus der Klimatisierung kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen,

allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Getönte Scheiben hinten sind Serie.

⊖ Die Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht mehr, man kann Luftstrom und Luftmenge nicht mehr unabhängig voneinander einstellen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit eineinhalb Litern Hubraum leistet 150 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein Elektromotor mit 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den Kompakten trotz seines Leergewichts von fast 1,7 t sehr zügig - beim Anfahren oder niedrigem Tempo kommen die Vorderräder schon elektrisch beschleunigt an ihre Haftungsgrenze. Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,0 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,0 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Leon e-Hybrid in 0,8 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 330 Nm

Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem Cupra Leon jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in nur 6,9 s. Cupra verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,7 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den Cupra Leon alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird. Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. Es stehen weitere Fahrmodi wie Eco und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zumindest bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner durchaus kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren sehr deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min dezent unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann leichte Vibrationen zu spüren, zunehmend mit steigender Drehzahl. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung kaschiert eine eventuelle

Anfahrtschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich insbesondere bei hoher Leistungsanforderung rund um die Schaltvorgänge leichte Zugkraftschwankungen, die auch in der Leistungsanzeige zu sehen sind.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe über einen kleinen Wählhebel auf der Mittelkonsole. Im Alltag bewährt sich aber die Anordnung.

Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat Cupra vergleichsweise eher kurz gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb empfindet man mit dieser Abstimmung umso dynamischer, der Effizienz scheint es nicht zu schaden, wie sich im Kapitel Verbrauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.600 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es gegen Aufpreis.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Cupra sauber den eingeschlagenen Kurs. Ein plötzlicher Lenkimpuls bringt den Leon e-Hybrid ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen, abhängig von der gewählten Dämpfereinstellung. Die Traktion der Vorderachse ist in Ordnung, kommt aber bei beherztem Tritt auf das Gaspedal und insbesondere bei Nässe schnell an ihre Grenzen; im Ernstfall greift die Traktionskontrolle ein und hält die Räder im Zaum. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Cupra Leon e-Hybrid ein gutes Bild ab, verhält sich aber als Plugin-Hybrid nicht ganz so dynamisch, dafür etwas sicherer und einfacher beherrschbar wie die anderen Motorvarianten.

So reagiert der Plugin-Leon gut auf spontane und ausgeprägte Lenkbefehle, bleibt einwandfrei dosierbar. Das ESP regelt geschickt, lässt einen moderaten Schwimmwinkel zu - hier wirkt sich offenbar das zusätzliche Gewicht durch den Akku im hinteren Teil des Fahrzeugs aus. Es ergibt sich Untersteuern und bis leichtes Eindrehen im Grenzbereich, das sich aber unproblematisch für den Fahrer anfühlt. Dynamisch kann man den Leon ebenso gut durch den Parcours dirigieren, er fährt sich angemessen präzise und souverän. Man hat das Fahrzeug gut im Griff, kann im Grenzbereich das leichte Übersteuern geschickt nutzen. Das ESP regelt feinfühlig und der jeweiligen Situation angemessen.

1,9 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, wird aber mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit einlenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkrad-

umdrehungen, was sich beim Abbiegen und Rangieren positiv bemerkbar macht. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt. In der Summe ergibt sich ein ordentliches, wenngleich etwas entkoppeltes Lenkgefühl. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrmodus-Einstellungen variieren.

2,2 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl im Alltag ein wenig gewöhnungsbedürftig, aber in der Summe seiner Eigenschaften plausibel und damit absolut praxistauglich. Cupra hat den mechanischen Bremsbereich und sein Einsetzen harmonisch abgestimmt, man benötigt angemessen Kraft und entsprechenden Pedalweg für die gewünschte Bremsleistung.

Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit ebenfalls einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Cupra Leon e-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

1,6 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Leon gibt es alle üblichen Assistenten, die inzwischen schon in der unteren Mittelklasse zum guten Ton gehören. Manches zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber serienmäßig in die Leon-Modelle. Aufpreisfrei an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC (letzteres optional) sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Die Serienausstattung umfasst auch eine Abbiegebremsefunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. Während der Spurhalteassistent Serie ist, kosten der "Emergency Assist", der den Leon automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert, sowie der Spurwechselassistent Aufpreis. Das Spurwechselsystem umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken oder vor dem Aussteigen vor Gefahren warnt. Darüber hinaus gibt es optional einen gut funktionierenden Spurführungsassistenten, der zeitweise die Spurzentrierung übernimmt und mit dem Facelift nun auch assistierte Spurwechsel durchführt. In Kombination mit der Verkehrszeichenerkennung (Serie) kann eine prädikative Geschwindigkeitsregelung bestellt werden, die den Abstandstempomaten automatisch an das aktuelle Geschwindigkeitslimit und den Streckenverlauf anpasst. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum gesetzlich vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Ebenso wenig gibt es für den Leon ein Head-up-Display.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Cupra Leon für seine gute Insassensicherheit 91 Prozent der möglichen Punkte (Test 2020, neu veröffentlicht Juli 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	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 (indirekt messend)

Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Dem Fahrer wird 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. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

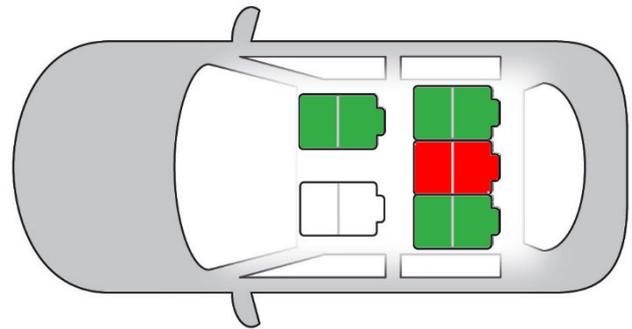
⊖ Ein Gepäcktrennnetz oder -gitter ist lediglich für den Sportstourer erhältlich.

2,0 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 unter Umständen 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.

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 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

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit dem Plugin-Leon mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 107 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Cupra gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test 124 km an, was bei verhaltener Fahrweise und Außentemperaturen oberhalb von rund 18 °C auch möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 20,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das ein ordentlicher Wert, für einen Plugin-Hybriden ist das durchaus sparsam. Hier zeigt sich die insgesamt hohe Effizienz des neuen Plugin-Antriebsstrangs von Cupra. Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein

Verbrauch von durchschnittlich 6,4 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert schon bei etwas vorausschauender Fahrweise unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Cupra setzt im neuen TFSi-System auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritsparttechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Effizienzmaßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der

zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der Leon e-Hybrid mit leerer Batterie kaum mehr als die Mildhybridversion 1.5 eTSI. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 5,5 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,0 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,7 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 4 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 20,8 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO₂-Bilanz von 104 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 20,2 kWh + 0,4 l pro 100 km ermittelt, so dass sich in der Summe ein CO₂-Ausstoß von 111 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plugin dafür

3,0 Schadstoffe

Der Turbobenziner ist dank präziser gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasmachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC

46 von maximal 60 möglichen Punkten. Plugin-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Cupra kommt mit dem Leon e-Hybrid dem Ideal schon näher. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren.

Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 30 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plugin-Leon damit bei 76 Zählern und erhält vier von fünf Ecotest-Sternen.

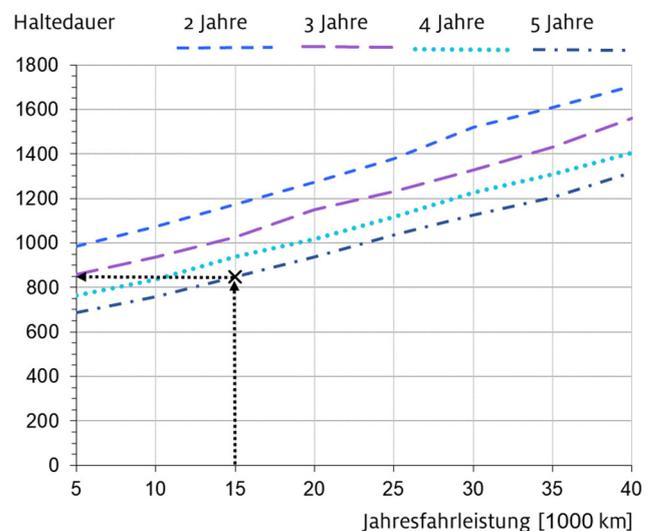
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Cupra Leon e-Hybrid DSG liegt bei 43.975 Euro, was für einen gut ausgestatteten Kompakten mit aufwendigem Antriebssystem in Ordnung geht. Als günstig geht der Leon damit aber nicht mehr durch, zumal man für ein rundes Paket noch ein paar Extras wählen sollte und so den Listenpreis schnell über die 50.000 Euro Marke treibt. Denn das optionale Navigationssystem gehört inzwischen zum guten Ton in der Klasse, die Matrix-LED-Scheinwerfer erhöhen die Fahrsicherheit und die adaptiven Dämpfer den Komfort, passend zum elektrischen Fahren. Dafür gehört die Dreizonen-Klimaautomatik zur Serienausstattung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist Cupra inzwischen großzügig, bietet fünf Jahre bis 100.000 km ohne Aufpreis an. Die Kfz-Steuer liegt bei 30 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung sind erstaunlich günstig, die Haftpflicht liegt bei Klasse 12, die Teilkasko bei 23 und die Vollkasko bei 19. Trotz 204 PS Antriebsleistung scheinen die Leon-Fahrer bisher wenig Unfälle zu verursachen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 846 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI	1.5 eTSI DSG	1.5 e-HYBRID DSG	VZ 1.5 e-HYBRID DSG	VZ 2.0 TSI DSG	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	150 (204)	200 (272)	221 (300)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	250/1500	350/1500	400/1500	400/2000	360/1600
0-100 km/h [s]	8,9	8,7	7,7	7,1	5,7	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	215	220	229	250	213
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 S	5,5 S	0,4 S	0,4 S	7,7 SP	4,8 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	131	124	9	9	174	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/18/23	11/18/23	12/19/23	12/19/23	15/22/23	15/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	30	30	229	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	783	814	840	915	1036	857
Preis [Euro]	37.050	39.850	43.975	48.880	48.765	42.350

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	0,4 + 20,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	169/424/681
• Dachlast/Anhängelast [kg]	45/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,91
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	50,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	104

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plugin-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,4 l + 15,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	9 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.399/1.799/1.467 mm
Leergewicht/Zuladung	1.673/457 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	270/1.191 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost ohne km-Begrenzung/12 Jahre	5 Jahre bis max. 150.000 km (ersten zwei Jahre)
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S 005
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Ecotest-Verbrauch	0,4 l + 20,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/6,0/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	9 g/km (WTW* 111 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1652/478 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	280/700/1.125 l

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

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	527 Euro
Monatliche Gesamtkosten	846 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23		
Basispreis Leon 1.5 e-HYBRID DSG	43.975 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.05.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.385 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.107 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	ab 1.390 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	685 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	725 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/450 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	450 Euro° (Paket)/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	685 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	840 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	495 Euro°/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 810 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.040 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: August 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer