Gebrauchtwageninfo

Seat León (2005-2012) Diesel

Spanischer Golf

Der Seat Leon der zweiten Generation wurde von 2005 bis 2012 nur als fünftüriges Schrägheck hergestellt. Die technische Basis liefert im Wesentlichen der VW Golf V (Plattform PQ35). Von seinem Technikspender hat der Leon zahlreiche gute Eigenschaften geerbt. So bietet er Insassen und Gepäck viel Platz. Auch auf der Rückbank können zumindest zwei Erwachsene ordentlich sitzen. Die Bedienung gelingt einfach und logisch. Die Materialauswahl ist gut und die Verarbeitung liegt auf hohem Niveau. Beim Fahren zeigt sich der Spanier etwas dynamischer als der brave Golf und lässt dadurch durchaus Fahrfreude aufkommen. Die ADAC Pannenstatistik bescheinigt dem Seat hohe Zuverlässigkeit.

Empfehlung: Bis etwa 2010 waren im Diesellager noch die älteren Pumpe-Düse-Triebwerke verbaut. Bei Drehmoment, Fahrleistung und Verbrauch top, machten sie aber durch den sehr rauen, unkultivierten Motorlauf auf sich aufmerksam. Die später eingesetzten Common-Rail-Triebwerke bieten deutlich bessere Laufkultur. Die Basismotoren mit 90 oder 105 PS gab es zunächst als 1.9 TDI (Pumpe-Düse) und später als 1.6 TDI (Common Rail). Vorteil der älteren 1.9 TDI mit nur mäßiger Laufkultur: Sie gelten als nahezu unverwüstlich und erreichen sehr hohe Laufleistungen. Die goldene Mitte bilden die 2.0 TDI mit etwa 140 PS. Auch hier sind die später eingesetzten Common Rail-Diesel deutlich kultivierter als die früheren Pumpe-Düse-Motoren. Die Leistung reicht in beiden Fällen für souveränes Vorankommen auch während hoher Geschwindigkeiten bei moderatem Verbrauch. Viele gebrauchte Leon sind mit diesen Motoren ausgestattet. Die noch stärkeren Varianten des 2.0 TDI mit 170 PS sorgen für sportliche Fahrleistungen, sind aber seltener zu finden. Grundsätzlich gelten alle Diesel-Motoren als weitgehend problemfrei. Die stärkeren Versionen sind häufig mit einer gut funktionierenden DSG-Automatik kombiniert.

⊕ hohe Qualität, funktionelle Bedienung, vorne viel Platz, körpergerechte Sitze, sehr sichere Straßenlage, kräftige Bremsen, kräftige und sparsame Diesel

⊖ nach hinten schlechte Sicht, teils Ölverlust

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ADAC-Bewertung	-	21,2	19,3	25,5	27,0	19,3	20,3	17,5

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	25,2	23,7	21,8	20,5	17,4	17,1	15,1	13,8
	32,0	31,5	30,0	29,7	27,4	25,3	21,4	18,8
	38,7	39,3	38,1	39,0	37,4	33,4	27,6	23,9
	45,5	47,1	46,3	48,2	47,4	41,6	33,9	28,9
	>45,5	>47,1	>46,3	>48,2	>47,4	>41,6	>33,9	>28,9

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Mit der zweiten Leon-Generation (Typ 1P), auf technischer Basis des Golf V, hat Seat einen weiteren Fortschritt in Richtung Zuverlässigkeit gemacht. Das belegt das sehr gute Abschneiden in der ADAC Pannenstatistik. Im TÜV-Report kommt der Spanier auf etwa durchschnittliche Werte. Ölverlust und rostende Abgasgasanlagen verhindern ein noch besseres Ergebnis. Grundsätzlich gilt das Auto als solide und zuverlässig.
Häufige Bauteilfehler	Zündschloss (2007-2009, 2011)
Rückrufe	**3/2006:** 2.0 TDI mit manuellem 6-Ganggetriebe: Wegen unzureichender Auslegung des Entlüftungsventils in der Kupplungsdruckleitung kann es lt. Hersteller bei extremen Einkupplungsvorgängen (Kupplungspedal zurückspringen lassen) zu einer Beschädigung des Zweimassenschwungrades mit Kupplungsausfall kommen. Unter ungünstigen Umständen kann dies auch zum Brandschaden führen. Im Rahmen der Durchführung prüfen die Händler, ob es sich um eine Ausführung von LUK oder Sachs handelt. Das LUK-Zweimassenschwungrad muss zusammen mit dem Entlüftungsventil getauscht werden. Bei der Sachs-Ausführung sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Die Aktion ist kostenlos und dauert etwa eine bis fünf Stunden (bei Tausch Zweimassenschwungrad). Betroffene Fzg. in Deutschland: 5.000 (auch andere Modelle betroffen) **11/2009:** Mit 6-Gang Direktschaltgetriebe DSG (02E): Wegen einer fehlerhaften Softwareversion kann es zu Schaltproblemen kommen, die sich lt. Hersteller als Öffnen der Kupplung (kein Antrieb) bemerkbar machen und auch mit Blinken der Wählhebelanzeige einhergehen können. Die Händler führen ein Softwareupdate des Getriebesteuergerätes durch. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: etwa 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 173 (auch andere Modelle betroffen) **10/2011:** Wegen Kontaktproblemen am Lampenträger der Rückleuchten kann es zum sporadischen Ausfall der LED-Bremsleuchten kommen. Dies äußerst sich lt. Hersteller auch in Form von blinkenden Rückleuchten. Die Händler überarbeiten die elektr. Kontakte der Steckverbindungsbuchsen. Die Aktion ist im August 2011 angelaufen, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: etwa 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 449 **7/2017:** An einigen Fahrzeugen mit ABS-/ESP-Steuergerät (MK-60) innerhalb eines bestimmten Fahrgestellnummern-Bereichs besteht die Möglichkeit, dass die Masseverbindung aufgrund einer thermomechanischen Überlastung unterbrochen wird. Dann kann das ABS-/ESP-System beeinträchtigt sein und bietet in Grenzsituationen möglicherweise nicht die benötigte Unterstützung. Dies hat zur Folge, dass das ABS-/ESP-System die Schleudergefahr nicht verringert. Daher kann vor allem in fahrdynamischen Grenzsituationen Unfallgefahr bestehen. In allen

	betroffenen Fahrzeugen muss am ABS-/ESP-Steuergerät eine neue Software installiert werden. Die Aktion läuft seit Juli 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 13.983 (auch andere Modelle betroffen) **2/2018:** Nur mit Dieselmotor und Start-Stopp-System: Beim Einbauen des Magnetschalters konnte es unter Umständen zum Verklemmen/Verdrehen der Rückstellfeder und in weiterer Folge zu einem Bruch der Feder in der Magnetschalter-Abdeckung kommen. Durch einen Bruch oder eine Schiefstellung der Rückstellfeder im Magnetschalter führt das zu einer Dauerbestromung. Diese kann zu einer Bauteilüberhitzung führen. Es besteht Brandgefahr. Abhilfe schafft ein Austausch des Magnetschalters. Die Aktion läuft seit Februar 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,5 bis 1,5 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.264 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/2005	Modelleinführung der zweiten Generation des Leon mit den Motorisierungen 1.6 16V (75 kW/102 PS), 2.0 FSI (110 kW/150 PS), 2.0 TFSI (136 kW/185 PS), 1.9 TDI (77 kW105 PS) und 2.0 TDI (103 kW/140 PS) auch mit DSG-Getriebe, Diesel gg. Aufpreis mit Rußpartikelfilter; bisheriger Leon wird mit reduziertem Angebot parallel weitergebaut
10/2005	neuer Motor: 2.0 TDI (123 kW/140 PS) mit Rußpartikelfilter
12/2005	neuer Motor: 2.0 TFSI FR (147 kW/200 PS) und Einführung Topmodell Leon Cupra (177 kW/240 PS)
05/2006	neuer Motor beim Leon: 2.0 TDI FR (125 kW/170 PS) mit Rußpartikelfilter ersetzt 2.0 TDI (123 kW/140 PS), der 2.0 TFSI (136 kW/185 PS) entfällt
12/2006	Rußpartikelfilter serienmäßig für 1.9 TDI (77 kW/105 PS) und 2.0 TDI (103 kW/140 PS)
05/2007	neue Motoren: 1.4 (63 kW/86 PS) und 1.8 TFSI (118 kW/160 PS)
01/2008	neuer Motor: 1.4 TSI (92 kW/125 PS)
04/2009	Modellpflege und neue Motoren: 2.0 TFSI FR (155 kW/211 PS) ersetzt 2.0 TFSI (147 kW/200 PS), 2.0 TDI FR (125 kW/170 PS mit Commonrail-Einspritzanlage), 1.8 TSI, 2.0 TFSI FR und 2.0 TDI FR erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
09/2009	Einführung Topmodell Seat Leon Cupra R (195 kW/265 PS)
03/2010	neue Motoren: 1.6 LPG für Autogasbetrieb (72 kW/98 PS) und 1.6 TDI (77 kW/105 PS)
04/2010	neuer Motor: 1.2 TSI (77 kW/105 PS)
08/2010	1.6 (75 kW/102 PS) und 1.9 TDI (77 kW/105 PS) entfallen
01/2011	neuer Motor: 1.6 TDI (66 kW/90 PS)
06/2012	1.6 LPG (72 KW/98 PS) und 1.6 TDI (66 kW/90 PS) eingestellt
11/2012	Baureihe eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Fünftürer
Länge/Breite/Höhe [mm]	4315/1768/1458
Kofferraumvolumen [l]	341
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI	1.9 TDI DPF	2.0 TDI DPF	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI DPF	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1598	4/1598	4/1896	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW/PS]	66/90	77/105	77/105	103/140	103/140	125/170	125/170	125/170
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1500	250/1500	250/1900	320/1750	320/1750	350/1800	350/1800	350/1800
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,3	11,7	11,3	9,3	9,3	8,2	8,2	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	185	185	205	205	214	214	214
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,5 l D (NEFZ)	4,5 l D (NEFZ)	5,2 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	5,1 l D (NEFZ)	6,0 l D (NEFZ)	5,6 l D (NEFZ)
CO_2 [g/km]	119 g/km	119 g/km	139 g/km	154 g/km	154 g/km	134 g/km	159 g/km	148 g/km
CO_2-Effizienzklasse	A	A	C	D	D	B	D	C
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1400/680	1400/680	1400/680	1400/690	1400/690	1400/690	1400/690	1400/710
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/12/17	18/12/17	18/12/17	19/15/17	19/15/17	18/17/20	18/17/20	18/17/20
Steuer pro Jahr* [Euro]	170	152	293	308	258	238	308	266
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 5	Euro 4	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO_2-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

[1] Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI	1.9 TDI DPF	2.0 TDI DPF	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI DPF	2.0 TDI DSG
Wartung 1	290	290	240	240	240	300	250	300
bei km/Monate	28000/24	28000/24	15000/12	15000/12	15000/12	28000/24	15000/12	28000/24
Wartung 2	240	240	320	320	320	250	340	250
bei km/Monate	60000/36	60000/36	30000/24	30000/24	30000/24	60000/36	30000/24	60000/36
Wartung 3	290	290	390	390	390	300	470	300
bei km/Monate	56000/48	56000/48	60000/48	60000/48	60000/48	56000/48	60000/48	56000/48
Wartung 4	240	240	-	-	-	350	-	350
bei km/Monate	120000/60	120000/60	-/-	-/-	-/-	120000/60	-/-	120000/60
Zahnriemen	510	510	580	580	580	530	580	530
bei km/Monate	210000/0	210000/0	150000/0	150000/0	150000/0	180000/0	150000/0	180000/0
Bremsscheiben und -beläge vorne	550	550	570	570	570	530	570	530
Bremsscheiben und -beläge hinten	470	470	420	420	420	470	420	470
Auspuffanlage (nach Kat)	0	0	520	520	520	0	490	0
Kupplung	1020	1020	890	1020	1020	1080	1020	-
Generator	700	700	810	810	810	880	810	880
Anlasser	610	610	530	530	530	570	530	570

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI	1.9 TDI DPF	2.0 TDI DPF	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI DPF	2.0 TDI DSG
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	93	92	104	109	105	108	113	110
Betriebskosten (Kraftstoff)	121	121	136	147	147	134	153	145
Werkstatt-/ Reifenkosten	76	78	89	91	91	86	105	86
Gesamtkosten pro Monat	290	291	329	347	342	328	371	341
Gesamtkosten pro km [Cent]	23,2	23,3	26,3	27,7	27,4	26,2	29,7	27,3

Garantien

Der Leon verfügt seit Einführung 2005 über eine zweijährige allgemeine Garantie ohne Kilometerbegrenzung, eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Rostgarantie. Zudem erhält der Käufer eine fünfjährige, europaweite Mobilitätsgarantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Im Euro NCAP-Crashtest im Jahr 2005 erreichte der Seat Leon vier von fünf Sternen für den Insassenschutz.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.