



SEAT Leon Sportstourer 1.5 eTSI ACT FR DSG

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Die neu aufgelegte Seat Leon tritt in große Fußstapfen. Der Vorgänger verkaufte sich bis zuletzt blendend und hatte einen enorm positiven Einfluss auf das Image der Marke. Generation vier basiert technisch wieder auf dem modularen Querbaukasten (MQB evo) des Volkswagen-Konzerns und steht damit in direkter Verwandtschaft zu den ebenfalls brandneuen Modellen VW Golf, Skoda Octavia und Audi A3. Im ADAC Autotest tritt der Spanier als praktischer Kombi an, angetrieben wird der Leon ST vom bereits aus dem Vorgängermodell bekannten 1,5-Liter-Turbobenziner, der 250 Nm und 150 PS mobilisiert. In Kombination mit dem Doppelkupplungsgetriebe wird der Ottomotor zum Mildhybrid, erkennbar an der Bezeichnung eTSI. Ein Startergenerator, der aus einer 48-Volt-Batterie gespeist wird, unterstützt den Benziner beim Anfahren und hilft ansonsten beim Spritsparen – etwa durch das Abstellen des Motors im Schubbetrieb („Segeln“) oder Anheben der Motorbetriebspunktes. Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen: Ein Verbrauch von 6,5 l/100 km ist in Anbetracht der Fahrleistungen und der Größe ein respektabler Wert. Im Vergleich zum Vorgänger ist der Leon ST nicht nur in der Länge, sondern auch zwischen den Achsen gewachsen. Die Folge: Deutlich mehr Platz für die Fondinsassen und das Gepäck. Die sicheren Fahreigenschaften können uns ebenso überzeugen wie die umfangreiche, teils aber aufpreispflichtige Sicherheitsausstattung. Also alles besser als beim Vorgänger-Leon? Leider nein. Neben dem an vielen Stellen sichtbaren Kostendruck stört uns vor allem das neue Bediensystem, bei dem Seat wie auch VW beim neuen Golf VIII über das Ziel hinausgeschossen ist. Der fast vollständige Verzicht auf Tasten für wesentliche Fahrzeugfunktionen ist nicht nur umständlich, sondern kann aufgrund des großen Ablenkungspotenzials auch gefährlich sein. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.

- ⊕ viel Platz für Insassen und Gepäck, kräftiger Turbobenziner mit geringen Schadstoffemissionen, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ ablenkungsintensives Bediensystem, bis 150 PS mit einfacher Verbundlenker-Hinterachse hinten, recht einfache Materialauswahl

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,3 |
| | Stadtverkehr | 3,3 |
| | Senioren | 3,3 |
| | Langstrecke | 2,6 |
| | Transport | 2,2 |
| | Fahrspaß | 2,0 |
| | Preis/Leistung | 2,1 |

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Bei den meisten neuen Fahrzeugmodellen aus dem Volkswagen-Konzern, die in letzter Zeit auf dem Markt gekommen sind, hat die Materialqualität gegenüber dem Vorgängermodell abgenommen. Das trifft auch auf den Seat Leon der vierten Generation zu. Stellt man der Neuaufgabe den Vorgänger gegenüber, fallen zahlreiche Details ins Auge, die nun nicht mehr so wertig ausgeführt werden, dem Konzern aber natürlich helfen die Produktionskosten zu senken. Beim Blick in das Gepäckabteil, wird dies besonders deutlich. Der Leon ST der dritten Generation (2012 – 2020) verfügte über eine weniger kratzempfindliche Ladekante aus Metall (jetzt Kunststoff), der Kofferraum war auch unter der Laderaumabdeckung verkleidet (jetzt blankes Blech) und das Gepäckabteil mit einem merklich dickeren Filz ausgeschlagen. Auch an zahlreichen anderen Stellen wird der Kostenzwang sichtbar. So ist das Türschloss nun nicht mehr mit einer Abdeckung versehen, der Getränkehalter in der hinteren Mittelarmlehne muss ohne den praktischen Teiler auskommen, die Antenne für den GPS-Empfänger war

2,8 Alltagstauglichkeit

Mit dem 45 Liter großen Kraftstofftank – der Tankinhalt ist im Vergleich zum Vorgänger um 5 l geschrumpft – kommt der Leon ST 1.5 eTSI auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 690 km weit. Der Testwagen bringt 1.420 kg bringt auf die Waage und darf somit immerhin 570 kg zuladen. Davon dürfen 75 kg auf dem Dach transportiert werden (Dachreling Serie). Die Stützlast beträgt ordentliche 80 kg, was selbst für den Transport zweier

2,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube für den Fahrer nicht einsehbar und die Heckscheibe weit entfernt ist. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren D-Säulen schränken die Sicht ein – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Die ADAC Rundumsichtmessung absolviert er insgesamt zufriedenstellend. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend.

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

bislang unsichtbar verbaut (jetzt Haifisch-Antenne auf dem Dach) und anstelle von echten Auspuffendrohren bekommt man zwei billig wirkende Attrappen zu Gesicht, wobei sich nur hinter einer von beiden ein Endrohr versteckt.

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

schwerer E-Bikes auf dem Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt bei 1,5 Tonnen für gebremste und 700 kg für ungebremste Anhänger.

Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich.

Mit 4,64 m ist der neue Leon ST für einen Kombi der Kompaktklasse ziemlich lang, dafür ist er mit 1,99 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) nicht zu breit geraten.

Abbiegelichtfunktion wird über die serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer realisiert. Gegen Aufpreis steht zudem ein



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Fernlichtassistent zur Verfügung, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

⊖ Licht- und Regensensor sind selbst beim FR aufpreispflichtig.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche befindet sich nur 39 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), was das Ein- und Aussteigen nicht gerade erleichtert. Abgesehen davon ist der Leon ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem, mit dem der Testwagen ausgestattet ist, lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Vergleich zum Vorgänger hat der Leon ST beim Kofferraumvolumen nochmals zugelegt. Das Standardvolumen beträgt nun 495 l (zuvor 445 l), bis unters Dach fasst das Gepäckabteil 695 l oder alternativ elf Getränkeketten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 905 l bzw. bis zum Dach 1.465 l (zuvor 1.325 l) zur Verfügung.

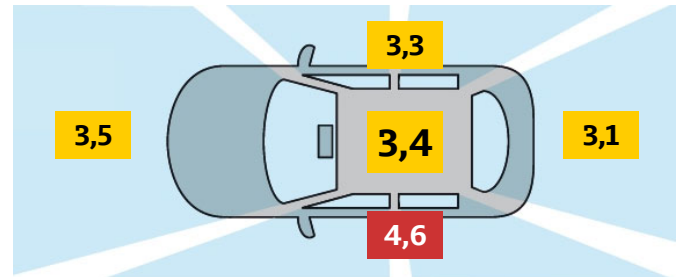
2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei. Der Testwagen ist mit der elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet. Ist zudem das schlüssellose Zugangssystem an Bord, lässt sich die Klappe auch per Fußschwenk unter den hinteren Stoßfänger öffnen und schließen.

Das geräumige Gepäckabteil des Leon ST hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen. Die Ladekante liegt mit gemessenen 66 Zentimetern nicht sonderlich hoch über der Fahrbahn. Befindet sich der Ladeboden in der oberen der beiden Stufen, sind der Boden und die Ladekante beinahe auf

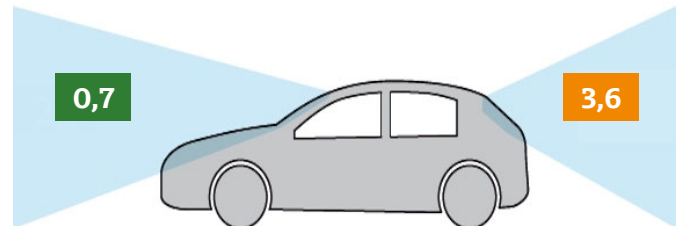
Rundumsicht

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.



Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, den Leon über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten.



Enorme 495 l Kofferraumvolumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

einer Ebene. Ist der Ladeboden unten arretiert, beträgt die Stufe 16 cm.

⊖ Der große Kofferraum wird von der einzelnen Lampe nicht sonderlich hell erleuchtet.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, die Bedienung geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Entweder man entriegelt die federvorgespannten Lehnen per Hebel vom Kofferraum aus oder per Tastendruck oben an der Lehne. Auch in puncto Ablagemöglichkeiten beweisen die Seat-Entwickler Sinn für das Praktische: Taschenhaken, zwei Ablagemöglichkeiten an der Seite, ein Spanngurt sowie ein Fach unter dem Ladeboden

sorgen für Ordnung im Kofferraum. Für das Beladen mit längeren, schmalen Gegenständen wie etwa Skier gibt es eine praktische Durchlademöglichkeit in der Mitte der Rücksitzlehnen.

⊖ Ein Gepäcktrennnetz ist leider nur gegen Aufpreis erhältlich.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

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

⊕ Die Ergonomie des Leon gibt kaum Grund zur Klage. Sitze und Lenkrad verfügen über einen weiten Einstellbereich, die wenig verbliebenen Tasten sind ebenso wie der Touchscreen gut zu erreichen. Ab Werk hat der Leon konventionelle Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, der Testwagen ist mit dem optionalen, 10,25 Zoll großen digitale Kombiinstrument ausgestattet, das dem Fahrer die

Wahl zwischen verschiedenen Anzeigemöglichkeiten erlaubt. Darunter ist auch eine Ansicht mit analogen Instrumenten verfügbar, deren Ablesbarkeit tags wie nachts tadellos ist.

⊖ Das Cockpit des Testwagens ist mit der optionalen Ambientebeleuchtung ausgestattet. Dabei zieht sich eine LED-Leiste von den beiden vorderen Türen im Bereich unterhalb der Frontscheibe über das gesamte Cockpit. Die Lichtleiste soll nicht nur für eine angenehme Lichtstimmung im Innenraum sorgen, sie ist zudem an den optionalen Totwinkelwarner gekoppelt. Soll der Fahrer gewarnt werden, leuchtet die Lichtleiste im vorderen Bereich der Türen auf. Nachts können lichtempfindliche Fahrer von der Lichtquelle, die sich unterhalb der Frontscheibe und damit im direkten Sichtfeld befindet, allerdings gestört fühlen.



Die Verarbeitungsqualität des Leon ist gut, die Materialauswahl kann jedoch den konzernweiten Zwang zum Rotstift nicht kaschieren. Größtes Manko ist jedoch das neue Bediensystem. Hier ist Seat, wie jedoch auch der neue VW Golf, über das Ziel hinausgeschossen. Wirkt der Fahrerplatz durch die Reduzierung der Funktionstasten zunächst aufgeräumt, ist die Bedienung per Touchscreen jedoch umständlich und wenig intuitiv.

2,4 Multimedia/Konnektivität

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

verkehrsinformationen, Remote-Funktionen, Online-Parkplatz- und Tankstellensuche, WLAN-Hotspot) 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.

Im Kofferraum des Leon – allerdings nur im Kombi ST – findet man eine Steckdose mit 12 Volt, gegen Aufpreis auch eine mit 230 Volt.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Leon bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist sehr gut. Doch auch die Beinfreiheit reicht selbst für zwei Meter große Insassen aus. Die Innenbreite entspricht dem Klassenstandard.

Das Raumgefühl ist gut und wird lediglich durch die recht hohe Seitenlinie sowie den schwarzen Dachhimmel (Option) des Testwagens geschmälert.

2,2 Raumangebot hinten

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



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 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. Das Fach links vom Lenkrad bietet der neue Leon leider nicht mehr, die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind leider nicht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet. Ordert man das Ablagen-Paket, gibt es unter dem Beifahrersitz ein zusätzliches Ablagefach.

Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus. Außerdem gibt es dort

Lehentaschen und zwei praktische Becherhalter.

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

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Bis einschließlich 150 PS ist der Leon an der Hinterachse mit einer Verbundlenkerachse ausgerüstet. Für die stärkeren Motorisierungen gibt es eine aufwändigere Mehrlenkerkonstruktion, die Vorteile bei Komfort und Fahrpräzision bietet. Der Testwagen hat die optionale adaptive Dämpferregelung (DCC) an Bord, die Bestandteil des Dynamik-Pakets ist.

Trotz der adaptiven Dämpfer ist der Federungskomfort insgesamt nur durchschnittlich. Dies liegt an der einfachen Hinterachskonstruktion, die sich vor allem bei Querfugen und versenkten Hindernissen wie etwa Kanaldeckeln recht bockig verhält. Das fällt besonders auf, da die Vorderachse Unebenheiten aller Art auffallend gut schluckt. Daher stellt sich bei der Fahrt

der Eindruck ein, der Leon würde beim Überfahren von Fahr-
bahnunebenheiten nachtreten.

Auf der Landstraße und Autobahn kann der Federungskomfort
durchaus überzeugen. Fahrbahnverwerfungen werden gut

absorbiert, die Aufbaubewegungen halten sich dabei in ange-
nehmen Grenzen.

2,7 Sitze

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

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

der Höhe verstellbar, für einen noch besseren Sitzkomfort
würden wir uns neben einer verstellbaren Sitzneigung auch
eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe wünschen, wie es der
neue Golf zumindest gegen Aufpreis anbietet. Eine elektrische
Sitzverstellung mit mehr Verstellmöglichkeiten für den Fahrer
ist für den neuen Leon leider nicht mehr erhältlich. Die
serienmäßige Lordosenstütze ist in der Intensität, nicht aber in
der Höhe einstellbar. Verbesserungswürdig ist die Armauflage,
die recht dünn gepolstert ist, 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.

2,9 Innengeräusch

Der neue Leon ist angemessen gedämmt, auch wenn es im In-
nenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130
km/h liegen 68,0 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufrieden-
stellender Wert. Der überarbeitete Turbobenziner läuft bei

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

1,8 Klimatisierung

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

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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit vier Zylindern leistet maximal 150
PS und schickt von 1.500 bis 3.500 1/min bis zu 250 Nm
Drehmoment an das Getriebe. Unterstützt wird der Verbrenner
dabei vom Startergenerator, der das Ansprechen auf
Gasbefehle verbessert. Insgesamt ist der neue Leon mit diesem
Motor absolut vollkommen ausreichend motorisiert, das
Aggregat zieht sauber und gleichmäßig durch. In Kombination
mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der
Spanier gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik schaltet
bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbobenziner aber auch

bei mittleren Drehzahlen, um das Drehmoment sinnvoll zu
nutzen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60
auf 100 km/h gelingt so in 5,3 Sekunden. Auch das Einfädeln
beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf
30 km/h geht es in deutlich unter eineinhalb Sekunden.
Seat gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 8,7 s und
für die Höchstgeschwindigkeit 221 km/h an.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die durch den hohen Einspritzdruck für einen Benziner relativ harte Verbrennung macht sich in einem recht rauen Motorlauf bemerkbar. Dennoch dringen wenig bis kaum Vibrationen in den

Innenraum, gerade bis in die mittleren Drehzahlen – dem häufigsten Einsatzbereich – läuft der Vierzylinder kultiviert. Und selbst wenn die Zylinderabschaltung aktiv ist und zwei der vier Zylinder nicht mehr arbeiten, spürt und hört der Fahrer davon kaum etwas – das ist den Seat-Entwicklern sehr gut gelungen. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus.

1,7 Schaltung/Getriebe

Der Leon mit dem 1,5-Liter-Turbobenziner ist ab Werk an ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Ordert man wie im Falle des Testwagens das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, verfügt der Spanier über ein Mildhybridsystem samt Startergenerator und ein zweites Bordnetz mit 48 Volt.

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist mit trocken laufenden Kupplungen ausgerüstet, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, besitzt dafür aber einen höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor

muss aber zuerst starten. Weil der Motorstart aus der Stopp-Phase heraus dank Startergenerator sehr schnell erfolgt, ist ein zügiges Anfahren kein Problem. Präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen – früher oftmals noch eine Schwäche besonders von „trockenen“ Doppelkupplungsgetrieben. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut.

Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole. Dies ist im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, im Alltag erweist sich das Konzept aber als praktisch. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad erfolgen. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrsicherheit macht der fahraktive Leon eine gute Figur. Er wedelt agil und gleichzeitig sicher durch den Pylonenparcours des ADAC Ausweichtests. Dabei zeigt er nur eine geringe Tendenz zum Untersteuern, das Heck bleibt auch bei anspruchsvollen Fahrmanövern sicher in der Spur. Doch nicht nur im Ausweichtest, auch auf öffentlichen Straßen

fühlt sich der Leon erfreulich leichtfüßig und handlich an. Kurven lassen sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten durchfahren, dabei zeigt der Spanier nur wenig Wankbewegung.

Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der elektronischen Differenzialsperre auch auf rutschigem Untergrund gut.

1,9 Lenkung

Der Testwagen ist mit dem optionalen Dynamik-Paket ausgestattet, zu dessen Umfang die variabel übersetzte Progressivlenkung gehört.

⊕ Die Servolenkung im neuen Leon hinterlässt einen überzeugenden Eindruck. Sie vermittelt eine gute Rückmeldung und erlaubt dem Fahrer, den Wagen präzise zu dirigieren. Sensible Naturen werden allerdings einen leicht

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

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon nach 35,1 m – ein ordentlicher Wert. Das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

1,5 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Das Arsenal an Assistenzsystemen des neue Leon umfasst nahezu alles, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt, allerdings sind einige Systeme nur gegen Aufpreis zu haben. Serienmäßig an Bord ist ein Notbremssystem (Front Assist) samt Kollisionswarner, das Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden kann. Gegen Aufpreis sind unterschiedlich geschnürte Fahrerassistenzpakete erhältlich. Das umfangreichste Paket („XL“) umfasst unter anderem die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC, bis 210 km/h) samt Geschwindigkeitsassistenten (Travel Assist), den Totwinkel-Assistenten (Side Assist), die Ausstiegswarnung (Exit Assist) und den Notfallassistenten (Emergency Assist). Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Handsoff-Erkennung, also ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der neue Leon für eine sehr gute Insassensicherheit auf 92 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2020). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Leon immer mit. Gegen Aufpreis schützen im Falle einer Kollision zudem Seitenairbags hinten, ein Kieairbag für den Fahrer sowie – erstmals in dieser Fahrzeugklasse – ein Center-Airbag, der sich zwischen Fahrer und Beifahrer entfaltet.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

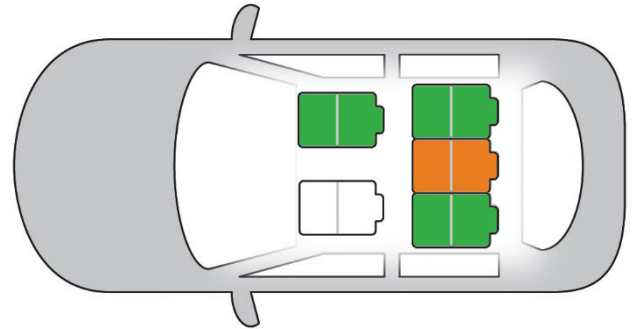
2,0 Kindersicherheit

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

eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

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)

2,9 Fußgängerschutz

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

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

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der Leon 1.5 eTSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 181 g/km, was lediglich für 23 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂ reicht. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auf Leerlauf stellt und den Motor ausschaltet. Das klappt auch bei Autobahngeschwindigkeiten. Die strombetriebenen Systeme des Fahrzeugs werden währenddessen aus der Lithium-Ionen-Batterie gespeist, so dass der abgestellte Motor keinen negativen Einfluss hat. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Spanier sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,9 l/100 km. Der Generator, der den Strom für die Lithium-Ionen-Batterie erzeugt, kann nicht nur hilfreich Leistung zum Antrieb beisteuern, sondern auch eine durchaus spürbare Bremswirkung

Verbrauch

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

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

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 5,5 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,9 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,5 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

erzeugen. Ähnlich wie bei einem Elektroauto rekuperiert der Leon und kann dadurch Energie zurückgewinnen. Das System arbeitet auch automatisch, indem es stärker verzögert, wenn ein Fahrzeug vorausfährt (Erkennung über Radarsensor), wenn

die Geschwindigkeit auf ein erkanntes Tempolimit angepasst werden soll oder mit Geschwindigkeitsbegrenzer bergabwärts gefahren wird. Diese Funktion ist gut abgestimmt und erweist sich im Alltag als praktisches Feature.

1,4 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich erfolgreich um die Partikelemissionen, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen etwas erhöht – das

kostet den Spanier ein paar Zähler. Somit erhält der Leon 1.5 eTSI ACT DSG für den Bereich Schadstoffe 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 23 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 69 Punkte und verpasst damit hauchdünn den vierten von den fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,1 AUTOKOSTEN

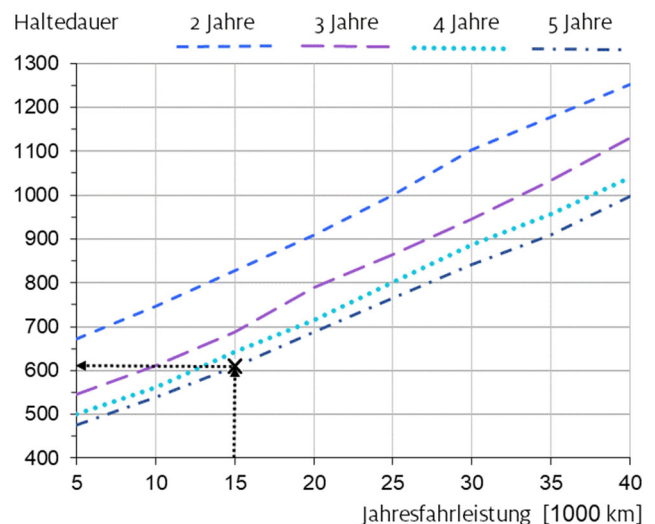
2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Seat verlangt für den Leon ST 1.5 eTSI DSG in der Ausstattungsstufe FR 29.585 Euro. Der spanische Kompaktkombi ist ordentlich ausgestattet, vermeintlich selbstverständliche Annehmlichkeiten wie Regen- und Lichtsensor, Sitzheizung, Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto oder Parksensoren vorn kosten jedoch auch in der FR-Ausstattung Aufpreis. Auch wer eine umfangreiche Fahrerassistenzausstattung möchte, muss zu einem der verschiedenen Pakete greifen.

Durch die variablen, vom Fahrstil und den Einsatzbedingungen abhängigen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn sie notwendig werden. Spätestens aber ist eine Inspektion mit Ölwechsel nach 30.000 km oder zwei Jahren durchzuführen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit überschaubaren 106 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 19; VK: 19; KH: 12) sind nicht allzu hoch. Seat gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 608 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.0 TSI Reference | 1.5 TSI ACT Style | 1.5 TSI ACT Style | 1.5 eTSI ACT Style DSG | 1.4 e-HYBRID XCellence DSG | 2.0 TDI Style DSG |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------|----------------------------|-------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/999 | 4/1498 | 4/1498 | 4/1498 | 4/1395 | 4/1968 |
| Leistung [kW (PS)] | 66 (90) | 96 (130) | 110 (150) | 110 (150) | 150 (204) | 110 (150) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 175/1500 | 200/1400 | 250/1500 | 250/1500 | 350/1550 | 360/1700 |
| 0-100 km/h [s] | 12,7 | 9,7 | 8,7 | 8,7 | 7,7 | 8,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 183 | 213 | 221 | 221 | 220 | 218 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,5 S | 5,5 S | 5,7 S | 5,7 S | 1,2 S | 4,4 D |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller | 108 | 117 | 119 | 110 | 34 | 102 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/18/17 | 12/19/19 | 13/20/21 | 12/19/19 | 12/21/19 | 13/20/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 80 | 90 | 98 | 98 | 28 | 232 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 499 | 534 | 554 | 569 | 573 | 590 |
| Preis [Euro] | 20.734 | 24.516 | 25.315 | 27.733 | 35.702 | 30.102 |

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-Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter | |
| Hubraum | 1.498 ccm |
| Leistung | 110 kW/150 PS bei 5.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 250 Nm bei 1.500 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 221 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,7 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 5,9 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 112 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 225/45 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.642/1.799/1.437 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.410/590 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 620/1.600 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 700/1.500 kg |
| Stützlast/Dachlast | 80/75 kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Spanien, Martorell |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.500 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,1 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/40 R18 92Y |
| Reifenmarke Testwagen | Bridgestone Turanza T005 |
| Wendekreis links/rechts | 11,1/11,3 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,5 |
| Stadt/Land/BAB | 6,6/5,5/7,9 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 154 g/km (WTW* 181 g/km) |
| Reichweite | 690 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,0 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.990 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.420/570 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 495/905/1.465 l |

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

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 119 Euro | Werkstattkosten | 60 Euro |
| Fixkosten | 91 Euro | Wertverlust | 338 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 608 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹⁾ | 106 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 12/19/19 | | |
| Basispreis Leon Sportstourer 1.5 eTSI ACT FR DSG | 29.585 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|--|
| Pressefahrzeug | EZ: 14.02.2020 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 32.944 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 11.197 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | Softwareprobleme des Infotainmentsystems (stürzt immer wieder ab); Fehlermeldung Airbag; |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹⁾ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|--|-----------------------|
| Adaptives Fahrwerk (Paket) | 794 Euro° |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | Serie/- |
| Regen-/Lichtsensoren (Paket) | 210 Euro° |
| Fernlichtassistent (Paket) | 250 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC (Paket) | Serie/Serie/249 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten (Paket) | 380 Euro°/Serie |
| Parklenkassistent | 380 Euro° |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 268 Euro°/- |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung (Paket, nur mit Navi) | 249 Euro° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 249 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten (Paket) | Serie/327 Euro° |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer (Paket) | 327 Euro°/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent (Paket) | 687 Euro° |

INNEN

| | |
|---|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem (Paket) | 1.160 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen) | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | 210 Euro°/- |
| Sitzheizung vorn/hinten (Paket) | 395 Euro°/- |
| Lenkradheizung (Paket) | 395 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung (abnehmbar) | 785 Euro |
| Metalllackierung | ab 595 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.072 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,1

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,4 | Motor/Antrieb | 1,9 |
| Verarbeitung | 2,7 | Fahrleistungen | 1,9 |
| Alltagstauglichkeit | 2,8 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 2,5 |
| Licht und Sicht | 2,5 | Schaltung/Getriebe | 1,7 |
| Ein-/Ausstieg | 2,6 | Fahreigenschaften | 2,2 |
| Kofferraum-Volumen | 1,6 | Fahrstabilität | 2,1 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,2 | Lenkung | 1,9 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,1 | Bremse | 2,5 |
| Innenraum | 2,3 | Sicherheit | 1,5 |
| Bedienung | 2,3 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,9 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,4 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,4 |
| Raumangebot vorn | 2,0 | Kindersicherheit | 2,0 |
| Raumangebot hinten | 2,2 | Fußgängerschutz | 2,9 |
| Innenraum-Variabilität | 3,0 | Umwelt/EcoTest | 2,6 |
| Komfort | 2,5 | Verbrauch/CO2 | 3,7 |
| Federung | 2,6 | Schadstoffe | 1,4 |
| Sitze | 2,7 | | |
| Innengeräusch | 2,9 | | |
| Klimatisierung | 1,8 | | |

Stand: Dezember 2020

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