
Fahrbericht Seat Leon 1,5 eTSI: Feurig trotz Milde

Von Michael Kirchberger

Es ist ein überaus erfolgreiches Quartett; die vier Kompakten aus dem VW-Konzern dominieren ihre Klasse. Der Golf 8, der Audi A3, der Skoda Octavia und am Ende aber nicht zuletzt der Seat Leon. Das Angebot der spanischen Tochtermarke ist – wie bei den anderen Familienmitgliedern – jüngst erneuert worden und startet bei Preisen von rund 20.000 Euro. Neu in der Riege ist der Antriebsstrang mit einer milden Hybridlösung. Das 48-Volt-Bordnetz soll beim Benzinsparen helfen und kommt mit einem 150 PS (110 kW) starken 1,5-Liter-Turbobenziner für knapp 30.000 Euro auf den Markt.

Der Leon will eine Spur schicker, frecher und sportlicher sein als seine Brüder. Er basiert auf dem Modularen Querbaukasten des Konzerns in der aktuellen Evolutionsstufe und ist deutlich größer geworden. Um satte neun Zentimeter auf 4,37 Meter ist er gewachsen, der Radstand hat sich um fünf Zentimeter auf 2,69 Meter gestreckt. Das kommt vor allem den Mitfahrern auf der Rückbank zugute, die höchst komfortabel und ohne Kniekontakt mit der Rückenlehne der Vordersitze Platz nehmen können.

Außen fallen der nun in Schönschreibschrift am Heck lesbare Namenszug und der jetzt sechseckige Kühlergrill an der Front auf. Markant sind die Sicken über den Kotflügeln, die bei Seat schon seit geraumer Zeit zur Formensprache gehören und damit markentypisch sind. Die A-Säulen wanderten eine halbe Handbreit nach hinten, die Motorhaube streckt sich weit zwischen den LED-Scheinwerfern und der Windschutzscheibe. Die sind auch in einer Voll-LED-Version zu haben. Das kostet dann 900 Euro extra, umfasst aber auch das schicke, quer über das Heck verlaufende LED-Leuchtband. Der Porsche 911 lässt grüßen. Geschummelt wird allerdings mit den beiden links und rechts platzierten, eckigen Auspuffendrohren. Sie dienen nur der Optik und haben keine Funktion. Der wahre Auspuff endet unsichtbar unter dem Stoßfänger.

Innen ist der Leon unaufgeregt aufgeräumt. Viele Bedienungselemente erinnern an den Golf. Die Zahl der Schalter und Hebel hat sich erheblich verringert. Stattdessen werden die meisten Funktionen über den 10,5 Zoll großen, berührungssensitiven Bildschirm in der Mitte der Armaturentafel oder den Tasten des Multifunktions-Lenkrads gesteuert. Mit sogenannten Slidern lassen sich Temperatur und Lautstärke regeln, Drehsteller wären vielleicht weniger hübsch, dafür aber schneller und leichter zu bedienen. Aber es gibt eine Sprachsteuerung, die fast aufs Wort gehorcht und auf ein doppeltes Hola! (spanisch für „Hallo“) nach dem Begehren des Fahrers fragt. Wenn der einfach sagt: „Mir ist zu kalt“, erkennen die Algorithmen den Wunsch und sogar den Platz, von dem er kam und teilen mit, dass es vorne links gleich wärmer werde. Das „Hola!“ findet sich auch beim Einsteigen in den Leon, Projektions-LED malen es auf den Asphalt vor Fahrer- und Beifahrertür.

Beim Druck auf den mit rotem Licht pulsierenden Startknopf springt der Vierzylinder mit kraftvollem Laufgeräusch an. Über den kleinen Wahlhebel des serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebes mit sieben Gängen lässt sich mit einem knappen Ruck die Fahrstufe D einlegen, dann zischt der Leon mit sanfter Elektro-Unterstützung in 8,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Auch beim Überholen ist der Boost spürbar. Der über einen Riemen mit dem Motor verbundene Starter-Generator steuert vor allem bei niedrigen Drehzahlen des Verbrenners entscheidende Kräfte bei. Beim Bremsen rekuperiert er die Energie und speichert sie in einer unter dem Beifahrersitz im Boden versteckten Flachbatterie.

250 Newtonmeter (Nm) Drehmoment liefert der Vierzylinder allerdings schon selbst bei

1500 Umdrehungen pro Minute. Unter mangelnder Durchzugskraft leidet der Leon eTSI demnach nicht. Auf den Verbrauch hat die 48-Volt-Technik aber kaum Auswirkungen. Nach NEFZ-Messzyklus liegt er um 0,1 Liter unter dem des Brudermodells ohne Mild-Hybrid-Ausstattung. In der Praxis wird jedoch auch der realistischere WLTP-Wert deutlich überschritten. Statt der genormten 6,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer genehmigte sich der neue Seat selbst bei moderater Fahrweise 0,7 Liter mehr. Immerhin erlauben 50 Liter Tankinhalt anständige Reichweiten.

Fahrspaß bietet der Leon in erheblichem Umfang. Die sehr präzise Lenkung und vor allem das stufenlos von Komfort über Eco bis zu Sport einstellbare adaptive Fahrwerk tragen dazu bei. Stoisch fährt er geradeaus, Kurven nimmt er schwungvoll und mit erfreulicher Kursgenauigkeit, bleibt lange neutral bis ein sanftes Untersteuern zum Maßhalten mahnt. Der Federungskomfort verwöhnt mit sanfter Dämpfung bei entsprechender Einstellung, erst wer den Sportmodus bemüht, muss mit härterer Gangart rechnen, freut sich dann aber über deutlich reduzierte Karosserieneigung. Die 17 Zoll großen Leichtmetallräder gehören bei der FR-Ausstattung, die beim eTSI obligatorisch ist, zum Serienstandard.

Der Leon macht Laune, nicht nur beim Fahren. Er wirkt tatsächlich sportlicher als sein Wolfsburger Brüderchen, der auch mit seinem fast sterilen Design weniger emotional auftritt als der heißblütige Spanier. Der ist überhaupt nicht stolz oder eitel, eher äußerst kommunikativ und bietet mit Ladeschale fürs Smartphone vorn und zwei USB-Anschlüssen für die Passagiere im Fond auf allen Plätzen zeitgemäße Kontaktmöglichkeiten. Nervig sind allenfalls die Automatismen der Assistenten, die auf Wunsch in Brigade-Stärke antreten. So bringt sich der Spurhaltewarnung mit ihrem bevormundenden Lenkeingriff bei jedem Neustart wieder ins Spiel, auch wenn die bei der vorherigen Fahrt abgeschaltet wurde.

Auch die hohe Ladekante des Kofferraums stört beim Transport von Getränkekästen, vor allem, wenn einer wie wir wieder auf Glas statt Plastik setzt. Immerhin passen 380 bis 1300 Liter hinein, das ist mehr Volumen als der Golf bietet, und auch wenn nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen eine kleine Stufe entsteht für Sperrgepäck geeignet. Ob die Mild-Hybrid-Version sein muss, sei dahingestellt. Schließlich gibt es eine ganze Reihe Benzinvarianten und nun wirklich saubere Diesel. Außerdem nicht zu verachten ist die Erdgas-Ausführung des Leon. Wer sich für die Plug-in-Version interessiert, muss sich noch eine Weile gedulden, die ist wohl erst im kommenden Jahr zu erwarten. Wobei die, dass wir wissen, außer der Steuerersparnis ihres Halters aber der Umwelt nicht wirkliche Vorteile bringt. (ampnet/mk)

Daten Seat Leon 1,5 eTSI FR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,80 x 1,44
Radstand (m): 2,69
Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,1 Liter
Testverbrauch 6,8 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 139 g/km (Euro 6 DG)
Leergewicht / Zuladung: min. 1316 kg / max. 599 kg
Kofferraumvolumen: 380–1300 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 225/45 R 17

Wartungsintervalle: 20 000 km
Garantie: 24 Monate
Basispreis: 29 050 Euro
Testwagenpreis: 36 060 Euro

Bilder zum Artikel



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger