

---

## Fahrbericht Seat Leon FR 1.5 e-TSI: Munterer Motor nah am Normverbrauch

Von Axel F. Busse, cen

Mit markanterem Gesicht, mehr Radstand und neuer Digital-Instrumentierung hat Seat die vierte Generation seines kompakten Erfolgsmodells Leon versehen. Ob Aufrüstung mit elektronischen Segnungen immer auch mit einem Fortschritt für den Kunden verbunden ist, wird aber wohl umstritten bleiben.

Obwohl die SUV-Modelle Arona und Ateca ihm schon dicht auf den Fersen sind, bleibt der Leon aktuell das beliebteste Auto der spanischen Marke in Deutschland. Auch seine vierte Auflage bleibt am Wolfsburger Klassen-Primus Golf orientiert, bietet allerdings fünf Zentimeter mehr Radstand, so dass der Leon jetzt auf eine Länge von 4,37 Metern kommt.

Vorne hart, hinten zart – auf diese Kurzformel lassen sich die Designmerkmale bringen, die den Leon prägen. Das Markengesicht wird vom sechseckigen Kühlergrill bestimmt, scharf gezeichnete LED-Leuchten und auffällige Sicken auf Motorhaube sowie an der Flanke bestimmen das Bild. Seine weiche Seite zeigt der Leon am Heck: Ein durchgehendes Lichtband macht ihn (zumindest in den höheren Ausstattungslinien) auch von hinten unverwechselbar. Der Leon-Schriftzug, zuvor von rechteckiger Strenge, zeigt sich jetzt in einem weichen Schwung wie handschriftlich aufgetragen. Rautenförmige Auspuff-Endrohre setzen einen optischen Akzent unterhalb des Kennzeichenträgers.

### Wolfsburg im Innenraum

Die Wolfsburger Verwandtschaft hat sich im Innenraum verewigt. Dazu gehört nicht nur das digitale Kombi-Instrument mit zahlreichen Darstellungs-Varianten, sondern als Option auch das Infotainment-System mit zehn Zoll großem Berührungs-Monitor. Auf Drehknöpfe, die im Idealfall auch beleuchtet wären, wird hier komplett verzichtet. Stattdessen begibt man sich durch Wischen und Tasten von verschiedenen Kacheln auf die Suche nach dem gewünschten Bedienfeld. Es bedarf einiger Übung, um unter den teils mit unklarer Symbolik versehenen Schaltflächen die gewünschte Klima-, Entertainment- oder Telefon-Einstellung zu finden. Am besten, man übt ein wenig im Stand, bevor man sich auf die Reise begibt, denn unterwegs kann die Suche nach bestimmten Funktionen die Aufmerksamkeit binden, die man eigentlich zum Fahren braucht.

Auf den Testrouten stellt sich zudem heraus, dass die gut gemeinten und sicher sinnvollen Assistenten nicht immer mit der Zuverlässigkeit arbeiten, dass sie Fahrer oder Fahrerin auch tatsächlich entlasten. So ist etwa vorgesehen, dass bei aktivierter Geschwindigkeitsregelung das Tempo anhand des von der Verkehrszeichenerkennung wahrgenommenen Limits automatisch angepasst wird. Wenn jedoch – wie mehrfach geschehen – innerhalb einer Baustelle selbstständig auf Autobahnrichtgeschwindigkeit hochbeschleunigt wird, ohne dass die dafür notwendige Freigabe per Schild erteilt wurde, ist das eher lästig als hilfreich. Fehlmeldungen produzierte am Testwagen auch die Sitzbelegungserkennung, die zum Anschnallen mahnte, obwohl sich nur eine bereits angeschnallte Person im Wagen befand.

Das Herz des Testwagens ist ein 1,5 Liter großer Vierzylinder-Benziner mit Turboaufladung, 48-Volt-Mildhybrid-System und 150 PS (110 kW). Den gibt es in Verbindung mit einem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, ohne den Zusatzbuchstaben „e“ bei der Modellbezeichnung ist es nur eine Sechs-Gang-Automatik.

Laut Hersteller soll der Leon 1.5 e-TSI genau 1361 Kilogramm wiegen. Da bedeutet ein

Leistungsgewicht von rund neun Kilogramm je PS und genauso munter fühlt sich der Wagen auch an. 250 Newtonmeter Drehmoment mobilisiert der Motor schon bei 1500 Umdrehungen in der Minute, entsprechend sind 8,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h drin. Mit 221 km/h Höchstgeschwindigkeit distanziert er seine Wettbewerber klar. Mit druckvoller Beschleunigung und kultiviertem Lauf, sorgt die Motor-Getriebekombination für ein angenehm entspanntes Fahrgefühl. Der Testverbrauch von 6,2 Litern je 100 Kilometer lag überraschend gering über dem Prospektwert. Die Zylinderabschaltung, die bei geringer Last wirkt, dürfte ihren Teil dazu beigetragen haben.

Gefällig ist an der Cockpitgestaltung, dass die Einfassungen der Lüftungsausströmer das geometrische Thema des Kühlergrills variieren und gut zu handhaben sind. Ob sich der stummelige Kipphebel als Ersatz für einen Schaltknopf durchsetzen wird, muss wohl abgewartet werden. Optisch ist er eher kein Gewinn. USB-C-Anschlüsse mögen dem aktuellsten technischen Standard entsprechen, doch wer nicht alle Nase lang sein Smartphone wechselt oder seine mobile Musiksammlung auf herkömmlichen Datenträgern speichert, sollte sich rechtzeitig einen Adapter zulegen.

### Gutes Platzangebot

Bei der Fahrt auf holperigem Untergrund fallen Knirsch- und Knistergeräusche im Instrumententräger auf, die darauf hindeuteten, dass nicht alle Bauteile so fest mit der Struktur verbunden sind, wie sie es sein sollten. Eine gute Idee sind die optischen Warnsignale in den Lichtleisten der Türen, wo der Totwinkel-Assistent auf herannahende Fahrzeuge hinweist oder die Ausstiegsüberwachung, die beim Türöffnen prüft, ob sich von hinten zum Beispiel ein Radfahrer nähert.

Das Platzangebot ist gut, auch hinten, wo man bei anderen Kompakten häufiger Abstriche machen muss. Von der Türmitte zur gegenüberliegenden sind vorn 1,42 Meter Platz, hinten immerhin noch 1,39 Meter. Die Ladekante befindet sich in 75 Zentimetern Höhe und hinter ihr tut sich ein 28 Zentimeter tiefer Absatz auf, der zwar fürs Gepäckvolumen gut ist, aber hinderlich, wenn man schwere Ladung, zum Beispiel eine Getränkekiste, heraus wuchten will. Seat gibt für den Kofferraum 380 Liter Inhalt an, bei umgelegten Rücksitzlehnen sind es 1301 Liter.

Wer sich einen Leon der Ausstattungslinie „FR“ bestellt, bekommt unter anderem diese Merkmale mitgeliefert: Das virtuelle Cockpit, Einparkhilfe hinten, Sportfahrwerk und Sport-Komfortsitze, abgedunkelte hintere Seitenscheiben, Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer und 17-Zoll-Leichtmetallräder. Licht- und Regensensor, Assistenten für die Totwinkel-Überwachung oder Verkehrszeichenerkennung sind in kostenpflichtigen Paketen enthalten.

Fazit: Als Alternative zum immer noch teureren Golf hat der Leon seinen Platz behauptet, zumal man viel Technik aus dem Wolfsburger Teileregale bekommt. Außerdem bietet er mehr Platz für die Passagiere. Die Bedienbarkeit des neuen Infotainmentsystems wird wohl nicht jeden auf Anhieb überzeugen, in der Summe bleibt der Leon ein vielseitiger Kompakter, der in Test-Vergleichen auch Premiumprodukten das Nachsehen geben kann. (ampnet/afb)

### Seat Leon FR 1.5 e-TSI

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– 6000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500–3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h

---

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,4 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,0 Liter  
Testverbrauch 6,2 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 137 g/km (Euro 6 DG)  
Tankinhalt: 45 Liter  
Leergewicht / Zuladung 1361 kg / 539 kg  
Kofferraumvolumen: 380–1301 Liter  
Max. Anhängelast: 1500 kg  
Wendekreis: 10,6 m  
Bereifung: 225/45 R 17  
Basispreis: 28.318 Euro  
Testwagenpreis: 35.808 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Seat Leon FR 1.5 e-TSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Seat Leon FR 1.5 e-TSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Seat Leon FR 1.5 e-TSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Leon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---