
Praxistest Cupra Leon 1.4 e-Hybrid: Sportlich Sprit sparen

Von Dennis Gauert, cen

Mit dem bronzenen Wappen bestückt macht sich auch der Leon unter den Fittichen der Marke Cupra flott aus dem Staub. Neben der 310 PS starken VZ-Variante ist ebenfalls ein Plug-in-Hybrid in Kombination mit einem 1.4 TSI zu haben. Tun sie sich zusammen, liegen 245 PS an. Dabei soll der Cupra Leon 1.4 TSI e-Hybrid eine sparsame Alternative sein, die nicht zuletzt wegen ihres Beitrags zur Dekarbonisierung auch Flottenmanagern und Autovermietern gefällt.

Mit Vorsicht hat sich Cupra an den Leon herangetraut. Anders als das Eigengewächs Formentor sind weniger dynamische Formen erkennbar, auch an Seitenschwellern, Lippe und Heckspoiler im Großformat wurde gespart. So weit hätte man sich von der nächsten Nenngröße auf Basis des Leon nicht distanzieren müssen, denn die bronzenen Kontraste rund um die Karosserie sowie die futuristischen Designfelgen mit bronzener Teillackierung entlocken dem Betrachter in der Regel sowieso einen zweiten Blick. Auch mit den beidseitig angedeuteten Auspuffblenden in Bronze haben sich die Schöpfer aus Martorell keinen Gefallen getan – denn wo nichts ist, muss man auch nichts hervorheben.

Doch dies ist auch Teil der Markenphilosophie: Schließlich will man in Spanien bis 2030 voll elektrisch werden. Hier eignet sich der Innenraum als Bühne für die neue Ära, die die Marke mit diesem Kurs einläuten will. Viel frischer, verspielter und sportlicher grenzt sich Cupra von den Kollegen in Wolfsburg und Mlada Boleslav ab. Ein bisschen Lamborghini, ein bisschen Captain Future – aber immer noch Volkswagen.

So gewöhnlich ungewöhnlich der Cupra Leon sein mag, so einfach lässt er sich fahren. Das teils mit perforiertem Leder bezogene und mit Carbonelementen und Kontrastfarben gestaltete Sportlenkrad gefällt auf Anhieb. Auch der Rest des Innenraums und die Gestaltung der Displays fügen sich gut ein. Leider jedoch finden selbst grundlegende Funktionen wie die Sitzheizung heute Platz im Infotainmentsystem und sind somit nur über Menüs erreichbar. Wer auf der linken Spur einen kalten Hintern bekommt, kann folglich nur mit größter Körperbeherrschung und Argusaugen für Linderung sorgen. Irgendwann werden eben auch Luxusprobleme gefährlich.

Da gefällt das Konzept der Ingolstädter in den S- und RS-Modellen aktuell besser. Hier hat man verstanden, dass sich Sportfahrwerke und eine reine Touchscreen-Bedienung nicht vertragen. Beiden Marken gemein ist leider, dass bestimmte Funktionen ab Fahrzeugstart immer wieder zurückgesetzt werden. Das gilt bei Audi zum Beispiel für Pre-Sense, bei Cupra in diesem Fall für den Betriebsmodus des Antriebs. Verlässt man das Fahrzeug, wird der Modus grundsätzlich in den E-Modus zurückgestellt, den Hybridfahrer in den meisten Fällen nicht bevorzugen dürften. Umständlich muss hier die Einstellung erneut über einen Bildschirm vorgenommen werden. Man fragt sich nicht selten, weshalb die Hersteller alle ihre Knöpfe aus der so gut erreichbaren Mittelkonsole verbannen wollen.

Für solche modernen Besonderheiten entschädigen traditionelle Werte auf der anderen Seite: Die Verarbeitung macht einen guten Eindruck, und die Sportsitze überzeugen auf ganzer Linie. Bequem genug für eine Fahrt von Hamburg nach Frankfurt, aber trotzdem fest im Sattel: So geht ein Sportsitz in der Kompaktklasse. Auch bei der Verarbeitung leistet Cupra ganze Arbeit und kann mit robustem abgestepptem Stoff und sauber verarbeiteten Ziernähten punkten. Das Leder der geteilten Materialkombination macht einen hochwertigen Eindruck.

Bei den Fahrleistungen ist der Plug-in-Hybrid gut aufgestellt: In 6,7 Sekunden spurtet der

1671 Kilogramm schwere Cupra Leon auf Tempo 100 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit sind 225 km/h angegeben. In der Klasse der Hot Hatches geht das in Ordnung, ist jedoch keine rechte Überraschung. Spaß macht der Leon besonders auf bergigen Straßen, wenn es im Cupra-Modus die volle Ladung Elektronen aus einem geladenen Akku hagelt. Dann schiebt sich der beleibte Kompaktwagen schier federleicht bis zum Gipfel und darf anschließend beim Herunterfahren wieder etwas rekuperieren. Die Fahrleistungen entsprechen etwa denen eines VW Golf GTI mit fast 200 Kilogramm Zusatzgewicht – womit der Cupra Leon 1.4 e-Hybrid hinsichtlich der Tauglichkeit für Trackdays oder Ähnliches eher limitiert ist.

Da Cupra hier zwei Welten zusammenbringen will, die nicht so recht eins werden können, ist der Cupra Leon e-Hybrid eher dem Genre Softporno zuzuordnen. Zu verdanken hat er das unter anderem seinen Sounddesignern, die in den vorhandenen Klanggenerator ein Blubbern hineingedichtet haben, das zwar imposant, doch vollkommen untypisch für einen Vier-Zylinder-Turbomotor ist. Die unfreiwillige Komik entsteht aber erst dann, wenn sich das Hybridsystem beim Anfahren erst im Elektromodus von der Stelle bewegt und kurz darauf der Verbrenner unter beschriebenem Getöse seinen Dienst aufnimmt. So wird das Sportmodell förmlich zum Motorsegler.

Wird der Akku häufig geladen, kann der Cupra Leon einen Verbrauch von 6,5 Litern im Mittel erzielen. Wird er nur durch die Rekuperation im Betrieb geladen, steigt der Verbrauch auf etwa acht Liter an. Damit ist der Leon für seine kräftig motorisierte und beleibte Karosserie ausgesprochen sparsam – je nachdem wo und zu welchem Preis der Strom geladen wird, durch den weniger Benzin benötigt wird. Wer mit einem Plug-in-Hybrid leben kann und die Vorzüge genießt, im Stadtverkehr lautlos dahingleiten zu können, findet im kompakten Hybridsportler der Marke Cupra ein interessantes Objekt der Begierde vor.

Fazit: Löhnen kann sich der Cupra Leon als Plug-in-Hybrid für Enthusiasten der Marke, die viele Kurzstrecken fahren, aber dennoch ein sportliches Auto wollen. In diesem Fall kämen mit der eigenen Wallbox zu Hause und der häufigen Nutzung des Elektromodus vergleichsweise geringe Betriebskosten zustande – und der Verbrenner springt nur am Wochenende richtig an. Mit seinem Kaufpreis von mindestens 38.795 Euro ist der Cupra Leon 1.4 e-Hybrid förderfähig und damit derzeit auch als Dienst- oder Firmenwagen preislich attraktiv. Für den Preis unseres Testwagens allerdings könnte man auch zum nicht förderfähigen Cupra Leon 2.0 TSI 4-Drive VZ greifen. Er startet bei 45.040 Euro. (Dennis Gauert, cen)

Daten Cupra Leon 1.4 e-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,80 x 1,46
Radstand (m): 2,68
Wendekreis (m): 10,5
Motor: R4-Turbo-Benziner, 1395 ccm
Elektromotor: Permanentmagnet-Wechselstrom-Synchronmotor
Antrieb: Sechs-Gang-Direktschaltgetriebe, Frontantrieb
Leistung (kombiniert): 245 PS (180 kW)
Leistung (Verbrenner): 150 PS (110 kW)
Leistung (E-Motor): 116 PS (85 kW)
Max. Drehmoment (kombiniert): 400 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,7 Sek.
Normverbrauch (WLTP): 1,4 Liter
Testverbrauch: 8 Liter
Tankvolumen: 40 Liter
elektrische Reichweite: 67-70 km
CO₂-Ausstoß: 35 g/km
Abgasnorm: Euro 6d-ISC-FCM
Leergewicht / Zuladung: min. 1671 kg / max. 399 kg

Kofferraumvolumen: 270 - 1191 Liter
Basispreis: 38.795 Euro
Testwagenpreis: 48.570 Euro

Bilder zum Artikel



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



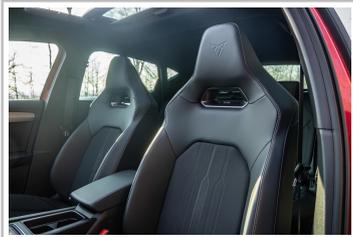
Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



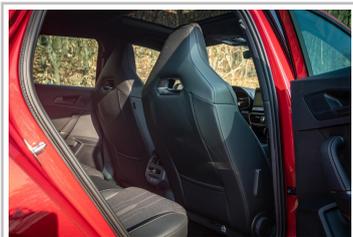
Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Cupra Leon 1.4 e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert
