



## SEAT Leon ST 1.8 TSI Start&Stop FR DSG

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (132kW / 180 PS)

Seat hat 2017 seinen Bestseller Leon einen dezenten Facelift unterzogen. Die Änderungen im Vergleich zum Vorgänger fallen jedoch selbst Leon-Kennern erst auf den zweiten Blick auf. Die Stoßfänger wurden modifiziert und die Scheinwerfer haben eine veränderte Leuchtengrafik. Unterm Blech hat sich mehr getan: Die aktive Sicherheitsausstattung wurde auf den aktuellen Stand gebracht. So steht nun auch ein Stauassistent zur Verfügung und der City-Notbremsassistent ist in der Lage, auf Fußgänger zu reagieren. Im Innenraum hielt ein Touchscreen mit vergrößertem Display Einzug, der bei genauerer Betrachtung jedoch eine Verschlechterung im Vergleich zum alten System darstellt. Durch den Wegfall der praktischen Direktwahltasten für die Hauptmenüs und das Streichen des Drehreglers zum Scrollen und Zoomen hat sich die Bedienbarkeit merklich verschlechtert. Unter der Haube des Testwagens steckt der 1.8-TSI-Motor, der 180 PS entwickelt und im nur 1,4 Tonnen schweren Kombi für flotte Fahrleistungen sorgt. Im Verbund mit dem agilen Fahrverhalten zählt der Leon ST zweifellos zu den freudvollsten Kombis in der Kompaktklasse. Gleichzeitig lässt das adaptive Fahrwerk (Option) den Federungskomfort nicht aus den Augen. Der Seat Leon ST ist damit auch nach vierjähriger Bauzeit nicht nur formal eines der attraktivsten Angebote in der Kompaktklasse. Bewährte Volkswagen-Technik gibt es hier zu einem günstigeren Preis als bei Skoda und VW. Dafür muss der Kunde nur leichte Einbußen bei der Materialqualität hinnehmen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, Hyundai i30 Kombi, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.

- + gutes Platzangebot, kultivierter und kräftiger Benziner, sichere und agile Fahreigenschaften, gutes Preis-Leistungsverhältnis
- laute Abrollgeräusche, Touchscreen ohne Drehregler und Direktwahltasten, Außenspiegel ohne asphärische Bereiche

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,0

### Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Der Seat Leon steht in puncto Verarbeitungsqualität seinem Technikspender aus Wolfsburg nur wenig nach. Karosserie und Innenraum präsentieren sich sorgfältig verarbeitet, bei genauerem Hinsehen fällt die eine oder andere nicht ganz sauber entgratete Kante auf. In puncto Materialanmutung muss der Leon den Vergleich mit dem VW Golf ebenfalls kaum scheuen. Das Armaturenbrett ist im oberen und mittleren Bereich mit unterschäumtem Kunststoff ausgeführt, reichlich Chromzierrat und Klavierlackblenden sorgen für ein behagliches Ambiente. Und wo in den Technik-Brüdern Golf Variant und Skoda Octavia kratzanfällige Ladekanten aus Kunststoff zum

Einsatz kommen, verbaut Seat ein Pendant aus Metall. Weiter unten, wo man selten hingreift und -sieht, findet sich ausschließlich harter Kunststoff. Die hinteren Türverkleidungen sind zudem selbst oben aus Hartplastik gefertigt.

Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der Spanier keine Blöße: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Korrosionsschutz sorgfältig aufgetragen.

⊖ Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die das Öffnen erleichtern und die Haube offen halten würden.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank kommt der Leon ST 1.8 TSI auf Basis des EcoTest Verbrauch bis zu 710 km weit. Der Wendekreis des Spaniers beträgt 11,1 m und dürfte gerne etwas kleiner ausfallen. 1.395 kg bringt der Testwagen auf die Waage und darf somit immerhin 495 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 schwerer E-Bikes auf dem Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt

bei 1,5 Tonnen für gebremste und 680 kg für ungebremste Anhänger.

Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich.

⊖ Bordwerkzeug und Wagenheber sind nur gegen Aufpreis an Bord. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden.

### 2,6 Licht und Sicht

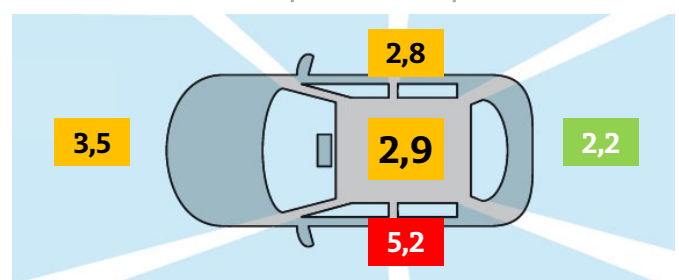
Die Rundumsicht geht mit Ausnahme der recht breiten D-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen, in Ordnung. Die Fondkopfstützen lassen sich versenken und behindern somit nicht die Sicht durchs Heckfenster. Selbst in der Ausstattung FR kosten Parksensoren Aufpreis.



Die Dachsäulen im Heck sind zwar etwas breit geraten, trotzdem ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der teilversenkbaren Kopfstützen und relativ großen Fenster akzeptabel.

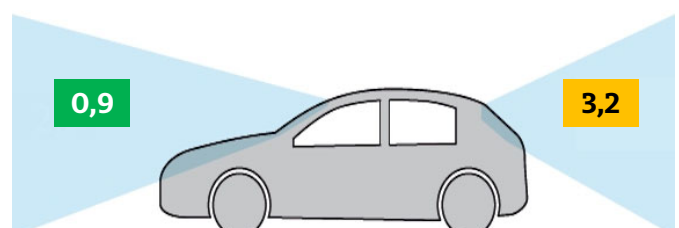
### Rundumsicht

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.



Zudem ist optional eine Rückfahrkamera erhältlich, wohingegen es einen Parkassistenten weder für Geld noch gute Worte gibt.

Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, für die Außenspiegel ist dieses Feature leider nicht erhältlich.

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube für den Fahrer nicht

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt wie bei den meisten Fahrzeugen der Kompaktklasse zufriedenstellend. Der Schweller dürfte etwas schmaler und niedriger sein, die schräg verlaufende A-Säule kann den Köpfen großgewachsener Personen vorn ungewollt nahe kommen. Die Sitze sind zudem recht tief montiert, was besonders beim Aussteigen hinderlich ist.

In der zweiten Reihe erschweren zudem der schmalere Türausschnitt sowie die ebenfalls recht tief positionierte Rückbank das Ein- und Aussteigen.

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Leon kann als Kombi mit einen geräumigen Kofferraumabteil punkten, das deutlich größer als bei der Steilheck-Variante ausfällt. Das Standardvolumen beträgt 445 l; belädt man bis zum Dach, finden 590 l oder alternativ zehn Getränkeboxen Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 785 l bzw. 1.325 l bis zum Dach zur Verfügung.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet leichtgängig und gibt eine große Öffnung frei. Einen elektrischen Antrieb sucht man allerdings wie bei den meisten Konkurrenten in dieser Klasse vergebens. Das geräumige Gepäckabteil des Leon ST hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen. Die Ladekante liegt mit gemessenen 65 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 einer Ebene. Ist der

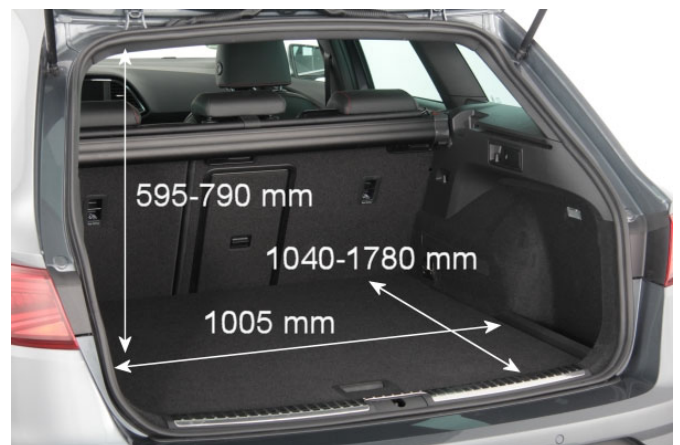
## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ 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

einsehbar und die Heckscheibe weit entfernt ist. Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Ordert man das LED-Licht, ist das über die Nebelscheinwerfer realisierte serienmäßige Abbiegelicht ebenfalls in LED-Technik ausgeführt. Gegen Aufpreis steht zudem ein Fernlichtassistent zur Verfügung, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

Für den Fahrer gibt es leider keinen Haltegriff am Dachhimmel.

⊖ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem (Kessy) ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 445 l Kofferraumvolumen bietet der ST reichlich Platz für das Gepäck.

Ladeboden unten arretiert, beträgt die Stufe vierzehn Zentimeter.

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

Sinn für das Praktische: Taschenhaken, zwei Ablagemöglichkeiten an der Seite sowie ein Fach unter dem Ladeboden sorgen für Ordnung im Kofferraum. Eine Durchlademöglichkeit steht gegen Aufpreis zur Verfügung, eine klappbare Beifahrersitzlehne ist allerdings nur für die Ausstattungslinie Style zu haben.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind deutlich erkennbar und gut zu erreichen. Die meisten Funktionen bündelt der Leon im weit oben angeordneten Touchscreen, dessen Diagonale in den oberen Ausstattungslinien nun acht statt sieben Zoll misst. Allerdings mussten im Zuge des Displaywachstums die bisherigen Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie der praktische Drehregler zum Zoomen und Scrollen weichen. Dadurch gestaltet sich die Bedienung merklich umständlicher und langwieriger, was zu einer größeren Ablenkung des Fahrers führt. Auch die bisherige Näherungssensorik, die die Auswahlfelder in der großformatigen Kartenansicht erst dann einblendete, wenn man sich dem Touchscreen mit der Hand nähert, fiel weg.

Unterhalb des Bildschirms befindet sich die etwas tief angebrachte Klimateinheit, die übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Die klar gezeichneten Instrumente mit den Seat-typisch hängenden Zeigern

lassen sich sehr gut ablesen und sind im unteren Bereich zudem weiter skaliert. Das Mitteldisplay zwischen den beiden Rundinstrumenten lässt sich mit Hilfe der leicht verständlichen Tasten des Multifunktionslenkrads einfach bedienen.



Der Leon gefällt durch eine hohe Funktionalität. Auch die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung überzeugen.

### 2,6 Multimedia/Konnektivität

Das im Leon FR serienmäßige Media-System Plus bietet neben einem Radio und CD-Spieler die Möglichkeit, externe Medien per AUX-, USB-, SD- oder Bluetooth-Schnittstelle abzuspielen. Gegen Aufpreis lässt sich der Wagen mit digitalem Radioempfang (DAB+), Full Link (Mirror Link, Android Auto und Apple Carplay), sowie einem Navigations-

system aufrüsten. Stauinformationen erhält der Routenführer per TMC (über Radioempfang), das schnellere und präzisere RTTI (per Online-Daten) ist leider nicht verfügbar. Das Audiosystem hat acht Lautsprecher, gegen Aufpreis steht ein hochwertiges Soundsystem mit zehn Lautsprechern zur Verfügung.

### 1,8 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

### 3,0 Raumangebot hinten

Das Platzangebot für die Fondinsassen ist von klassenüblicher Größe. Knie- und Beinfreiheit reichen für bis zu knapp 1,90 große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Mit drei Personen auf der Rückbank wird es recht eng. Das Raumgefühl wird durch den wuchtigen Mittelunnel sowie die recht hohe Seitenlinie geschmälert.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram befinden sich vorn zahlreiche Ablagen, die Türfächer könnten aber größer und besser geschnitten sein - Ein-Liter-Flaschen lassen sich dort nicht verstauen. Im Fond fallen die Türfächer

nochmals kleiner aus. Immerhin gibt es dort Lehnentaschen und zwei praktische Becherhalter.

Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und lässt sich zudem nicht abschließen. Immerhin ist es beleuchtet und lässt sich kühlen.

## 2,4 KOMFORT

### 2,3 Federung

Ab 180 PS ist der Leon an der Hinterachse mit einer aufwendigen Mehrlenkerachse ausgestattet, die schwächeren Motorisierungen müssen mit einer einfachen Verbundlenkerachse auskommen. Der Testwagen war mit dem optionalen adaptiven Dämpfungssystem ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Dämpfungskennlinien bietet.

⊕ Das adaptive Fahrwerk bietet drei Fahrprogramme: Comfort, Normal und Sport. Zwischen Sport und Comfort ist ein deutlicher Unterschied zu spüren. Der Federungskomfort in Verbindung mit den adaptiven Dämpfern ist trotz der recht straffen Abstimmung

insgesamt gut. Die Federung spricht recht sensibel auf Unebenheiten an, gleichzeitig halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Auf der Autobahn liegt die Karosserie angenehm ruhig und lässt sich auch von langen Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen. Im Stadtverkehr kann der Federungskomfort nicht so recht überzeugen. Das liegt vor allem an den optionalen 18-Zoll-Rädern des Testwagens, die mit ihrer flachen Reifenflanke wenig Eigendämpfung bieten. Unebenheiten wie versenkte Kanaldeckel oder Querfugen kommen dadurch recht deutlich bei den Insassen an. Unter Komfortaspekten sind daher die serienmäßigen 17-Zöller zu empfehlen.

### 2,6 Sitze

Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bieten einen zufriedenstellenden Sitzkomfort, allerdings hat die tiefe Sitzposition einen spitzen Kniewinkel zur Folge. Der hart gepolsterte Mittelsitz taugt hingegen nur für kurze Strecken.

⊕ Als FR ist der Spanier mit Sportsitzen ausgestattet. Diese bieten guten Seitenhalt, sind bequem gepolstert und

auch auf längeren Strecken komfortabel. Eine manuelle Lordosenstütze für Fahrer und Beifahrer ist serienmäßig an Bord. Ordert man die elektrische Sitzverstellung für den Fahrersitz, lässt sich zudem die Neigung der Sitzfläche verstellen und man erhält eine in Höhe und Intensität verstellbare Lordosenstütze.

### 2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,6 dB(A) bei Tempo 130 befindet sich der Lärmpegel im Innenraum auf durchschnittlichem Niveau. Die Windgeräusche drängen sich auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu sehr in den Vordergrund, auch

der Motor ist akustisch erfreulich zurückhaltend. Sowohl bei geringen als auch bei höheren Geschwindigkeiten sind die Abrollgeräusche der 18-Zöller deutlich zu hören und schmälern somit spürbar den Geräuschkomfort.

### 2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Luftgüte- und Beschlagsensor ist im Leon FR serienmäßig an Bord. Auf Wunsch gibt es für die vorderen Insassen Sitzheizung

sowie beheizbare Scheibenwaschdüsen. Standheizung, ein beheizbares Lenkrad oder Sitzheizung für die Fondsitze sind allerdings nicht zu haben.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 180 PS starken Turbobenziner ist der Leon ST mehr als ordentlich motorisiert. Der Vierzylinder hat mit dem 1,4 Tonnen schweren Kompaktkombi leichtes Spiel und sorgt für sportliche Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Spanier in 4,1 s. Seat gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 7,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 224 km/h.

Seinen Leistungsvorteil gegenüber dem 150 PS starken 1.4 TSI kann der größere Motor erst bei höheren Drehzahlen ausspielen, da beide Motoren bis 3.500 1/min ihr maximales Drehmoment von 250 Nm entwickeln. Während die Drehmomentkurve des kleineren Benziners ab dieser Drehzahl abfällt, reicht das Drehmomentplateau des 1.8 TSI bis 5.000 1/min.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,8-Liter-Turbobenziner legt gute Manieren an den Tag. Der Motor läuft angenehm vibrationsarm und wird auch akustisch nie aufdringlich. Auch die Leistungsentfaltung ist gut. Im Gegensatz zum

kleineren 1.4 TSI baut der 1.8 TSI dank des größeren Hubraums das Drehmoment spontaner und harmonischer auf. Zudem lässt sich die Leistung besser dosieren.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Leon 1.8 TSI mit einem manuellen Sechsganggetriebe ausgestattet, der Testwagen hatte das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an Bord.

⊕ Das Direktschaltgetriebe (DSG) wechselt die Gänge komfortabel und nahezu ohne Zugkraftunterbrechung. Es schaltet zügig in den nächsthöheren Gang und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Die sieben Gänge sind passend gestuft, der siebte Gang ist

allerdings nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 Umdrehungen. Beim Anwählen des Rückwärtsganges dauert es einen kurzen Moment, ehe der Gang eingelegt ist. Rangieren funktioniert mit dem DSG erstaunlich gut. Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der Leon ab der Ausstattung Style zusätzlich über eine Autohold-Funktion, die den Wagen zeitlich unbegrenzt festbremst.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrsicherheit macht der fahraktive Leon eine gute Figur. Er gilt als der dynamische Bruder des VW Golf und wedelt dementsprechend agil 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.

### 1,6 Lenkung

Der Testwagen war mit dem optionalen Dynamic-Paket ausgestattet, zu dessen Umfang unter anderem eine Progressivlenkung gehört. Diese verfügt über eine mit zunehmendem Lenkeinschlag direktere Übersetzung, was einen geringeren Lenkwinkelbedarf zur Folge hat.

⊕ Die elektromechanische Servolenkung überzeugt mit gutem Lenkgefühl, klar definierter Mittenzentrierung und hoher Präzision. Die erforderlichen Lenkkräfte haben ein angenehmes Niveau und lassen sich dank der Fahrprofilauswahl (Serie in Verbindung mit adaptiven Dämpfern) nach Wunsch des Fahrers anpassen (höher bei Sport, niedriger bei Komfort).

Dank der variabel verzahnten Übersetzung der Progressivlenkung genügen zwei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

## 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon nach 35,3 m - ein ordentlicher Wert. Auch das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme





















⊕ Seat stattet den Leon ab der zweitniedrigsten Ausstattung Reference serienmäßig mit einem Notbremsystem samt Fußgängererkennung aus, das bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h im Bedarfsfall eine autonome Vollbremsung auslösen kann. Während ein Spurhalteassistent serienmäßig an Bord ist, ist ein Spurwechselassistent nicht zu haben. Der gegen Aufpreis erhältliche Abstandsregeltempomat (ACC) funktioniert bis 210 km/h und bremst das Fahrzeug bei Bedarf bis zum Stillstand ab. Auch ein Spurhalte- und Stauassistent sind für den Spanier verfügbar. Letzterer unterstützt den Fahrer im Stau bis 60 km/h durch Geschwindigkeits- und Spurregelung, die Hände müssen dabei allerdings stets am Lenkrad bleiben. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben ist ein Notfallassistent, der das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls gezielt zum Stillstand bringt. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent erkennt, wenn der Fahrer müde wird, indem er die Lenkbewegungen analysiert und empfiehlt ggf. eine Pause. Im Falle einer Notbremsung leuchtet das Bremslicht in schneller Frequenz, anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Leon mit 94 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 01/2017). Da der Kombi über dieselbe Karosseriestruktur wie die Limousine verfügt, sollte das Ergebnis übertragbar sein. Er hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Knieairbag (Fahrer) sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind gegen Aufpreis zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten selbst für knapp 1,90 m große Personen Schutz.

⊖ Die hinteren Kopfstützen lassen sich nur für bis zu 1,65 m große Personen weit genug herausziehen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheinigt dem Leon mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Mit der zur Verfügung stehenden Innenbreite können maximal zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank platziert werden. Die großen Türausschnitte und die festen Gurtschlösser ermöglichen eine bequeme Installation des Kindersitzes auf der Rücksitzbank. Sitze lassen sich dort problemlos befestigen, entweder mit den Gurten (inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken). Bei großen Kindersitzen lassen sich die Vordersitze jedoch nicht mehr komplett nach hinten

schieben.

Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden. Eine Isofix-Vorrichtung für den Beifahrersitz ist jedoch nicht erhältlich. Bei hohen Kindersitzen steht die nicht ausbaubare Kopfstütze im Weg.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu eng ist. Dadurch befindet sich der Kindersitz nicht in der Mitte, was eine lagestabile Fixierung verhindert.

## 3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Leon befriedigend ab und erreicht 70 Prozent der möglichen Punkte. Besonders im Bereich der A-Säulen ist der Vorderwagen recht

aggressiv gestaltet. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung hat der Spanier serienmäßig an Bord.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der Leon ST 1.8 TSI DSG auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 176 g/km. Daraus resultiert ein durchschnittlicher Kraftstoffkonsum von 7,0 l Super pro 100 km. Dafür bekommt der Spanier 19 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Seat 7,4 l, außerorts 6,2 l und auf der Autobahn 8,1 l/100 km.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Bei der Schadstoffwertung des ADAC EcoTest schneidet der Leon mit dem Turbodirekteinspritzer unter der Haube gut ab. Der Lohn dafür sind 45 Punkte im Schadstoffkapitel, was in Summe 64 Punkte und damit drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



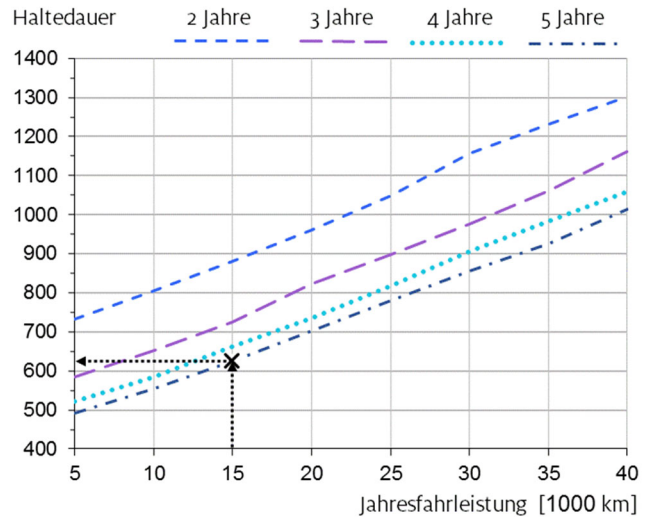
## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Seat verlangt für den Leon ST 1.8 TSI inklusive Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe in der höchsten Ausstattungsstufe FR 28.150 Euro. Der spanische Kompaktkombi ist ordentlich ausgestattet, Annehmlichkeiten wie Regen- und Lichtsensor, Parksensoren hinten, schlüsselloses Schließ- und Startsystem, Fernlicht- und Spurhalteassistent kosten jedoch auch in der FR-Ausstattung Aufpreis. Wer darauf nicht verzichten möchte und keinen Wert auf sportliche Insignien wie Sportfahrwerk und -sitze sowie dynamischer gezeichnete Stoßfänger legt, ist mit der komfortorientierten, aber gleich teuren Xcellence-Ausstattung besser bedient. 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 114 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 21; VK: 17; KH: 14) 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: 625 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 TSI	1.0 TSI Ecomotive	1.4 TSI Start&Stop	1.4 TSI ACT Start&Stop	1.6 TDI Start&Stop	2.0 TDI Start&Stop	2.0 TDI Start&Stop	1.4 TGI Start&Stop
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/999	4/1395	4/1395	4/1598	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	85 (115)	92 (125)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	135 (184)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1400	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	380/1750	200/1500
0-100 km/h [s]	12,1	9,8	9,4	8,2	9,9	8,6	7,8	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	202	203	215	197	215	228	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1   S	4,4   S	5,2   S	4,9   S	4,1   D	4,3   D	4,6   D	3,6 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	102	120	114	108	110	121	96
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/20	18/17/20	14/17/21	14/17/21	17/17/22	16/18/22	16/18/22	14/17/21
Steuer pro Jahr [Euro]	72	34	78	66	178	220	242	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	440	504	546	562	518	584	614	518
Preis [Euro]	16.640	21.750	22.700	25.710	23.710	26.710	29.780	24.560

#### 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 (Reihe), Turbo, Euro 6b	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 5.100 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.548/1.816/1.439 mm
Leergewicht/Zuladung	1.372/518 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	587/1.470 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,2/8,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	164 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/785/1.325 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>122 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>65 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>87 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>351 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	625 Euro		
Steuer pro Jahr	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/21		
Basispreis Leon ST 1.8 TSI Start&Stop FR DSG	28.510 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.573 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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 (Dynamic-Paket)	800 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.020 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Fahrerassistenz-Paket 1)	310 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/300 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	525 Euro°/365 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	260 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (Fahrerassistenz-Paket 2)	410 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	360 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/300 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Paket 1)	310 Euro°
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 405 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Licht-und-Sicht-Paket)	210 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten (Winter-Paket)	395 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	710 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Februar 2018

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