

Neue EMOTIONEN

[TEXT Paul Englert, Marcel Kühler FOTOS Niklas Gotta]

Der neue Seat Leon soll die beeindruckende Erfolgsgeschichte seines Vorgängers nahtlos fortsetzen. In seiner ersten großen Bewährungsprobe bekommt er es mit drei starken Konkurrenten aus dem Premium-Lager zu tun



Autos im Test

AUDI A3 Sportback 35 TFSI 150 PS, 224 km/h, 7,0 l S/100 km, 30.121 Euro

BMW 118i 140 PS, 213 km/h, 7,4 l S/100 km, 27.587 Euro

MERCEDES A 200 163 PS, 225 km/h, 7,4 l S/100 km, 31.042 Euro

SEAT Leon 1.5 TSI ACT 150 PS, 221 km/h, 6,7 l S/100 km, 25.900 Euro



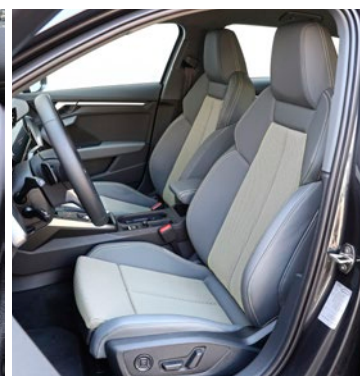
Audi Der A3 Sportback federt mit seinem Optionsfahrwerk gekonnt über Unebenheiten hinweg



Futuristischer Arbeitsplatz, eingängigere Bedienung als im Leon



Das Doppelkupplungsgetriebe wird über einen Stummel bedient



Die A3-Sportsitze bieten auch ohne einstellbare Kopfstütze den besten Komfort

Das frei konfigurierbare Digital-Cockpit glänzt mit scharfer Darstellung



CONNECTIVITY

Standard im A3 ist das sogenannte MMI Radio plus mit MMI touch – ein System mit 10,1-Zoll-Touchscreen, über den man zum Beispiel via Bluetooth, USB oder internem WLAN gekoppelte Geräte und das Radio steuert. Apropos: Der digitale Radioempfang (DAB) ist inklusive, genauso wie einige Online-Funktionen (Wetter, Verkehr, Parkplatzsuche). Optional bietet Audi das Smartphone Interface (292 Euro) an, über das verschiedene Apps vom Android- oder Apple-Gerät auf den Touchscreen gespiegelt werden. So kann man zum Beispiel Nachrichten diktieren oder vorlesen lassen und navigieren. Für das interne Audi-Navi zahlt man 1745 Euro, die Fläche zum induktiven Laden, beispielsweise von Telefonen, kostet 146 Euro.

Noch vor nicht allzu langer Zeit steckte Seat in einer tiefen Krise – kaum vorstellbar angesichts der auch hierzulande bemerkenswerten Verkaufserfolge der spanischen VW-Tochter. Das Modellportfolio war schlichtweg zu wenig attraktiv und obendrein reichlich angestaubt, was naturgemäß für fernbleibende Kunden sorgte. Zwischenzeitlich wurde daher sogar über das Ausscheiden der Marke aus dem Volkswagen-Reich spekuliert. Doch es kam alles anders: Aus dem einstigen Sorgenkind des Konzerns ist inzwischen ein profitables Unternehmen hervorgegangen. Zu verdanken ist dies zu einem großen Teil auch der 2012 präsentierten dritten Generation des Leon. Mit dem sportlichen Kompakten, der sich seit der Markteinführung wie geschnitten Brot verkaufte, schärfte der Hersteller nachhaltig das eigene Profil und ebnete damit den Weg in eine erfolgreiche Zukunft.

Nun übernimmt die Neuauflage das Zepter und damit die Rolle des wichtigsten Modells im Seat-Angebot. In seinem ersten Vergleichstest stellt sich der Leon mit einem 150-PS-Turbobenziner unter der Haube dem ebenfalls 150 PS starken konzerninternen Konkurrenten Audi A3 Sportback, dem 140 PS kräftigen BMW 118i und dem Mercedes A 200 mit 163 PS. Schafft es der heißblütige Südeuropäer, die Elite der deutschen Premium-Kompaktklasse zu düpiert?

Karosserie

Der Seat Leon basiert, wie der ebenfalls taufrische Audi A3 Sportback, auf der jüngsten Generation des Modulare Querbaukastens (MQB evo). Einer der wesentlichen Vorzüge dieser Volkswagen-Konzernplattform ist, dass darauf aufbauende Fahrzeuge im Innenraum viel Platz bei gleichzeitig vergleichsweise kompakten äußeren Abmessungen aufweisen. Dies ist einmal mehr auch beim neuen Leon der Fall, der gerade im Fond ein fast schon ungeahntes Maß an Bewegungsfreiheit für seine Passagiere bereitstellt. Kein



Der neue Seat Leon ist rund 100 Kilogramm leichter als die Premium-Wettbewerber

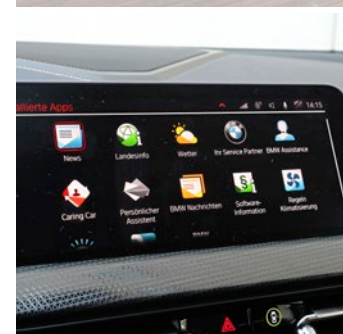
anderer der hier versammelten Konkurrenten verfügt auch nur annähernd über derart viel Kniearmraum in Reihe zwei – selbst der Audi A3 nicht. Vorn hingegen nehmen sich die vier Rivalen nicht viel und schenken selbst Großgewachsenen mehr als ausreichend Raum zu freier Entfaltung. Einzige Ausnahme: die knapper geschnittene Mercedes A-Klasse, die rundum weniger Luft über den Scheiteln ihrer Fahrgäste lässt und aufgrund des kleineren Gepäckraumes (355 bis 1195 Liter) auch nur bedingt als Umzugshelfer taugt.

Am ehesten ist der neue Leon mit seinem Stauraum von bis zu 1301 Litern dazu in der Lage, diese Rolle zu übernehmen – eigentlich. Auf der anderen Seite erschwert jedoch bei umgelegten Fondsitzen ein hoher Stufen das Einladen sperriger Gegenstände. Und auch auf einen doppelten Ladeboden, wie ihn die übrigen Konkurrenten serienmäßig bieten, verzichtet der Spanier. Im Zuge des Modellwechsels erhielt der Leon das aus dem neuen Golf bekannte Bedienkonzept, das weitgehend ohne Tasten und Knöpfe auskommt. Auch hier erweist sich das Ganze anfangs als stark gewöhnungsbedürftig, da selbst oft genutzte Funktionen, etwa die Gebläsejustierung, den Gang in diverse Untermenüs er-



Auch mit Vorderradantrieb bereitet der 1er reichlich Fahrspaß. Kultiviertes Dreizylinder-Triebwerk

BMW

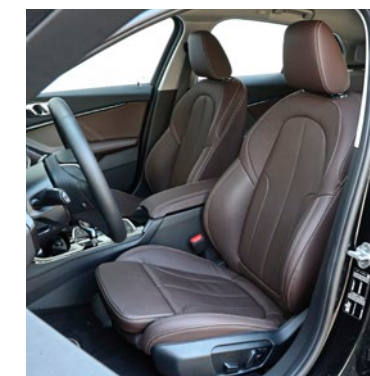


CONNECTIVITY

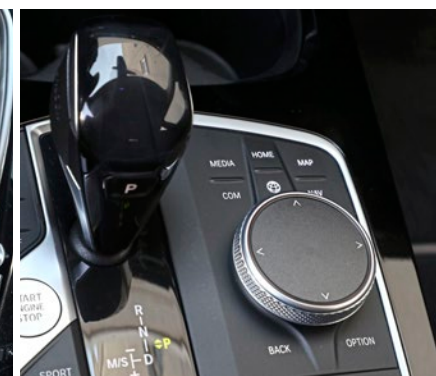
Wer einen 118i ordert, erhält FM- und DAB-Radio, zwei USB-Anschlüsse, Bluetooth-Schnittstelle sowie eine integrierte SIM-Karte, über die das System online vernetzt ist. Mittels SIM-Karte kann man auch einen WLAN-Hotspot für Smartphones oder Tablets erstellen (487 Euro, inklusive Feld für kabelloses Laden). Das Navigationssystem mit 8,8-Zoll-Touchscreen kostet 1365 Euro, darin enthalten ist die Integration für Android- und Apple-Smartphones. Bucht man das Business Professional Navi (3022 Euro), steht ein blickgünstig positionierter 10,25-Zoll-Touchscreen im Armaturenräger. Alle Funktionen kann man auch über den iDrive Controller genannten Dreh-Drück-Steller (Serie) auf der Mittelkonsole bedienen.



Typisches BMW-Cockpit mit solider Verarbeitung und gutem Raumangebot



Die optionalen Sportsitze sind für breite Staturen etwas schmal geschnitten



Das intuitiv bedienbare iDrive ist immer noch das Maß aller Dinge



An die gegenläufigen Digital-Anzeigen muss man sich zunächst gewöhnen



Mercedes Der 163 PS starke Turbobenziner des A 200 sorgt für äußerst muntere Fahrleistungen



Innen hinterlässt die A-Klasse den hochwertigsten Materialeindruck



Sehr gut erreichbare Platzierung der Sitzeinstellung in der Tür

Den optionalen Sportsitzen (934 Euro) fehlt es etwas an Seitenhalt

Die gelochten Bremsscheiben gibt es nur im 5255 Euro teuren Paket-Verbund



CONNECTIVITY

Dank fest ins Fahrzeug integrierter SIM-Karte ist die A-Klasse permanent auf LTE-Empfang. So kann man die „Mercedes me connect“-Dienste nutzen, zum Beispiel mit Verkehrsmeldungen in Echtzeit und Fernfunktionen (Remote) wie Klimatisierung, Verriegelung der Türen, Abrufen von Fahrzeugdaten oder das Senden von Adressen ans interne Navi (ab 1502 Euro). Standard im kleinsten Daimler sind FM- und DAB-Radio, USB und Bluetooth. Die Schnittstelle für Apple CarPlay/Android Auto kostet 348 Euro extra, induktives Laden steht mit 232 Euro in der Preisliste. Sämtliche Funktionen werden über Touchflächen am Lenkrad, Touchpad mit Direktwahltasten in der Mittelkonsole und den Touchscreen (10,25 Zoll; Option, im Bild) gesteuert.

fordern. Die Ingolstädter gehen hier einen eigenen Weg und stattdessen den A3 mit einem herkömmlichen Klimabedienteil aus. Auch die großen, eindeutiger zu identifizierenden Symbole auf dem zentralen Touchscreen erleichtern die Bedienung im Vergleich zu der des Leon. Das Maß der Dinge bleibt jedoch das über viele Jahre immer weiter verfeinerte iDrive-Konzept inklusive hervorragender Sprachsteuerung des BMW, mit dem sich sämtliche Funktionen auch während der Fahrt spielerisch bedienen lassen. Beim Mercedes hingegen stehen einer guten Sprachsteuerung fummelige Touchflächen am Lenkrad gegenüber. Dafür beeindruckt der Daimler, genau wie der Audi A3, mit einer komplexen Sicherheitsausstattung, die bereits in der Basis unter anderem einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung und Spurhaltehilfen umfasst. Aufrüsten lassen sich der A3 und die A-Klasse darüber hinaus mit automatisierten Fahrfunktionen oder vorausschauenden Crashesensoren, die im Fall eines drohenden Unfalls die Fenster schließen und die Gurte straffen. Ähnlich hochgezüchtet in Sachen Assistenzsysteme ist im Wesentlichen der BMW. Da der Münchner aber in der Basis etwa nicht wie die Konkurrenz mit strahlend hellen LED-Scheinwerfern, sondern nur mit funzeligen Halogen-Strahlern ausgeliefert wird, bekommt er für seine Sicherheitsausstattung weniger Punkte. Beim neuen Leon hingegen sind einige Funktionen, darunter der Travel Assist, der autonomen Fahrfunktionen beinhaltet, zum Testzeitpunkt noch nicht verfügbar gewesen. Sie werden erst im Lauf des zweiten Halbjahrs nachgereicht und können deshalb (noch) nicht bewertet werden. Auch in puncto Materialgüte und Verarbeitungsqualität erreicht der neue Spanier nicht ganz das Niveau der teureren Premium-Kontrahenten – wobei auch hier nicht alles Gold ist, was glänzt, wie beispielsweise der hohe Anteil an harten Kunststoffen im Audi A3 besonders im Vergleich zur noch

extrem edel gemachten Vorgängergeneration beweist.

Fahrkomfort

Dass moderne Kompaktwagen durchaus zum Kilometerfressen einladen, demonstriert das Testquartett eindrucksvoll. Allen voran der Audi, dessen optionales Fahrwerk mit elektronisch geregelten Dämpfern die meisten Unebenheiten wirkungsvoll glättet und gleichzeitig auch beim schnellen Durchfahren von Autobahnkurven ein satttes Fahrgefühl vermittelt. Allenfalls auf üblen Querkanten registriert man von der Hinterachse eine leichte Tendenz zum Poltern. Dafür verwöhnen die elektrischen Sportsitze, mit denen der Testwagen ausgerüstet ist, nicht nur mit viel Seitenhalt, sondern auch mit einer sehr komfortablen Polsterung. Hinten sitzt man jedoch im Seat noch etwas entspannter, dessen Rückbank eine angenehme Kontur im Rücken sowie eine großzügigere Beinauflage aufweist. Der Federungskomfort reicht jedoch nicht an den des technisch eng verwandten Ingolstädters heran. Der Leon liegt auch mit optionalen adaptiven Dämpfern straffer und wirkt so vor allem auf kurzen Wellen nervöser. Außerdem hört man aus den Tiefen des Fahrwerks des Testwagens leichte Poltergeräusche beim Überfahren schlechter Straßen. Dies ist dem Mercedes genauso fremd wie störende Windgeräusche, weswegen er den besten subjektiven akustischen Eindruck hinterlässt. Der Federungskomfort geht ebenfalls in Ordnung, wenngleich seine Hinterachse bei manchen Unebenheiten zum Nachwippen neigt. Der BMW ist indes der einzige Testkandidat ohne Optionsfahrwerk. Für den 118i gibt es so etwas schlichtweg nicht. Doch auch das Serien-Set-up macht seine Sache in den meisten Situationen sehr ordentlich und gefällt durch sensibles Anfedern. Auf kurz aufeinanderfolgenden Wellen bei hohem Tempo neigt der Bajuware aber zum Stuckern.

Kompaktklasse · Vergleichstest				
Technik	AUDI A3 Sportback 35 TFSI S tronic	BMW 118i	MERCEDES A 200	SEAT Leon 1.5 TSI ACT
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4/4; Turbo, Mild-Hybrid *	3/4; Turbo	4/4; Turbo	4/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / –	Serie / –	Serie / –	Serie / –
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Kette	Zahnriemen
Bohrung/Hub	74,5 / 85,9 mm	82,0 / 94,6 mm	72,2 / 81,4 mm	74,5 / 85,9 mm
Hubraum	1498 cm³	1499 cm³	1332 cm³	1498 cm³
Leistung bei	110 kW/150 PS, 5000 – 6000 /min	103 kW/140 PS, 4200 – 6500 /min	120 kW/163 PS, 5500 /min	110 kW/150 PS, 5000 – 6000 /min
Max. Drehmoment bei	250 Nm, 1500 – 3500 /min	220 Nm, 1480 – 4600 /min	250 Nm, 1620 – 4000 /min	250 Nm, 1500 – 3500 /min
Getriebe / Antrieb	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabi.; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Stabilisator; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabi.; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabi.; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	11,0/11,1 m	11,2 / 11,1 m	11,3/11,4 m	11,1/11,2 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 205/55 R 16	rundum: 205/55 R 16	rundum: 205/60 R 16	rundum: 225/45 R 17
Testbereifung	rundum: 225/40 R 18 Y	rundum: 225/40 R 17 Y	rundum: 225/45 R 18 W XL	rundum: 225/40 R 18 Y
Reifenmarke	Goodyear Eagle F1 Asym. 5 (AQ)	Pirelli P Zero *	Michelin Pilot Sport 4 MO	Bridgestone Turanza T005
* Riemen-Starter-Generator, 48-Volt-Bordnetz				
Messwerte				
GEWICHTE				
Leergewicht Werk/Testwert	1320/1386 kg	1320/1417 kg	1280/1401 kg	1291/1306 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1870/484 kg	1870/453 kg	1870/469 kg	1940/534 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1500/690 kg	1300/695 kg	1600/675 kg	1500/680 kg
Dachlast/Stützlast	75/80 kg	75/75 kg	75/80 kg	75/80 kg
FAHRLEISTUNGEN				
0 - 50 km/h	3,4 s	2,9 s	2,8 s	3,4 s
0 - 100 km/h	9,2 s	8,4 s	8,0 s	8,9 s
0 - 150 km/h	19,8 s	19,6 s	17,6 s	19,2 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	224 km/h	213 km/h	225 km/h	221 km/h
Handling	1 : 47,8 min	1 : 49,3 min	1 : 49,1 min	1 : 47,5 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	65,8 km/h	66,7 km/h	65,9 km/h	66,5 km/h
BREMSWEG				
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,0 / 33,9 / 78,1 m	8,8 / 33,6 / 77,0 m	8,9 / 33,5 / 77,7 m	8,8 / 34,2 / 77,1 m
aus 100 km/h warm	34,4 m	33,6 m	35,0 m	34,1 m
INNENGERÄUSCHE				
Standgeräusch	41 dB(A)	41 dB(A)	41 dB(A)	41 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	60 dB(A)	60 dB(A)	61 dB(A)	59 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	66 / 68 dB(A)	65 / 69 dB(A)	66 / 70 dB(A)	64 / 69 dB(A)
VERBRÄUCHE				
Test / WLTP	7,0 / 5,6 l S / 100 km	7,4 / 5,9 l S / 100 km	7,4 / 5,9 l S / 100 km	6,7 / 5,7 l S / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	166 / 128 g/km	175 / 135 g/km	175 / 134 g/km	159 / 130 g/km
Tankinhalt / Reichweite	50 l / 714 km	42 l (opt. 50 l) / 568 (opt. 676) km	43 l / 581 km	50 l / 746 km
¹ Werksangabe				
Ausstattung / Preise ¹				
Grundpreis	30.121 €	27.587 €	31.042 €	25.900 €
¹ alle Preise inkl. 16 % Mehrwertsteuer				
TESTWAGEN-OPTIONEN				
Antrieb	–	2047 € ⁵	2042 € ⁵	–
Bremsen	–	–	5255 € ⁸	–
Fahrwerk	1102 € ¹	–	⁸	794 € ¹¹
Lenkung	244 € ²	–	⁹	¹¹
Reifen	1365 € ³	497 € ⁶	1102 € ³	658 € ³
Sitze	1296 € ⁴	1413 € ⁷	934 € ¹⁰	–
AUFPREIS	4007 €	3957 €	9333 €	1452 €
BEWERTETER PREIS	34.128 €	31.544 €	40.375 €	27.352 €
¹ adaptive Dämpfer; ² Progressivlenkung; ³ 18-Zoll-Bereifung; ⁴ Sportsitze (351 €), elektrisch einstellbar (682 €) mit 4-Wege-Lendenwirbelstütze (263 €); ⁵ 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe; ⁶ 17-Zoll-Bereifung; ⁷ Sportsitze (487 €), elektrisch einstellbar (682 €) mit Lendenwirbelstütze (244 €); ⁸ Technik-Paket (3469 €) unter anderem mit größeren, gelochten Bremsscheiben und adaptiven Dämpfern, nur in Verb. mit Fahrassistenz-Paket (1786 €); ⁹ Sportlenkung, im Umfang adaptive Dämpfer enthalten; ¹⁰ Sportsitze (273 €), elektrisch einstellbar (411 €) mit 4-Wege-Lordosensatz (250 €); ¹¹ Dynamik-Paket mit adaptiven Dämpfern und Progressivlenkung				
Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)				
Werkstattkosten ¹	480 €	500 €	731 €	450 €
Rabatt ²	11,8 % / 3410 €	20,5 % / 5802 €	8,0 % / 2548 €	20,6 % / 5473 €
WV nach 4 Jahren / 20.000 km p.a.	57,4 % / 16.589 €	61,5 % / 17.405 €	62,8 % / 19.998 €	60,0 % / 15.942 €
¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten				
Versicherung / Steuern pro Jahr				
HP / VK / TK Typklassen	14 / 20 / 21	17 / 22 / 23	15 / 22 / 21	13 / 20 / 19
HP / VK / TK Kosten	398 / 678 / 141 €	481 / 804 / 180 €	422 / 804 / 141 €	366 / 678 / 114 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d-Temp / 96 €	Euro 6d-Temp / 110 €	Euro 6d / 106 €	Euro 6d-Temp / 100 €



Mit testrelevanten Extras liegen **13.000 Euro** zwischen Mercedes A-Klasse und Seat Leon



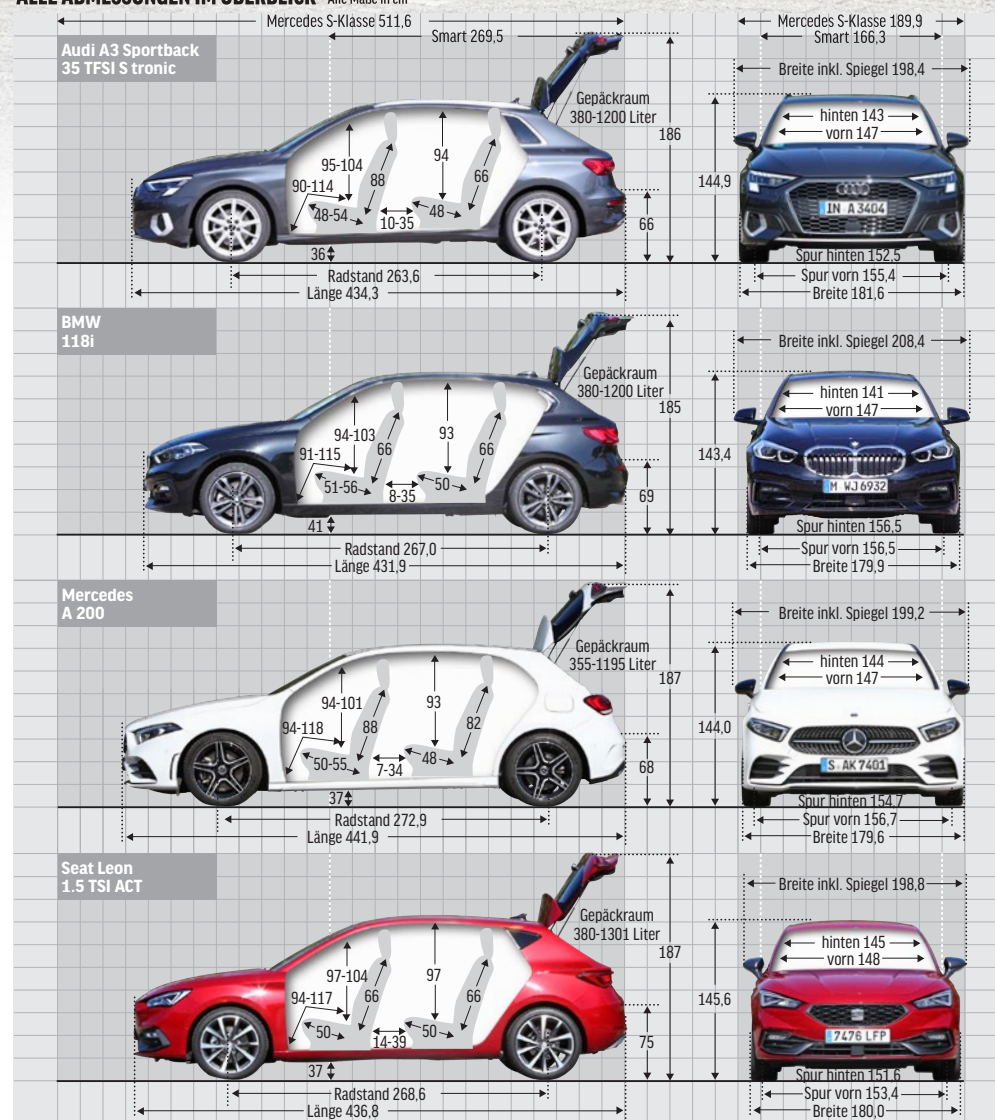
Jeder der vier Kompakten pflegt einen eigenständigen optischen Auftritt. Der Seat Leon bringt dabei den größten Gepäckraum mit

Motor/Getriebe

Bis auf den BMW 118i treten alle Kandidaten mit vier Zylindern, der Audi A3 Sportback sogar unterstützt von einem Mild-Hybrid-System auf 48-Volt-Basis, zum Test an. Das bedeutet: Anstelle der Lichtmaschine arbeitet im A3 ein Riemen-Starter-Generator, der im Schiebetrieb eine kleine Batterie auflädt und diese Energie beim Beschleunigen zur Unterstützung des Verbrenners nutzt. Lüpft man das Gas, geht das Doppelkupplungsgetriebe in den Leerlauf, der Audi-Motor schaltet sich ab und der Extra-Akku versorgt alle Verbraucher mit Strom. Führt man mit Teillast, läuft das Aggregat nur auf zwei Zylindern, was ebenfalls Sprit spart. Verblüffend ist, dass man davon kaum etwas bemerkt, denn das An- und Ausschalten der Maschine passiert während der Fahrt und auch beim Stopp an der Ampel blitzschnell sowie ruckfrei – genauso wie die Zylinderabschaltung.

Auch der konzernverwandte, neue Seat Leon beherrscht diese Technik, allerdings war der erste Testwagen nur mit manuellem Sechsgang-Getriebe verfügbar, sodass hier kein Mild-Hybrid-System zum Einsatz kommt. Die unauffällige Zylinderabschaltung (ACT) nutzt aber auch der 1306 kg leichte Spanier, der mit 6,7 Liter Super auf 100 Kilometern am wenigsten Sprit braucht. Zwar entfaltet der Leon seine Kraft nicht ganz so

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



spritzig wie 118i und A3, zudem dreht der Motor bei Tempo 130 im letzten Gang mit 2500 Touren am höchsten (Audi und BMW 2300, Mercedes 2400 Touren). Dafür gefällt die ruhige Laufkultur des Seat-Triebwerks.

Die BMW-Maschine dagegen kurbelt dreizylinderbedingt etwas rauer und rüttelt beim Ab- sowie Wiederansetzen an der Ampel die Karosserie durch. Einmal in Fahrt, läuft der Motor ruhiger und fast auf Vierzylinder-Niveau.

Zunächst zurückhaltender, bei hohen Drehzahlen jedoch recht dröhnig arbeitet das Daimler-Aggregat, das vom Kooperationspartner Renault stammt. Zumindest steht der Vierventiler gut im Saft: Er beschleunigt die A-Klasse am schnellsten auf Tempo 100 und bis auf 225 km/h.

Wie der BMW genehmigt sich auch der Mercedes im Verbrauchstest durchschnittlich 7,4 Liter Super pro 100 Kilometer. Eine weitere Gemeinsamkeit ist das bei moderater Verzögerung deutlich spürbare, immer wieder auftretende Motor-Schleppmoment – bedingt durch das automatische Herunterschalten der Doppelkupplungsgetriebe. Die Folge: ungewolltes Kopfnicken der Passagiere.

Fahrdynamik

Dass der neue Seat Leon im Handling minimal schneller ist als der Audi A3, liegt erstens an seinem niedrigen Gewicht und zweitens am Schaltgetriebe – die S tronic des Audi benötigt zum Teil ein Zehntelsekündchen, ehe der richtige Gang gefunden ist. Insgesamt aber liegt der Audi eine Spur satter und souveräner, was auch auf das Konto seiner sportlichen Bereifung geht. Im letzten Test attestierten wir dem ebenfalls neuen A3 noch einen ausgeprägten Hang zum Untersteuern. Dieses Mal lenkt der Testwagen besser ein, baut mehr Querkräfte auf und überzeugt beim Bremsen aus 100 km/h bis zum Stand mit 33,9 Metern (kalt) noch klarer.

Am besten verzögert jedoch mit 33,6 Metern (kalt/warm) der ebenfalls mit sportlicher Bereifung ausgestattete BMW, dem der griffige Gummi aber nur in den engen Wechselkurven der Slalomgasse Vorteile bringt. Bei höherem Tempo und weiteren Radien untersteuert der 118i, die Lenkung ist >



Der vergleichsweise leichtgewichtige Spanier glänzt mit den agilsten Handlungeigenschaften

Seat



CONNECTIVITY

Herzstück der Connectivity-Zentrale im neuen Seat Leon ist ein 8,25 Zoll großer Touchscreen, der blickgünstig neben dem Sichtfeld des Fahrers installiert und für die rechte Fahrerhand gut erreichbar ist. FM-Radio, USB-Anschluss und Bluetooth-Schnittstelle sind Standard, für DAB-Radioempfang zahlt man moderate 210 Euro, das Navigationssystem mit 10,0-Zoll-Touchscreen (Bild) kostet 721 Euro, die Smartphone-Schnittstelle für Android- und Apple-Telefone 190 Euro, induktives Laden wird für 219 Euro angeboten. Online- und Remote-Funktionen sind serienmäßig an Bord. Manko des Systems: Die Menüstruktur mit sehr vielen, bunten Icons und zahlreichen Unterfunktionen erfordert etwas Eingewöhnung bei der Bedienung.



Wie auch der VW Golf verzichtet der neue Leon weitgehend auf physische Tasten



Die serienmäßigen Sport-Komfortsitze stützen den Körper seitlich gut ab

Im Fond stellt der Seat mit Abstand den meisten Platz zur Verfügung



Die Klima-Bedienung erfordert während der Fahrt zu viel Aufmerksamkeit

leichtgängig und gefühllos – und das nicht erst im Grenzbereich. Nur der Seat tritt mit komfort- und effizienzorientierteren Pneus an. Das schadet ihm in Sachen Querdynamik allerdings kaum, denn die Seitenführung ist gut, sodass er spontan abbiegt und ausreichend Querkkräfte aufbaut. Zudem gefällt das Lenkgefühl. Lediglich beim Bremstest verliert er den Anschluss an die Spitze.

Umwelt / Kosten

Ab 25.900 Euro inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer ist der Seat Leon 1.5 TSI im Angebot. Legt man 1700 Euro drauf, bekommt man schon einen BMW 118i. Weitere 600 Euro muss man für den neuen Audi A3 Sportback mit Schaltgetriebe investieren – dann allerdings ohne Mild-Hybrid-Technik, denn die erhält man nur mit dem Doppelkupplungsgetriebe (1950 Euro). Weil der A3-Testwagen – übrigens noch Sieger in der Eigenschaftswertung – zudem mit den testrelevanten Optionen im Wert von rund 4000 Euro ausgestattet ist, wird er in diesem Kapitel vom Kostenkönig Leon nicht nur ein-, sondern überholt. Der Seat ist bereits ab Werk gut ausgestattet, die Preise für aufpreispflichtige Ausstattungen fallen moderat aus. Teuerster im Bunde ist mit mindestens 31.042 Euro der A 200 von Mercedes. Weil einige Optionen nur in Verbindung mit anderen Ausstattungs-Extras erhältlich sind, knackt der Daimler beim bewerteten Preis sogar die 40.000-Euro-Marke. Außerdem liegen die Wartungskosten hoch, und beliebte Dinge wie Leichtmetallfelgen oder Einpark-Sensoren kosten ebenfalls Aufpreis. Die umfangreiche Multimedia-Ausstattung der A-Klasse ist dagegen gut. ■

FAZIT

Marcel Kühler



Dem neuen Seat Leon gelingt ein Traumstart in eine mutmaßlich überaus erfolgreiche Karriere – er setzt sich in seiner ersten Bewährungsprobe an die Spitze eines herausfordernden Testfelds. Das großzügige Raumangebot, die sportlichen Fahreigenschaften sowie der geringe Durst seines Antriebs sind in diesem Fall die Erfolgsgaranten. In der Eigenschaftswertung aufgrund der umfangreichen Sicherheitsausstattung und der tollen Komforteigenschaften noch vorn liegend, verspielt der Audi A3 Sportback den Gesamtsieg durch den üppigen Premium-Preis aufschlag. Bronze sichert sich der BMW 118i, der auch mit Vorderradantrieb den markentypischen Fahrspaß vermittelt und nach wie vor mit der eingängigsten Bedienung glänzt. Platz vier geht an den Mercedes A 200, was vor allem dem extrem hohen bewerteten Preis geschuldet ist. Diesen können die zahlreichen Stärken des Daimlers, etwa die große Auswahl an Assistenzsystemen oder der kräftige Antrieb, am Ende nicht mehr aufwiegen.

AUTO TEST

Verbräuche

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

WLTP-Verbrauch	5,6	5,9	5,9	5,7
Testverbrauch	7,0 l/s	7,4 l/s	7,4 l/s	6,7 l/s

Gesamtbewertung

KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	71	71	67
Raumangebot hinten	100	57	57	54
Übersichtlichkeit	70	40	39	36
Bedienung/Funktion	100	88	90	88
Kofferraumvolumen	100	32	32	29
Variabilität	100	34	34	37
Zuladung/Anhänger	50/30	36	30	34
Sicherheitsausstatt.	150	85	77	85
Qualität/Verarbeitg.	100/100	155	156	158
KAPITELWERTUNG	1000	598	586	588

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	142	137	134
Sitzkomfort hinten	100	73	71	68
Ergonomie	150	80	74	78
Innengeräusche	50	34	34	31
Geräuscheindruck	100	61	61	63
Klimatisierung	50	33	35	36
Federung leer	200	145	135	138
Federung beladen	200	145	135	138
KAPITELWERTUNG	1000	713	682	686

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	104	110	113
Elastizität	100	-	-	-
Höchstgeschwindigkeit	150	71	63	72
Getriebeabstufung Schaltung	100	88	85	84
Kraftentfaltung	50	40	40	39
Laufkultur	100	69	65	68
Verbrauch	325	249	241	254
Reichweite	25	13	11	10
KAPITELWERTUNG	1000	634	615	627

FAHRDYNAMIK

Handling	150	83	78	78
Slalom	100	69	74	70
Lenkung	100	90	87	86
Geradeauslauf	50	42	41	41
Dosierbarkeit der Bremse	30	21	19	20
Bremsweg kalt	150	111	114	115
Bremsweg warm	150	106	114	100
Traktion	100	42	43	43
Fahrsicherheit	150	137	135	133
Wendekreis	20	12	12	11
KAPITELWERTUNG	1000	713	717	697

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2658	2600	2598
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	180	192	155
Wertverlust ³	50	20	20	17
Ausstattung	25	19	20	17
Multimedia	50	30	30	31
Garantie/Gewährst.	50	28	25	27
Werkstattkosten ⁴	20	15	15	13
Steuer	10	9	9	9
Versicherung	40	34	32	33
Kraftstoff	55	40	39	39
Emissionen	25	23	23	23
KAPITELWERTUNG	1000	398	405	364

GESAMTWERTUNG	5000	3056	3005	2962
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

PLATZIERUNG	2	3	4	1
--------------------	----------	----------	----------	----------

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch den ADAC