



WIRKUNGSVOLLER WACHSTUMSSCHUB

IN VERTER AUFLAGE HAT DER **SEAT LEON** DEUTLICH AN GRÖSSE GEWONNEN. EINSTIEGSPREIS UNTER 19.000 EURO



Alle Informationen zum neuen Seat Leon und zu allen anderen Seats auf

www.godrive.at



Irritiert von der „Tankklappe“ am Vorderrad? Es ist die Plug-in-Hybrid-Variante. Das Grundvolumen im Laderaum des Kombis beträgt jetzt 617 Liter, 30 mehr als bisher.

Freilich: Im Endeffekt kommt's auf den Radstand an. Während dieser beim Golf mit 2.636 mm unverändert blieb, wuchs er beim Leon auf beachtliche 2.686 mm. Damit ist er exakt so groß wie beim Raumriesen Škoda Octavia. Fünf Mehrzentimeter, die sich auch im Leon klar bemerkbar machen, der auf den Rücksitzen erstmals mehr Beinfreiheit als das deutsche Vorbild bietet. Und dazu noch angenehm temperiert ist, weil man sich für den kompakten Spanier neuerdings eine Drei-Zonen-Klimaautomatik gönnen kann. Chapeau!

Mit einer Breite von jeweils rund 1.800 mm wurden Leon und Golf hingegen minimal schmaler. Ein löblicher Umkehrtrend (sofern's einer wird), denn die Abstell-

plätze in den Parkhäusern wachsen mit neuen Automodellen bekanntlich nicht mit. Ebenfalls nicht größer wurde beim Fließheck-Leon der Kofferraum.

DER LEON SCHLUCKT MEHR – IM LADERAUM!

Doch bei 380 Litern Grundvolumen (381 im Golf) kann man sich ohnehin nicht beklagen. Allerdings hat das maximale Fassungsvermögen im verlängerten Leon ganz schön zugenommen – um 91 auf 1.300 Liter, wogegen es beim neuen Golf um 33 auf 1.237 Liter geringfügig schrumpfte. Kurz noch zur Kombi-Version des Leon: Diese übertrifft das Vormodell in der Außenlänge sogar um stattliche 93 mm. ▶

Unverkennbar ein Leon. Bei der markant-dynamischen Linienführung hat man noch mehr aus dem Vollen geschöpft. Zumal der Kombi ST gegenüber dem Vormodell in der Länge um satte 93 mm zulegt hat. Auffälligste Änderung: der steiler stehende Kühlergrill im neuen Seat-Look sowie die zurückversetzt eingepassten Scheinwerfer. Dennoch wurde die Aerodynamik im Vergleich zum Vorgänger um rund 8% optimiert.

sich der neue Leon auf fast 4,37 m. Und das sind immerhin 84 mm mehr als beim Wolfsburg.

Als sie Volkswagen einst adoptierte, nahm sie kaum jemand ernst – die Marken Seat und Škoda. Mittlerweile ist aber zu hören, dass der VW-Konzern bei den Spaniern und Tschechen die Reißleine ziehen wollte. Weil deren Produkte der Vorreitermarke VW schon zu nah auf den Pelz rücken würden. Trotzdem werden in Wolfsburg die Zügel noch locker gehalten. Jüngstes Beispiel dafür ist der Seat Leon. Ein Überflieger in der Kompaktklasse. Wie

alle Modelle aus dem Hause VW. Und in der vierten Generation derart gewachsen, dass er den Golf VIII beim Raumangebot sogar leicht übertrifft. Außerdem durften sich die Spanier bei den Top-Innovationen „bedienen“ – von den Motoren über die digitale Vernetzung bis zu den Assistenzsystemen. Samt besonderer „Lichtspiele“ eigens für den rassisten Leon. Offenbar belebt Konkurrenz auch konzernintern das Geschäft.

Die Gleichberechtigung beginnt schon beim Baukasten: Natürlich steht auch der neue Leon auf der hochmodernen MQB evo-Plattform, um mit Golf & Co mithalten zu können. Doch mit „Mithalten“ allein hat sich Seat nicht wirklich begnügt. So ist die Fließheck-Version gleich um 86 mm länger als bisher geraten. Okay, bereits das Vormodell war ein bisschen länger als der Siebener-Golf, diesem beim Platz für die Fondinsassen jedoch unterlegen. Jetzt aber kommt's: Im Gegensatz zum rund 4,28 m langen Achter-Golf erstreckt

Leider kein Basis-Feature, aber bei Nacht beeindruckend: das durchgängige LED-Lichtband samt dynamischer Blinker. Detailverliebt: der elegante Leon-Schriftzug.



Leon-typisch beim Fließheck-Fünftürer, wenn auch nicht ideal für die Rundumsicht: Der Aufschwung an der C-Säule wurde beibehalten. Dreitürer gibt's keinen mehr.





Optional: das digitale Cockpit mit aufgesetztem 10-Zoll-Touchscreen, unter dem farblich markierte Slider integriert sind. Wirkt alles sehr aufgeräumt, allerdings gibt es rund um den Warnblinker – anders als im VW Golf oder Caddy (siehe Seite 40) – keine Direkt-„Toucher“ für weitere Klimafunktionen, Assistenzsysteme etc. Mit dem neuen „Shift by wire“-DSG verfügt nun auch der Leon über einen Mini-Wählhebel.

Wodurch allein schon der Grund-Laderaum um 30 Liter gewachsen ist.

Zur Konnektivität: Die Spanier preisen den neuen Leon als „ersten umfassend digital vernetzten“ Seat an. Volle Smartphone-Kompatibilität ist serienmäßig gewährleistet – dank Full Link inklusive Android Auto und kabellosem Apple CarPlay. Fürs kabellose Laden sorgt eine optionale Connectivity Box. Außerdem lässt sich eine Connect App nutzen, um vielfältige Funktionen aus der Ferne zu steuern. Onlinegestützte 3D-Navigation sowie Sprach- und Gestensteuerung sind Bestandteil des Top-Digital-Cockpits. Und sogar „Alexa“ soll integriert sein – dem Vernehmen nach aber erst in Leon-Exemplaren, die etwas später ausgeliefert werden. Nicht zuletzt, so heißt es, sei der jüngste Leon aufgrund seiner innovativen Assistenzsysteme auch „der sicherste Seat aller Zeiten“.

Nicht Seats prominente Lichtsignatur beachten, sondern den nirgends abfallenden Fugenverlauf der Motorhaube! Was geringste Fertigungstoleranzen erfordert.



Ebenfalls von Golf & Co bekannt sind die hochmodernen Motoren für die vierte Leon-Generation: Die Benziner mit optimierter Ventiltrieb-Steuerung leisten wahlweise 90, 110, 130 oder 150 PS. Das stärkste Otto-Triebwerk mobilisiert 190 PS und ist ausschließlich mit DSG-Automatik lieferbar. Noch effizienter agieren die 110- und 150-PS-Benziner inklusive 48-Volt-Mildhybrid-System und DSG. Ein besonderes Technik-Highlight zeichnet die 115 bzw. 150 PS starken Dieselaggregate aus, die mit einer doppelten AdBlue-Einspritzung aufwarten: Effekt: eine massive Reduktion der NOx-Emissionen. Der Kombi mit dem Top-Diesel kann außerdem mit Allradantrieb ausgerüstet werden.

Wer emissionsfrei unterwegs sein möchte, kann den neuen Leon auch als Plug-in-Hybriden mit 204 PS Systemleistung ordern. Seat verspricht für diese Variante eine rein elektrische Reichweite von bis zu 60 km. Abgerundet wird das Angebot durch eine CNG-Variante mit 130 PS, die eine Erdgas-Reichweite von imposanten 440 km erzielen soll, bevor auch hier automatisch auf Benzinbetrieb umgeschaltet wird.

Die Schauräume von Österreichs Seat-Händlern wird der neue Leon erst ab Mai/Juni bereichern (Lieferverzögerung wegen der Corona-Krise). Und das zu einem weitaus günstigeren Einstiegspreis als bisher, nämlich unter 19.000 Euro! Übrigens: Mit „richtig Power“ kann man den Leon als Cupra bewegen. Siehe Seite 8.

ABER „HOLA“!



Licht ins Dunkel. Das brachte Seat schon 2012 mit der dritten Leon-Generation: Als erstes Modell in der Kompaktklasse trumpfte der fescbe Spanier mit optionalen Voll-LED-Scheinwerfern auf. Tut er freilich auch beim jüngsten Leon. Zusätzlich gehört „normales“ LED jetzt zum Serienumfang. Das Heck wiederum erfreut das Auge mit einem LED-Lichtband inklusive dynamischen Blinkern. Gut möglich also, dass andere Verkehrsteilnehmer den Leon bei Dunkelheit mit einem Nobel-Audi verwechseln.

Beim Einsteigen wird man außerdem mit dem auf den Boden projizierten Begrüßungslicht „Hola!“ empfangen. Dieses Code-Wort dient übrigens auch zur Aktivierung der Sprachsteuerung. Darüber hinaus gibt es – in Kombination mit dem großen Infotainment-Paket – eine rund ums Cockpit verlaufende Ambientebeleuchtung, die sogar sinnvolle Funktionen erfüllt: Sie blinkt nämlich, sobald der Ausstiegs- oder Toter-Winkel-Assistent eine Gefahr erkennt.

UNSERE VIER BESTEN FÜR VIER JAHRESZEITEN!

QUATRAC 5



SPORTRAC 5



ULTRAC VORTI



WINTRAC PRO



VREDESTEIN
YOUR PERFORMANCE TYRES SINCE 1909