AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 4 december 2012
www.autozine.nl

Seat Leon

In vorm

Autotest | Een "identiteitcirsis" is een groot woord. Maar... Seat had het de laatste jaren wel moeilijk om een eigen gezicht te tonen. De Seat Mii en Seat Alhambra zijn regelrechte kopieën van Volkswagens. De recent geïntroduceerde Toledo verschilt nauwelijks van de Skoda Rapid. Met de Leon wil Seat het allemaal goedmaken door een eigen gezicht en heel veel karakter te tonen. Is dat gelukt?

Het was geen onwil of gebrek aan talent dat de laatste modellen van Seat allemaal kopieën waren van auto's van andere merken. Seat wil modellen in alle segmenten van de markt aanbieden, van klein tot groot, zonder grote investeringen te doen. Echter, lang niet in al die markten is Seat zo succesvol dat de investering in een geheel nieuw model zich terugverdient.

Bovendien wachtte Seat op een uitgelezen kans. Moederbedrijf volkswagen heeft de nieuwste modellen namelijk zo ontwikkeld dat ze worden opgebouwd uit standaard-onderdelen. Als bij een blokkendoos kunnen componenten worden gecombineerd om tot een nieuwe auto te komen. Zonder het wiel opnieuw uit te vinden, kon Seat dit keer wel een eigen model maken zonder grote investeringen te doen.

Een uniek massaproduct

Onderhuids heeft de nieuwe Seat Leon daarom onderdelen die ook zijn terug te vinden in de Volkswagen Golf VII en de nieuwe Audi A3. De punten die bepalend zijn voor het karakter zijn door Seat zelf ontwikkeld. Zo verraadt het uiterlijk van de nieuwe Leon op geen enkele manier dat er gebruik is gemaakt van standaardonderdelen. In vergelijking met de vorige Leon is de nieuwe generatie scherper,

sportiever en strakker gelijnd. Alle lijnen komen in een punt samen in de neus en daardoor straalt de Leon energie uit.

Op een enkel punt ging vorm voor functie, zo zijn de buitenspiegels onhandig klein en vermindert de brede C-stijl (de balk tussen de achterportieren en de achterruit) het zicht bij achteruitrijden.

De royale wielbasis zorgt bovendien voor veel ruimte binnenin. De ruimte achter het stuur is prima. Afhankelijk van de gekozen stoelen kan de zit onwennig hoog zijn, maar ondanks herhaald proberen kon de bestuurdersstoel echt niet verder in hoogte worden versteld. De ruimte achterin is redelijk. Echter, omdat de voorstoelen van achteren zacht en "hol" zijn, biedt de Leon net even meer bruikbare beenruimte dan de concurrentie. De bagageruimte is met 380 liter exact even groot als die van de stalgenoten (Audi A3, VW Golf).

Het interieur is strak en modern vormgegeven. De boven- en de onderkant van het dashboard kunnen desgewenst in contrasterende kleuren worden uitgevoerd en dat geeft een bijzondere sfeer. Een leuk detail is de trapeziumvorm die in allerlei details terugkomt, van het stuurwiel tot de deurhendels. Het uiterlijk is daarmee op-en-top Seat.

Uitrusting

Hetzelfde geldt voor de uitrusting. Zo is het brein van het gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem gelijk aan dat van de andere Volkswagen-merken. Seat zorgt echter voor een geheel eigen vormgeving en bedieningslogica. "EasyConnect", zoals dit systeem heet, reageert vaak storend traag op commando's en helaas is dat ook uniek voor Seat. Zelfs het display tussen de snelheidsmeter en de toerenteller heeft net even mooiere "graphics" dan gebruikelijk.

Optioneel kan de Leon worden voorzien van LED-koplampen. In vergelijking met gewone koplampen geeft LED een witter licht en is het stroomverbruik beduidend lager. Heel slim: op hoge snelheid kantelt de koplamp iets, zodat de lichtbundel verder reikt.

Benzine

Voor deze test is eerst gereden met de 1.4 liter TSI benzinemotor. Dankzij de assistentie van een turbo levert deze motor veel meer vermogen dan de relatief bescheiden inhoud doet vermoeden. Bovendien doet de 1.4 TSI dat met een enorm enthousiasme. Zodra het koppelingspedaal wordt losgelaten, zet de "Leon 1.4 TSI" zich meer dan gewillig in beweging.

Ook tijdens tussensprints bouwt de krachtbron zo gretig vermogen op, dat de auto uitdaagt tot hard rijden. Bij uiterst kalm rijden lijkt het mechaniek welhaast te protesteren. Vooral bij zeer langzaam wegrijden vanuit stilstand kan de motor soms bokkig reageren.

Ondanks de meer dan prima prestaties, is het verbruik laag. Ongeloofwaardig laag zelfs. Een route met snelwegen en stadsverkeer kostte volgens de boordcomputer welgeteld 5.1 liter benzine per 100 km. Diverse kleinere, en tragere, auto's verbruiken meer!

Diesel

Voor wie graag wil besparen is er de 1.6 liter dieselmotor. Deze levert 105 pk / 250 Nm en dat is voldoende om moeiteloos mee te komen met de verkeersstroom. Voor vlotte tussensprints wordt bij voorkeur teruggeschakeld, maar ook dan valt het vermogen niet tegen. Eenmaal op kruissnelheid is het toerental, en daarmee zowel het verbruik als het geluidsniveau, aangenaam laag.

Een superzuinige "Ecomotive" is in ontwikkeling, maar ook de gewone 1.6 TDI is aangenaam zuinig. Op een zeer veeleisende testroute kwam het verbruik uit op 4.6 liter per 100 km en dat benadert het verbruik van spaardiesels van andere merken.

De 2.0 TDI is de duurste en zonder enige twijfel de fijnste motor op de prijslijst. Deze 150 pk / 320 Nm sterke diesel levert een overvloed aan vermogen, ongeacht het toerental. Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is al voldoende voor een machtige versnelling, terwijl de 2.0 TDI op de snelweg zelfs stiller is dan de benzinemotoren!

Weggedrag

Volgens het "blokkendoos"-principe zijn alle motoren kant-en-klaar overgenomen van moederbedrijf Volkswagen. Dat geldt echter niet voor het meest karakteriserende deel van de auto: het onderstel. Seat heeft zowel de wielophanging als de stuurinrichting op maat gemaakt voor de Leon.

Het effect hiervan is bijzonder. Terwijl de tegenstrevers zo solide voelen dat ze uit één brok lijken te zijn gegoten, voelt de Leon lichtvoetig en beweeglijk. De Leon stuurt licht in de stad, maar direct en met gevoel op bochtige trajecten.

Dit gevoel wordt kunstmatig wanneer wordt gekozen voor "rijstrookassistentie". In plaats dat dit systeem voorzichtig assisteert na het onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek, is voelbaar hoe de auto zelf stuurt nog voordat de chauffeur initiatief neemt.

De meest sportieve versie van dit moment is de "FR". De FR is geen uitsproken sportwagen (die rol is voor de "Cupra" weggelegd), maar geeft de Leon wel een extra sportief karakter. Het onderstel wordt iets stugger en de besturing iets directer, zonder dat het oncomfortabel wordt. Juist dan is te merken hoe fraai de Leon in balans is. Bochten worden met de FR niet genomen, maar met plezier verslonden. Met de Leon is Seat weer helemaal terug in vorm!

Conclusie

Seat is de jonge, sportieve tak van Volkswagen. De laatste modellen van Seat waren echter regelrechte kopieën van Volkswagen en daarom kon Seat het gekoesterde imago nauwelijks waarmaken. De Leon maakt het echter allemaal goed.

Onderhuids deelt de Leon onderdelen met modellen van Volkswagen en Audi. Op die manier konden hoge ontwikkelingskosten worden uitgespaard en is de Leon bovendien vriendelijk geprijsd. De vormgeving is uniek voor Seat. Het veelbelovende uiterlijk wordt waargemaakt met een sportief karakter. De Leon is levendig en wendbaar, de Leon FR is zelfs uitdagend en opwindend. Ongeacht de gekozen aandrijving zijn de prestaties verdienstelijk en het verbruik aangenaam laag. ■

Specificaties

Seat Leon 1.4 TSI FR (140 pk)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	426 x 182 x 146 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.124 kg
Aanhanger	610 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	380 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties

Motorinhoud	1395 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	140 pk @ 4500 tpm
Koppel	250 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,2 sec.
Topsnelheid	211 km/u
Verbruik gemiddeld	5,2 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	119 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 25.690,-
Prijs instapmodel	€ 21.900,-