



Seat Leon (2005 - 2012)

Kartoffelen met Spaanse peper

Autotest | Seat wil de sportieve tak van de Volkswagen-familie zijn. Dat kan worden bereikt door in iedere reclameuiting en in iedere zin het woordje "sportief" te stoppen, in de hoop dat de koper het dan vanzelf gelooft. Maar het is beter de sportiviteit te bewijzen. En hoe kan dat beter dan door met de nieuwe Leon naar het circuit van Oschersleben (Duitsland) te rijden om de auto daar aan de tand te voelen? Bovendien vindt juist daar de presentatie plaats van de race-uitvoering van de nieuwe Leon.

Voor deze bijzondere proefrit wordt op het eerste gezicht een wonderlijke uitvoering van de Leon gekozen. De hier gereden "Sport-up"-versie is de meest sportieve en dat betekent een straffer onderstel, scherpere besturing en bredere banden. Tot zo ver heel logisch: neem bij een test van een sportieve auto ook de meest sportieve uitvoering.

Maar diezelfde testauto is niet voorzien van een benzine- maar van een dieselmotor. Dat lijkt onlogisch, maar is dat niet als duidelijk wordt dat Oschersleben nabij Berlijn ligt. De paardekrachten van een benzinemotor maken een auto levendig, maar de Newtonmeters van een diesel maken een auto sterk. Het is juist de "diepe kracht" van een dieselmotor die van pas komt op de Duitse Autobahn. Een diesel is misschien niet als eerste weg bij het verkeerslicht, maar als het al hard gaat, doet een diesel er graag nog een schepje bovenop terwijl een benzineauto juist dan buiten adem raakt. Een prettig vooruitzicht, want er staan ruim 700 testkilometers gepland voor de eerste dag.



Autobahn

De nieuwe Leon is geen sportwagen, maar slechts een personenauto met sportief karakter. Het onderstel is wel stevig, maar nooit onprettig hard. De besturing is direct en nauwkeurig, maar niet zenuwachtig. De remmen zijn krachtig, maar niet te bijterig. Het is allemaal precies de juiste mix tussen sportiviteit en dagelijkse bruikbaarheid.

Op die regel blijken al tijdens de eerste rit een paar uitzonderingen te bestaan. Zo zijn de sportstoelen wel diep maar net niet stevig genoeg, zodat de inzittenden er soms te diep in verdwijnen. De armen hebben dan minder bewegingsvrijheid of de rug komt in een vreemde kronkel te liggen (beide geheel afhankelijk van het postuur). Een echt nadeel van deze Sport-up zijn de brede banden die nadrukkelijk hoorbaar zijn. Ook de dieselmotor schaamt zich niet voor z'n afkomst: ongeacht het tempo is altijd duidelijk dat deze Leon dieselolie verbrandt.



Eenmaal over de Duits-Nederlandse grens zit het tempo er goed in. De krachtbron is een goede bekende, want de diverse recent geteste Audi's en Volkswagens zijn leverbaar met exact dezelfde 2.0 liter turbodiesel. In de Leon komt deze beter tot zijn recht. In de stad is de auto sneller, op de snelweg ronduit machtig.

Zelfs bij snelheden rond de 170 km/u in de 6e versnelling, heeft dit "dieseltje" nog zoveel kracht dat de inzittenden de acceleratie duidelijk kunnen voelen. Wel wordt deze Leon met sportonderstel wat springerig bij dergelijke snelheden. De rit naar het circuit is verbluffend snel afgelegd. Zowel auto als bestuurder tonen geen spoor van vermoeidheid.



Paddock

Wanneer de Leon-raceauto is onthuld, gaat deze samen met de testauto uitgebreid op de foto. Later op de dag zullen zowel deze raceauto als de genodigde Leons een aantal paraderondjes over het circuit rijden. Tussen de diverse raceklassen van het "FIA World Touring Car Championship" moet de rijdende presentatie van de nieuwe Leon het publiek

vermaken. Ondergetekende ijsbeert ongeduldig rondom de auto.



Op het moment van testen staat de nieuwe Leon nog niet bij de dealer. Voor velen is dit de eerste kans de auto in levende lijve te aanschouwen. Twee Italiaanse bezoekers kennen de Leon alleen van foto's van het prototype: de "Salsa". Seat gebruikte dit prototype om de nieuwe huisstijl te ontwikkelen die eerder te zien was bij de Altea en Toledo. Dat zijn echter relatief hoge ruimteauto's en de Leon is de eerste gewone personenauto. Het nieuwe design lijkt te zijn bedoeld voor een auto als deze.



Omdat de Leon een "gewone personenauto" is, is de binnenruimte niet vergelijkbaar met die van de Altea en Toledo. Zowel de ruimte achterin als de bagageruimte zijn niet meer dan gemiddeld voor een hatchback als deze. De deurhendels van de achterdeuren zijn echter verstopt in de holle achterrautjes en mede daarom heeft deze vijfdeurs Leon veel weg van een coupé. In vergelijking met een coupé, is de binnenruimte juist overweldigend.

Interieur

De vormgeving van het interieur is bovengemiddeld fraai, maar helaas niet zo vernieuwend als het exterieur. Dat komt onder andere omdat zo veel mogelijk gebruik is gemaakt van standaard Volkswagen-onderdelen. Zeer geslaagd zijn de klokken met, heel sportief, een centraal geplaatste toerenteller en daarnaast een kleine snelheidsmeter. Het met leder beklede stuurwiel geeft samen met de korte versnellingspook opnieuw precies het juiste gevoel tussen sportiviteit en comfort.

Op de uitrusting van de hier gereden top-versie is weinig aan te merken, of het moet zijn dat het optionele navigatiesysteem niet alleen kostbaar maar ook minder handig en minder modern is dan dat van de concurrentie (i.e. CD-ROM i.p.v. DVD, minder doordachte bediening, minder overzichtelijke instructies, geen muziek CD afspelen tijdens navigeren). Tenslotte is de binnenspiegel zo onpraktisch groot dat deze een deel van het zicht beneemt.



In parade

Eindelijk, na lang wachten is het tijd voor de beloofde paraderondjes. Ondanks het feit dat de andere Leons voorzien zijn van de snelst leverbare benzinemotoren, kan de dieselende testauto de collega's goed bijhouden. Zoals de meeste Volkswagen-diesels kent ook deze krachtbron een nadrukkelijk turbogat. Na iedere bocht moet de motor op toeren komen, daarna is het vermogen zo overweldigend dat de TDi de snelste auto op het rechte stuk is.



De wegligging van iedere Leon is, ongeacht de motor, subliem. De grenzen liggen veel verder dan tijdens de test op de openbare weg ooit nodig was of zal zijn. Dat is uiteraard goed voor de veiligheid, maar voor een auto als deze garandeert het ook volop rijplezier. De testauto gaat iedere ronde sneller door de bochten, de kerbstones worden brutaler meegenomen en de rondetijden worden scherper en scherper. Licht bezweet is het tijd om van rijder te wisselen.

Om te laten zien waartoe de Leon echt in staat is, neemt Seat-coureur Tom Coronel het stuur over. Hij demonstreert schijnbaar moeiteloos dat deze gewone straatauto zich prima thuisvoelt op een racebaan. Het tempo is moordend en de auto laat zich alles welgevallen. Coronel: "Wie zichzelf niet overschat, kan met deze iedere-dag auto ontstellend veel rijplezier hebben terwijl de veiligheid altijd is gegarandeerd". Nu is ineens duidelijk waarom Seat vol vertrouwen een groep argeloze journalisten op het circuit loslaat met de nieuwe Leon ...



Conclusie

Voor de lezers die alleen de foto's bekijken en de conclusie lezen is er goed nieuws: de nieuwe Seat Leon rijdt zo goed als 'ie er uit ziet. De nieuwkomer is dankzij Spaans temperament en Duitse gründlichkeit de meest geslaagde mix van sportiviteit en dagelijkse bruikbaarheid die Seat tot nu toe heeft gepresenteerd. De dieselmotor presteert uitstekend, waarbij ook het onderstel en de besturing alle sportieve claims waarmaken. ■



Specificaties

Seat Leon (2005 - 2012)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

432 x 177 x 146 cm
258 cm

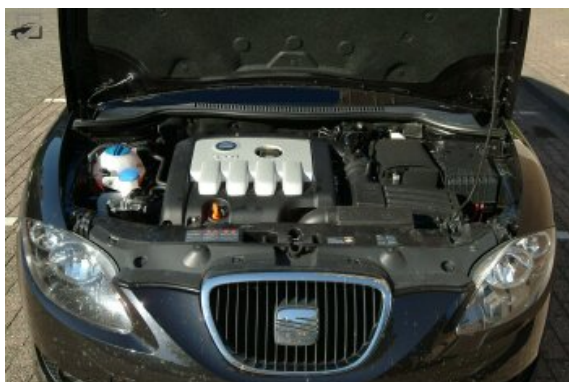
Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.290 kg
690 kg
1.400 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

55 l
341 l
225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1968 cc
4/4
140 pk @ 4000 rpm
320 Nm @ 1750 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

9.3 sec.
205 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.7 l / 100 km
7.5 l / 100 km
4.7 l / 100 km
147 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 28.895,-
€ 17.495,-