



Fotos: Michael Blumenstein

Der Cupra Leon Kombi ist bereits als Vor-Facelift-Modell eine sehr gute Wahl für Dienstwagenfahrer.

Zugreifen oder doch warten?

Der Cupra Leon Sportstourer TDI ist eigentlich das ideale Langstreckenfahrzeug. Und eigentlich kann man das Eigentlich streichen. Dennoch stellt sich die Frage: jetzt zuschlagen oder warten?

Kommen wir direkt zum Punkt: Der Cupra Leon bekommt dieser Tage das erste Facelift. Wie die Modernisierung aussieht und was sie technisch bedeutet? Schauen Sie auf Seite 42. Ob es sich „lohnt“, noch mit dem aktuellen Modell durchzustarten oder doch besser auf den „neuen“ Leon zu warten, haben wir mal abgeklärt.

Cupra Leon Sportstourer TDI

Testwagenpreis: 44.065

R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS

360 Nm ab 1.600 U/min

7-Gang-DSG | 213 km/h | 9 s

WLTP: 5 D | 132 g/km

4.657 x 1.799 x 1.439 mm

Kofferraum: 600–1.600 Liter

HK: 12 | **VK:** 19 | **TK:** 21

Wartung: 30.000/jährlich

Garantie: 5 Jahre | 150.000 km

Fakt ist: Der Cupra Leon ist ein verdammt gutes Automobil mit viel Platz und einem phänomenal guten Image angesichts dessen, dass es Cupra erst seit rund sechs Jahren gibt.

Wir drehen derweil noch ein paar Runden im „alten“ Leon Sportstourer, der nach wie vor nicht alt wirkt. Selbst mit einem anachronistischen Dieselantrieb unter der Haube – unserer ersten Wahl für Vielfahrer. Der TDI ist ein alter Bekannter und ein Guter zugleich. Der Zweiliter-Vierzylinder ist mit 150 PS nicht übermotorisiert. Dennoch kommt man mit ihm deutlich schneller ans weit entfernte Ziel als mit den übermotorisierten E-Autos. Denn wer keine „Biopause“ einlegen muss, fährt mit einer Tankfüllung von Rosenheim nach Hamburg. Beim Cupra Born bedeutet das zwei Lade-stopps, mit keinem E-Auto ist es bei TDI-Tempo mit nur einem Halt machbar. So hat auch anno 2024 der Diesel seine Berechtigung und ist zumindest für den genannten Anwendungsfall der beste Antrieb. Für alle anderen könnte der E-Antrieb besser sein.

Idealer Reisewagen

Klack, die automatische Türverriegelung sperrt lautstark die Türschlösser,

das Siebengang-DSG ruckelt sich in den ersten Gang und es geht geräuschvoll los. Genau in solchen Situationen vermisst man den fast lautlosen Direktantrieb eines E-Motors. Beim Durchtreten des Gaspedals sucht das DSG hin und wieder nach dem richtigen Gang. Das hat früher niemanden gestört, jetzt eventuell schon. Ob das der erneuerte Leon TDI besser macht, darf bezweifelt werden. Denn an der Motor-Getriebe-Abstimmung des 150-PS-Diesels, dem einzigen TDI im Cupra-Programm, wird sich nichts ändern.

360 Newtonmeter geben dem Spanier Gelassenheit, um souverän herausbeschleunigen zu können. Das Motorengeräusch ist präsent, aber



Ins Heck des 4,66-Meter-Kombis passen 600 bis 1.600 Liter Gepäck.



1 Keine AGR-Sitze, dennoch langstreckentauglich. **2** Auch im Fond gibt es ausreichend Platz für weite Fahrten. **3** Und beim Kofferraumvolumen macht dem Leon kaum einer was vor. **4** Nicht ideal: das Infotainmentsystem. **5** Gut: die Lenkradbedienung.

nicht anstrengend. Fünf Liter gibt Cupra als WLTP-Wert an. Mit dem 50-Liter-Tank sind theoretisch 1.000 Kilometer machbar. Wer es drauf anlegt, kann den 4,66-Meter-Kombi auch mit unter fünf Litern bewegen – dann aber eher im E-Auto-Tempo. Fleißige Vertriebler werden bei gut sechs Litern landen. Der Leon TDI rollt auf Wunsch auch mal Tacho 230 und liegt dabei satt und sicher auf der Straße. Der Testwagen hatte das 800 Euro (netto) teure Adaptivfahrwerk installiert, das im Zusammenspiel mit den montierten 18-Zoll-(Winter-)Reifen einen sehr harmonischen Eindruck hinterließ – speziell dann, wenn der Fahrwerksregler im „Individual-Fahrprofil“ voll auf Komfort gestellt wurde.

Lediglich Querfugen regen die Vorderachse leicht zum Poltern an, was aber auch an den großen Winterpneus liegen kann, das Hinterteil wippt bei Bodenwellen schon mal nach. Eine zackige Lenkung rundet das Set-up positiv ab. Lediglich die Windgeräusche werden ab 160 km/h hörbarer als in manch anderen Kompaktwagen.

Viel Platz

Wohlbehütet sitzt man hinter dem Volant. Die Fahrerposition lässt sich sehr gut an den Körper anpassen, der Seitenhalt ist für ein dynamisch konnotiertes Fahrzeug ausreichend. Eine verstellbare Kopfstütze und eine ausziehbare Schenkelaufklage inklusive Neigungsverstellung wären das „Tüpfelchen auf dem i“, aber auch so sind die Fauteuils langstreckentauglich.

Bei der Bedienung scheiden sich hingegen die Geister. Zu viel Touch, zu

wenig Haptik könnte die Kurzkritik lauten. Immerhin: Es gibt im Lenkrad noch Tasten und sogar Drehrollen zum Bedienen der Lautstärke und Scrollen durch diverse Funktionen. Das hat Seltenheitswert, ist aber nach wie vor erstklassig nutzbar. Auch gut: Zwei Handys sind parallel mit dem Cupra Leon koppelbar, eins auch kabellos mit Apple Carplay (240 Euro extra).

Die Sprachbedienung funktioniert mal gerade so akzeptabel, an anderen Tagen inakzeptabel. Schön hingegen, dass es im Leon auch noch Details gibt, die bereits 20 Jahre exakt so existieren. Die Verstellung für die Außenspiegel zum Beispiel, versteht jeder. Gleiches gilt für die vier Taster der vier elektrischen Fensterheber – hier wird noch nicht gespart, wie im Cupra Born, den ID-Modellen und im Volvo EX30, die jeweils nur zwei Tasten für vier Fenster haben.

Beim Platzangebot dürfte im Leon Sportstourer niemand Grund zur Klage haben. Vorn, hinten und im Kofferraum passt jeweils überdurchschnittlich viel hinein. Die Umklappfunktion der Fondlehnen wird mechanisch ein-

geleitet und es ergibt sich eine dezent ansteigende Fläche nach vorn. Gepäcknetz (200 Euro) hinter Fahrer und Beifahrer geklemmt und das Gut im Heck an den groß dimensionierten Verzurrösen fixieren und die Fahrt kann sicher beginnen. Wer den Ladeboden anhebt, wird sich eventuell wundern. Zumindest all jene, die das Notrad für 97 Euro bestellt haben – eine gute Geldausgabe, auch 2024 noch immer. Platte Reifen gibt es selten, aber wenn, dann ... In der Reserveradmulde des Cupra Leon verbirgt sich jedoch ein dürrer Reifen des chinesischen Herstellers Linglong. Besser als keiner, aber definitiv nicht die erste Wahl ... Klappe zu.

Günstig ist nicht

Das mit nur acht Segmenten pro Seite zwar recht grobe, aber dennoch gute und günstige Matrixlicht (676 Euro) gibt es derzeit nur bei Cupra, bei Seat sind es Voll-LED-Scheinwerfer (für teure 950 Euro). Preislich rangiert der Cupra Leon Sportstourer dezent über dem baugleichen Bruder Seat Leon Sportstourer mit sehr ähnlicher Ausstattung. So oder so kommen selbst sparsame Leon-TDI-Kunden über die 40.000-Euro-Marke. Im Seat gibt es noch den schwächeren TDI mit 115 PS, allerdings als nur mit Sechsgang-Handschriftung und nicht mit DSG.

Gut: Cupra bietet seit einigen Monaten eine Garantiezeit von fünf Jahren respektive 150.000 Kilometern. Daran sollten sich Seat und die meisten anderen europäischen Hersteller orientieren, die nach wie vor nur zwei Jahre anbieten. *M. Blumenstein*

DAT-PROGNOSE

Cupra Leon

Sportstourer TDI (inkl.

Ausstattung; 36 Mon.)

15.000 km/Jahr: 39,5 %

25.000 km/Jahr: 37,9 %

40.000 km/Jahr: 31,6 %



Doppeltes Facelift

Cupra möbelt rund vier Jahre nach dem Start des Leon und des Formentor beide Modelle auf. Neben frischer Optik gibt es technische Updates beim Infotainment und der Phev-Reichweite.



Fotos: Michael Blumenstein

Autoflotte-Fuhrparktag am 19.9. mit dem neuen Leon: autoflotte.de/cupra

Eins gleich vorweg: Der Seat Leon, Zwilling des Cupra Leon, erhält „nur“ eine Technikaufwertung, optisch bleibt beim Seat alles wie gehabt. Positiv: Die Auffrischung des Cupra Leon bewirkt eine stärkere Differenzierung der beiden Marken mit demselben Modell, wenngleich unter dem Blech weiterhin fast alles identisch ist, wie zwischen Cupra Leon und dem SUV-Ableger Formentor ebenfalls.

Jetzt bekommen Formentor und Leon eine neue Front – Shark-Nose. Die Scheinwerfer erhalten ein neues Innenleben mit drei Leuchtpunkten. Am Heck gibt es Anabolika-Stoßfänger und die omnipräsenten Leucht-Logos. Dezent ist anders. Aber Cupra ist auch nicht für Zurückhaltung bekannt. Das mögen die Kunden, das beweisen die Zahlen. Cupra soll nicht jedem gefallen, aber einige lieben die Marke. So ungefähr kann das wiedergegeben werden, was Wayne Griffith, CEO von Seat, am Abend der Präsentation in Madrid sagte.

Neue Technik

Innen gibt es neue Sitzbezüge sowie hochwertigere Materialien. Im „Cupra-Mode“ werden Schaltblitze bei höchsten Drehzahlen angezeigt – Spielerei. Interessanter: das Sennheiser-Soundsystem. Ebenso markant ist der 12,9-Zoll-Bildschirm. Schalter, beispielsweise um direkt ins Klimamenu zu kommen, gibt es nach wie vor

nicht. Dafür beleuchtete Touchslider und eine gekühlte Induktivladefunktion fürs Smartphone.

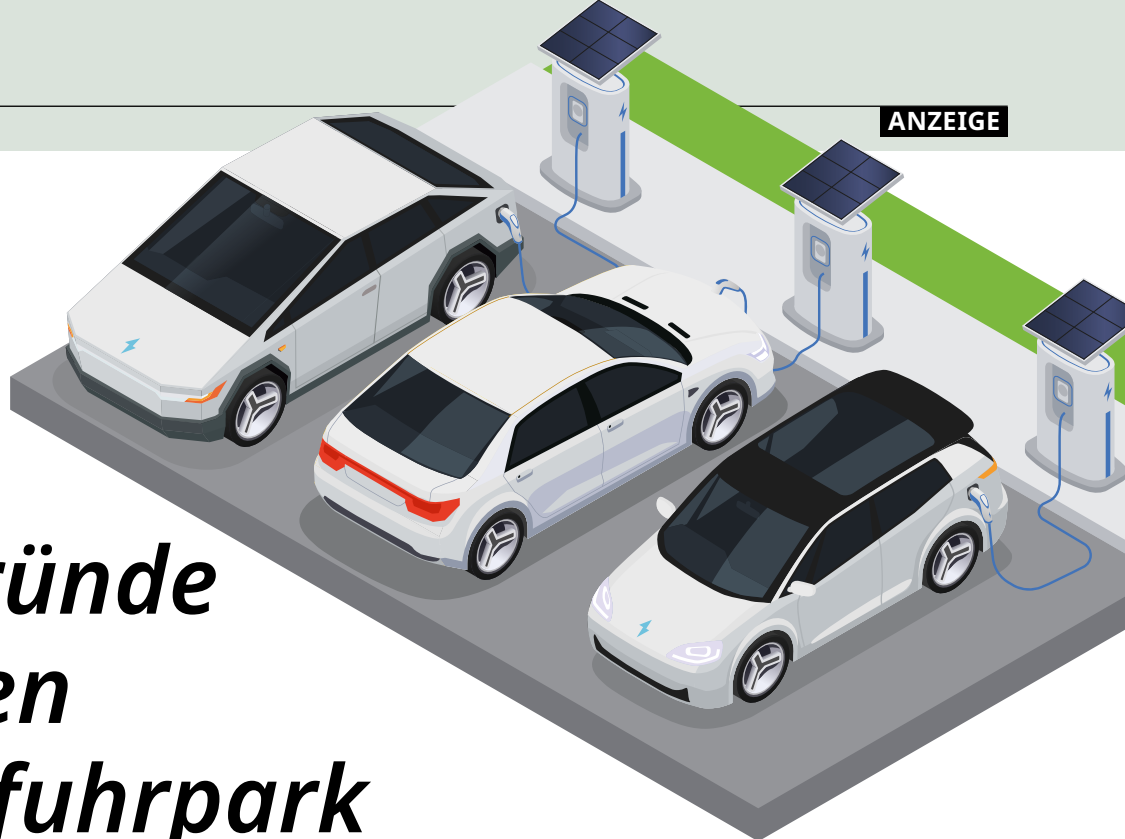
Bis zu 100 E-Kilometer sollen die Plug-in-Hybride (204 und 272 PS) dank des 19,7-kWh-Akkus (nutzbar) schaffen. Nachgeladen wird mit 11 oder 50 kW (CCS). Basismotor ist nach wie vor der 150-PS-TSI. Leistungsparallel gibt es den 150-PS-TDI, der für Vielfahrer das A und O bleiben dürfte. Die Leistungsbereitschaft staffelt sich bei den Benzinern über 200 und 265 PS bis hinauf zum neuen Top-Motor mit 333 PS und Allradantrieb. Der VZ5-Fünfsylinder mit 390 PS und die Vierzylinder-TSI mit 300 respektive 310 PS entfallen. Eine aktive Drehmomentverteilung an der Hinterachse (hatte bislang nur der VZ5) und auf Wunsch die (ebenfalls) vom Formentor VZ5 bekannten Akebono-Bremsen runden das Sportbild ab. Der Leon-Fünftürer bekommt „nur“ 300 PS und ausschließlich Frontantrieb. Die Preise verändern sich wohl nicht. Der Cupra Leon startet ab 29.412 Euro, für den Sportstourer (Kombi) werden 1.450 Euro mehr fällig. Der Cupra Formentor kostet mindestens 33.227 Euro – jeweils mit 150-TSI-PS. *mb*



Neue Lackierungen und neue Räder-Designs auch beim Cupra Formentor.



Leucht-Logos sind 2024 bei allen Automobil-Herstellern angesagt.



Fünf Gründe für einen Elektrofuhrpark

Beim Vergleich von Elektroautos mit konventionellen Fahrzeugen schneidet in vielen Fällen die elektrische Variante günstiger ab. Die Allianz hat auch für die E-Mobilität passgenaue Leistungen.

Die Mobilitätswende ist längst mehr als nur ein Wort. Immer mehr Betriebe orientieren sich neu und setzen Elektrofahrzeuge als Firmenwagen ein. Fünf Gründe sprechen für den Einsatz:

- Elektrofahrzeuge sind umweltfreundlich. Sie stoßen lokal keine Abgase aus und reduzieren die CO₂-Emissionen.
- Die Betriebskosten sind im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennermotoren günstiger, sie verbrauchen weniger Energie und benötigen weniger Wartung.
- Nur 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises werden bei Firmenwagen unter 70.000 Euro Anschaffungspreis als geldwerter Vorteil versteuert. Sind die Fahrzeuge teurer, liegt der Steuersatz bei 0,5 Prozent.
- Der Einsatz von Elektrofahrzeugen bringt dem Unternehmen ein positives Image.
- Arbeitnehmer profitieren von einer monatlichen Pauschale durch den Arbeitgeber für die Ladestromkosten, wenn sie die Kosten für das Laden des Elektro-Firmenwagens aus eigener Tasche zahlen.

wagen abschließen. Für E-Fahrzeuge sind aber zusätzliche Leistungen empfehlenswert. Das betrifft zum Beispiel den Versicherungsschutz für den Akku und die Elektronik. Sinnvoll ist es auch, den Diebstahl von Wallbox und Ladekabel abzudecken.

Die Allianz schützt passgenau

Im Rahmen der Teilkasko sind bei der Zusatzdeckung für Elektro- und Hybridfahrzeuge Folgeschäden am Akku durch Tierbiss und Kurzschluss mitversichert. Schäden, die nach einem Blitzschlag durch Überspannung an den Teilen des Fahrzeugs entstehen, sind ebenfalls gedeckt. Bei der Vollkasko kommen die Allgefahrenabdeckung für den Akku und die Schäden an der eigenen fest installierten Ladestation durch Vandalismus oder Fehlbedienung beim Laden oder we-

gen eines Fahrzeugfehlers obendrauf. Bei reinen Akkuschäden gewährt die Allianz bis zu 24 Monaten eine Neu-preisentschädigung. Die Zustandsdiagnostik zur Überprüfung der Reparaturfähigkeit gehört auch zum Zusatzschutz für den Akku. Auch Kosten für den Ausbau beziehungsweise die Verbringung zur nächsten Rücknahmestelle sind abgesichert, ebenso die Kosten für die Entsorgung, wenn der Akku irreparabel ist. Gedeckt sind Kosten, die durch Brand oder Entzündung des Akkus entstehen, und die Kosten für die Lagerung in einem Wassercontainer. Standgebühren, die durch den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand anfallen, werden bis zu 14 Tagen übernommen. Auf den Versicherungsbeitrag von Elektrofahrzeugen ist ein Nachlass bis zu 30 Prozent möglich.

THG-Quote und Wallbox nicht vergessen!

Bei der Treibhausgas-Minderungsquote stehen momentan 90 Euro für Elektro-Pkw und 135 Euro für Elektro-Nutzfahrzeuge abrufbereit. Flottenbetreiber können die Quote einfach über die Allianz beantragen, die hier mit dem ADAC zusammenarbeitet. Nicht zu vergessen ist auch die Wallbox: Die Allianz bietet in Kooperation mit E.ON Drive Wallboxen für das Firmengelände und für Dienstwagennutzer zu speziell verhandelten Konditionen an.



Grundsätzlich kann der Kunde jede Voll- oder Teilkasko für Elektrodienst-