



Fotos: Michael Blumenstein

Ja, der Leon Plug-in-Hybrid kann auch an den DC-Schnelllader. Die Maximalgeschwindigkeit liegt bei 50 kW – AC 11 kW.

Seat existiert noch – und wie

Seat baut nach wie vor formidable Fahrzeuge. Der technisch aufgefrischte Leon Plug-in-Hybrid ist das vielleicht beste Beispiel – auch als Fünftürer und gerade als Firmenauto.

Seat ist mit seinen 75 Jahren der Opa der spanischen Autobauer. Der Newcomer Cupra dagegen noch immer ein kleines Kind, kurz vor der Einschulung. Wie so oft lösen die Enkel irgendwann die Eltern und Großeltern ab.

Bei Cupra und Seat passiert das gerade – nicht ohne Zutun des Cupra-Marketingbudgets, bei dem reichlich Geld vorhanden ist. Vielleicht auch, weil es bei Seat eingespart wird. Doch nach wie vor hat Seat Modelle im Programm, die Geld in die Kassen spülen.

Zuerst gab es Zwillinge

Der Spätherbst 2018. Mit dem Cupra Ateca betritt das erste Modell der Marke mit dem Tribal die Bühne. Ateca? Kannte man von Seat. Aber eben nicht in der scharfen Version.

Das zweite Cupra-Modell, der Leon, war für die Designer keine Herausforderung, weshalb er dem Seat-Original wie ein eineiiger Zwilling glich – lediglich mit ein paar Sommerprossen als Unterscheidungsmerkmal. Mittlerweile bereichern Formentor, Terramar, Born und Tavascan die Marke und sind Eigenkreationen. Und

die beiden Leons differenzieren sich seit Sommer 2024 deutlich – zumindest optisch. Rund 310.000 Fahrzeuge konnte Seat im vergangenen Jahr absetzen – etwa 7,5 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Den Rest zu den insgesamt von Seat und Cupra verkauften 558.000 Autos weltweit steuerte die neue Marke bei. Totgesagte leben halt bekanntlich länger.

Seat bleibt also standhaft und die Autos überzeugen ohne große Werbung vor allem Flottenkunden mit ihrer Unaufgeregtheit. Dabei hat es der Leon den Fuhrparks besonders angehtan. Kein Wunder, treffen die angebotenen Motoren ins Schwarze und die Ausstattung passt. Und ganz nebenbei kann auch das Design gefallen – das seit fünf Jahren unangetastet



Das Schiebedach öffnet weit, bringt Luft und Licht – 18-Zöller braucht es nicht.



1 Das Cockpit ist im Prinzip nur in Nuancen angepasst. Vor allem das Infotainmentsystem (MIB4) hat bei der Bedienfreundlichkeit zugelegt. **2** Klacklack und schon ist der Tempobimmler aus. **3** Wer umlegt, erhält beim Phev eine fast ebene Ladefläche, die 40:60 teilbar ist. **4** Durchblickt jeder – die Schaltlogik. **5** Da sitzt es sich gut - Leder gibt es nicht.

bleibt – auch ein Qualitätsmerkmal. Denn eine optische Auffrischung gab es nur für den Cupra Leon.

Technisch aufgefrischt

Technisch hat sich auch beim Seat einiges getan und wir blicken direkt mal in die Scheinwerfer. Gab es bislang Matrixlicht nur beim Cupra, hat dieser nun HD-Matrixlicht als Option in der Ausstattungsliste stehen und der Seat Leon erhielt das „einfache“ System mit elf LED-Elementen pro Seite. Aber bereits diese können in der Wirkung überzeugen und helfen, nachts mehr zu sehen. Allerdings ist der Aufpreis von 1.088 Euro (1.273 Euro für Ausstattungsline Style und Road Edition) happig. Sonst gibt es außen nichts Neues zu vermeiden.

Weiter geht es im Innenraum. Das MIB4-Infotainmentsystem haben nun auch die Leon-Geschwister bekommen. Mehr Displaygröße (10,4–12,9 Zoll) und mehr Individualisierung, ein paar selbst zu setzende Shortcuts und ein bisschen Hintergrundbeleuchtung für relevante Tasten – das wurde zuvor irgendwie vergessen. Vergessen hat man nach wie vor, dass einige

Fahrer das Display nachts gern abschalten, um die Eigenblendung zu vermeiden. Da gibt es nach wie vor Nachholbedarf. Dennoch kann das Ergebnis überzeugen, wie in allen anderen Volkswagen-Konzern-Derivaten.

Eine sehr gute Sitzposition, die sich aus dem weiten Verstellbereich von Lenkrad und Gestühl ergibt, war bereits zuvor Standard. Lediglich der Beifahrer geht teilweise leer aus, ihm fehlt in jedem Fall eine Höhenverstellung. Die Sitze per se sind sehr gut und für Langstrecken prädestiniert.

Lange Menschen vermissen eventuell eine ausziehbare Schenkelaufgabe, AGR-würdige Funktionen gibt es weder bei Seat noch bei Cupra. Schade drum, denn diese würden zum Großteil der Kunden – Flottenkunden – sehr gut passen. Und wer seinen Leon verfeinern möchte, würde sich über Leder in dieser Klasse freuen. Es bleibt beim Konjunktiv II.

Viel Platz im Fond

In Reihe zwei genießen Leon-Kunden fürstliche Platzverhältnisse – auch auf den Stoffsitzen oder dem im Testwagen montierten „Dinamica“-Bezug

(800 Euro). Da der Radstand im Vergleich zum Golf Fünftürer um rund fünf Zentimeter länger ist (und die Gesamtlänge um neun), kann man hier superentspannt zu viert verreisen. Die in der Ausstattungslinie FR verwendeten Materialien sorgen zudem für Wohlbefinden.

Wer den auf Wunsch dunklen Innenraum (290 Euro plus Zusatzpakete) – der zudem keine Ausgeburt an Übersichtlichkeit ist – aufhellen möchte, wählt für 1.190 Euro das große Schiebedach, das sich auch wirklich noch öffnen lässt und damit echten Mehrwert bietet.

Den Kofferraum des Leon mit Doppelherz-Motor darf man nicht so genau inspizieren. Hier macht sich ein Teil der Hybridtechnik breit (Akku) und dezimiert diesen um 110 Liter auf kleinwagenmäßige 270 Liter. Wer umklappt, erhält dennoch fast 1.200 Liter, allerdings kein Gepäcksicherungsnetz. Das gibt es nur beim Kombi.

100 E-Kilometer

Womit wir beim Antrieb angekommen sind. Plug-in-Hybride waren meist bäh und nur fürs Sparen von

Seat Leon FR e-Hybrid

Testwagenpreis: 43.828 €

R4/1.498 cm³ | kombiniert

150 kW/204 PS | 330 Nm

6-Gang-DSG

7,7 s | 220 km/h

1.5 TSI: 100/150 PS | 250 Nm

E-Motor: 85 kW/115 PS

E-Reichweite: 126 km

Akku: 19,7 kWh (netto)

25,8 (brutto)

Laden: AC 11 kW | DC 50 kW

WLTP-Verbrauch: 0,4-5,4 S +

16,2 kWh/100 km

Maße: 4.368 x 1.799 x 1.442 mm

Kofferabteil: 270-1.187 Liter

Versicherung: HK 12 | VK 19 | TK 23

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Mit 4,37 Metern nagt der Hatchback am oberen Ende der Kompaktklasse.

Dienstwagenberechtigten gut. Wer nur noch die Hälfte zahlt, schaut oft nicht so genau, wie sinnvoll die Technik zum Nutzungsprofil passt, freut sich aber über mehr Geld im eigenen Säckel und fährt: mit Benzin.

Denn vor dem Facelift waren nur mit Anstrengung mehr als 45 Real-Kilometer Elektrofahrt möglich. Seat hat nun die Batteriekapazität verdoppelt. 25,8 kWh können im Akku gespeichert werden, knapp 20 davon sind nutzbar. Damit schafft der Leon im Normalfall (normale Witterung und normaler Fahrstil) die 100 Kilometer spielend. Wer es drauf anlegt, rollt auch 120 Kilometer elektrisch. Mit 18 kWh pro 100 Kilometer lässt sich der Leon Phev in der Stadt bewegen – die Rekuperationsstärke kann an dem eigenen Geschmack einfach angepasst werden. Das reicht selbst für die langen Pendelstrecken und

häufig für eine Woche Büro und zurück. Geladen wird fortan mit 11 kW Ladeleistung an der Wallbox. Allerdings nur, wenn man für 214 Euro das Typ-2-Ladekabel ordert. Ab Werk ist lediglich das für den Schukostecker dabei. Zudem kann der Leon Phev mit maximal 50 kW am DC-Lader befüllt werden und sich in zirka einer Stunde von „leer“ auf „voll“ bringen.

Immer mit Reserven

Beim Fahren macht sich die große Batterie sehr positiv bemerkbar. Konnte man den alten 10,8-kWh-Akku bei schneller Autobahnfahrt auch mal komplett leerfahren und der Leon mühte sich ab dann mit den übriggebliebenen 150-Verbrenner-PS laut plärrend ab, ist es uns dieses Mal nicht gelungen, den Akku komplett zu entleeren. Der Leon Plug-in-Hybrid des Modelljahres 2025 stellte bei uns immer wieder die volle Leistung von 204 PS bereit. Seat gibt sogar in den technischen Daten eine kurze Leistungsspitze von 272 PS an.

Bestens motorisiert beklagt man sich im Leon Phev nie über Leistungsmangel. Ob Zwischenspur oder Herausbeschleunigen auf der Autobahn, Druck ist vorhanden. Und im E-Modus hat die Vorderachse bei Nässe Traktionsprobleme beim Anfahren. Lediglich im obersten Tempobereich merkt man, dass keine „echten“ 204 PS dauerhaft zur Verfügung stehen. Bereits bei 220 km/h ist Schluss, und da hängt

ein 150-PS-TSI im Windschatten noch dran – falls das wirklich interessiert.

Wer oft die volle Leistung auf Autobahnen nutzt (sollte sich lieber einen TDI holen), kommt beim Verbrauch noch immer mit rund zehn Litern weg – sofern der Akku leer war. Mit vollem Akku konnten wir auf 250 flotten Autobahnkilometern einen Verbrauch von 4,7 Litern realisieren.

Beim Fahrwerk kann man auch einen Seat Leon zum Cupra machen. Zumindest dann, wenn man das Adaptiv-Fahrwerk (im Dynamic-Paket für 807 Euro) wählt. Das jedoch ist aus unserer Sicht und vor allem in Kombination mit den 18-Zoll-Rädern (ab 622 Euro) verzichtbar. Die zwei Partner harmonisieren nicht einwandfrei, was sich in einer polternden Vorderachse hör- und spürbar macht. In der komfortabelsten Einstellung wankt der Leon so stark, dass man selbst vorn einen guten Magen braucht. Das Ideal liegt irgendwo mittig, also in etwa dort, wo sich ein Standard-Fahrwerk auch befindet.

So oder so ist der Seat Leon Fünftürer mit dem Plug-in-Antrieb erst einmal kein Angebot. 35.000 Euro kostet der Leon FR, die einzige Ausstattungslinie, die es mit dem Antrieb gibt. Ein identisch angetriebener Cupra Leon e-Hybrid kommt auf 36.429 Euro mit etwas mehr Klimbim und: einer 5-Jahres-Garantie. Bei Seat gibt es nach wie vor nur zwei. Schade, denn das verleitet zum Kauf von Cupra-Modellen. *Michael Blumenstein*