



Arno Lommers
11 maart 2006

Intro

Wederom een Seat Leon in de test. Mede door de enthousiaste medewerking van Seat-dealer Ames Auto Casa te Zwijndrecht kan vandaag een zakelijk zeer interessante variant van de Leon onder de loep genomen worden. Het betreft hier de 1.9 TDi-motor met 105 pk die in het vooronder van vele VAG-producten ligt. Na de Altea kort geleden met deze motor gereden te hebben, ben ik benieuwd hoe hij zich houdt in de lagere en lichtere Leon. Zou het verschil duidelijk merkbaar zijn? Ook is deze testauto voorzien van het standaard onderstel. Of dit comfortabeler is dan het sportonderstel van de eerder geteste Leon 2.0 FSi Sport-Up wordt eveneens in deze test duidelijk.



Het exterieur

De geteste auto is, net als de andere test-Leon, zwart van kleur. Dit staat de agressief gelijnde Seat prima. Zijn belijning komt zo goed tot stand.

Aan de voorkant is duidelijk de V-vorm te zien die over de motorkap naar de grille toe loopt. De vlakke zijkant zonder stootstrips (pas op voor parkeerdeukjes!) en de bol lopende daklijn zijn mooi met elkaar in balans. Net als bij de Altea loopt er een lijn van de voorste wielkast over de zijkant naar beneden. De 17-inch lichtmetalen 5x2-spaaks velgen op deze Leon zijn een accessoire (â, ~ 840). Hierbij horen banden in de maat 225/45 R17. Lichtmetalen velgen in een ander design zijn standaard op de Stylance-uitvoering, zij het een maatje kleiner. De banden hebben dan de maatvoering 205/50 R16.

Achter valt vooral de bumper op die als een dikke lip naar buiten komt. In deze bumper is linksonder een enkele uitlaat geplaatst. Gelukkig wÃ©l met een mooi sierstuk erop, dat in combinatie met de TDi-motor helaas vaak zwart zal zien van de roetuitstoot. Van achter gezien staan de brede 225-banden erg goed. Dit maakt het achteraanzicht nog wat dikker. Voor de kentekenplaat is designtechnisch een uitsparing gesneden die mooi past in het geheel.



Het interieur

Geen sportstoelen in deze Stylance. Dit gemis maakt de zitpositie achter het perfect instelbare en vastpakkende stuur er echter niet minder om. Indien gewenst kan de

bestuurder zijn stoel dicht bij de bodem van de auto plaatsen om het optimale gevoel van controle te hebben. Wel zijn deze stoelen wat vlakker en is de zijdelingse steun wat minder prominent aanwezig. Maar ze zitten toch best goed.

Een afwerkingsmister heb ik helaas ontdekt. De pookknop zat met wat speling op de schakelstang. Waarschijnlijk is dit exemplarisch. De andere test-Leon had deze onvolkomenheid niet.

Het dashboard van de Seat Leon is gemaakt van mooie materialen. Op sommige plaatsen wel van de harde soort, maar het ziet er goed uit. De vormgeving sluit aardig aan op het dynamisch gelijnde exterieur. De meters zijn gevat in drie ronde uitsparingen. Hun afleesbaarheid is goed. De boordcomputer is geplaatst aan de linkerkant, onder de gecombineerde brandstofvoorraad- en koelvloeistofthermometer.

Zoals al eerder vermeld is de zitpositie een zeer sterk punt van de nieuwe modellenlijn van Seat. Ook ergonomisch zijn alle toeters en bellen prima geplaatst. De cruise-controle in de linker hendel aan de stuurkolom is uiterst logisch te bedienen, net als de boordcomputer waarvan de bedieningsknoppen in de rechter hendel zitten. Door de grijze bekleding oogt het interieur nog wat zakelijker dan in de Sport-Up. Enkele paneeltjes in aluminiumkleur hadden zeker geen kwaad gekund. Automatische airco is standaard op de Stylance. Dit systeem werkt onopgemerkt en is desgewenst ook prima met de hand te bedienen. Onder het klimaatbeheersingssysteem is de 850 kostende radio/cd-speler ingebouwd. Zijn functies zijn mede door het bijbehorende LCD-schermpje prima in te stellen.

Nog even terug naar het klimaat aan boord. Als extra ter waarde van 699 is de testauto voorzien van een elektrisch schuif-/kanteldak. Met een draaiknop in de dakconsole is heel simpel de gewenste stand van het dak te bepalen. Overigens is dit een zeer aan te bevelen optie. Toch best lekker een beetje buitenlucht van bovenaf. Ook de lichtinval wordt zo positief beïnvloed. Het dak is van zichzelf donker getint, maar er kan ook een afdekscherm voor geschoven worden. De hoofdruimte neemt in het geval van de Leon niet zo gek veel af. Waarschijnlijk is de ruimte die tussen het dak en

Seat Leon 1.9 TDi Stylance

de hemelbekleding zit precies genoeg om daar het open dak tussen te monteren. Wat betreft ruimte op de achterbank valt vooral de beenruimte positief op. Hoofdruimte is er alleen voor mensen tot 1,80 meter net genoeg. Drie hoofdsteunen en rolgordels zijn uiteraard standaard. De bagageruimte valt zeker niet tegen qua inhoud. Door de achterbank in delen om te klappen is de ruimte nog te vergroten. Aan de zijkant van de laadruimte bevinden zich nog handige opbergnetjes.



Het rijden

Waar het in deze test om draait is de turbodieselmotor. De 1.9-liter is een grote bekende en drijft bijna elk model uit de VAG-stal aan. Het origineel is in 1994 geïntroduceerd en was toen 90 pk en 202 Nm sterk. Na veel updates en een ruime

hoeveelheid variaties in vermogen (eenvoudig te wijzigen door een andere chip) ligt in deze Seat de versie met 105 pk en 250 Nm. In zijn begindagen is deze dieselmotor geroemd om zijn pittige karakter in combinatie met een zeer bescheiden verbruik. De laatste jaren zijn andere fabrikanten, al dan niet samenwerkend met elkaar, ook met dergelijke motoren gekomen. Echter, deze lopen veelal gecultiveerder, waar de TDi's nog steeds een erg herkenbaar dieselgehamer produceren.

Aan boord van de Leon TDi is vrijwel altijd duidelijk dat het hier om een met dieselolie gestookte motor gaat. Storend is het mijns inziens niet omdat het een vrij goed gedempt geluid is zonder hinderlijke toonhoogtes of vibraties. Zeker, bij flink accellereren is in de pedalen heus te voelen dat de motor dreunt. Maar als de snelheid constant wordt gehouden verminderd dit aanzienlijk. Met de motorkap open stroomt het gehakketak echter ongefilterd je gehoorgangen in en zie je de motor constant trillen. Als er stationair gas gegeven wordt is hoorbaar dat de motor mooier gaat lopen.

Wat betreft prestaties komt de Leon wat pittiger over dan de Altea met deze motor. Logisch, t scheelt toch 115 kg in gewicht tussen de twee modellen. In vergelijking met de Sport-Up is het standaard onderstel nog niet eens zoveel comfortabeler. Ook de Leon Stylance is behoorlijk stevig geveerd en gedempt. ESP is een optie van â,- 670 maar gemist heb ik het niet. In bochten steekt onderstuur nauwelijks de kop op en als in een snelle curve het gaspedaal gelost wordt blijft de achterkant keurig in het spoor. Gelukkig waakt er wel een systeem over de tractie van de voorwielen. Moet ook wel met een koppel van 250 Nm bij 1900 toeren per minuut. Op nat wegdek hoeft er nauwelijks moeite gedaan te worden om de wielen door te laten slaan. De tractiecontrole is trouwens wel uitschakelbaar. Bij snel optrekken resulteert dit in continue spinnende voorbanden. Lekker aan laten staan dus.

Besturing en versnellingsbak werken zoals bij alle modellen uit de reeks Leon, Altea en Toledo. Het stuur draait enigszins licht maar wel met voldoende tegendruk en de voorwielen volgen de bevelen van de bestuurder direct op. Schakelen levert ook totaal geen problemen op. In tegendeel zelfs, zonder haken en lekker licht klik-klakt de korte pook door het gebruikelijke H-patroon. Helaas geen 6-bak, deze is enkel in de 2.0 FSi

Seat Leon 1.9 TDi Stylance

en 2.0 TDi gemonteerd. Hoewel dat misschien een nog wat fellere acceleratie had opgeleverd heb ik me niet gestoord aan de overbrengingsverhoudingen van de vijfversnellingsbak.



Slot

Als lease-auto zou deze Seat Leon 1.9 TDi Stylance het prima doen. Hij betreft de bestuurder op een fijne manier bij het rijden en biedt voldoende ruimte aan eventuele andere passagiers en bagage. De motor klinkt misschien wat rauw maar bezit wel een fijn karakter. De uitrusting is in de Stylance prima voor elkaar met elektrisch inklapbare spiegels en mistlampen in de voorbumper. Ook cruise controle, vier elektrische ramen, lichtmetalen velgen en volautomatische airco zijn inbegrepen bij de prijs van â,-

26.195.

Ten opzichte van de andere kapers op de kust is dit een mooi bedrag. Om de ruime uitrusting van de Leon te evenaren komt bij Opel bijvoorbeeld een Astra Cosmo met 100 pk in zicht voor â,- 27.340. Helemaal bont maakt Volkswagen het met de Golf voorzien van dezelfde motor als de Leon. Deze kost â,- 28.375! Iets goedkoper kan ook, voor â,- 24.690 is er een Toyota Corolla 2.0 D4-D. Hiermee zijn uiteraard niet alle concurrenten van de Leon genoemd. In het C-segment (jargon in de autowereld voor de compacte middenklasse) is de keuze schier oneindig. Maar dat de nieuwe Leon hier tussen een goed figuur slaat is zeker.

Plus

- + Dynamisch design
- + Algeheel rijgedrag
- + Uitrusting

Min

- Hoofdruimte achterin
- Geen 6-bak
- Stationair ongecultiveerde motor