



Joep de Heer
16 augustus 2020

Número cuatro

De Leon is een erg belangrijke auto voor Seat. Na de Ibiza is de Leon in Nederland namelijk de bestverkochte auto van het Spaanse merk. Hoewel we de laatste tijd door het merk vooral werden bestookt met nieuwe cross-overs als de Tarraco en de Arona blijft de Leon een absolute verkooptopper. Extra reden voor het merk om niet over één dag ijs te gaan met een nieuwe vierde generatie. Hoewel de Leon compleet is vernieuwd is het platform ons al bekend. De nieuwe Volkswagen Golf, nieuwe Audi A3 en nieuwe Skoda Octavia rijden namelijk allemaal rond met exact hetzelfde MQB EVO-platform. Uiteraard is de afstelling van het onderstel bij ieder model verschillend en zijn de vier broers allemaal verschillend gesegmenteerd. De Leon is de sportieveling van het gezelschap en zal vooral kopers uit die hoek over de streep moeten trekken. Hebben we te maken met eenheidsworst of kan de nieuwe Leon de sportieve rijder daadwerkelijk overtuigen? Tijd voor een test met Spaans temperament.



Temperament

Wie vanaf de allereerste generatie de Leon heeft gevolgd weet dat de overgang van generatie twee naar generatie drie het model veel goeds heeft gedaan. Van een burgerlijke C-segmenter als tweede generatie werd de auto plots stukken sportiever bij het aanbreken van de derde generatie. Door gebruik van hoeken en vouwen besloten de hoge heren bij Volkswagen Auto Groep dat de Leon vanaf dat moment de rijders moest gaan bedienen die van een flink potje sturen houden. Het deed de verkoopcijfers stijgen en zo was iedereen tevreden.

Niet gek dat ze het design van de vierde generatie grotendeels laten voortborduren op de generatie hiervoor. Uiteraard zijn verschillen te signaleren. Neem het front van de auto: deze wordt vanaf nu nog meer gevormd door vele hoeken en scherpe lijnen. Grote luchtinlaten in het matgrijs maken deze FR uitvoering van het model sportiever dan ooit. De achterzijde heeft een opvallende lichtunit die over de gehele breedte van de kofferbak loopt. Opnieuw opgesierd met hoekige vormen en surrogaat uitlaatstukken. Al met al een fijn geheel om naar te kijken en tiptop in orde om weer een

aantal jaren mee te kunnen.



Minimalisme

Tijd om in te stappen. Bij de designafdeling moet het woord minimalisme het kernwoord zijn geweest bij het ontwerpen van het interieur. De weinige knoppen die zijn te vinden zijn bijna allemaal op een hand te tellen. Door het gebrek aan knoppen valt het 10 inch display in het midden van de auto extra op. Precies dāt zal ook de bedoeling zijn geweest van Seat, want werkelijk de gehele bediening van de auto gaat via dat display. De temperatuurinstellingen veranderen, de rijmodi instellen of schakelen tussen de navigatie en de radio; alles moet via het centrale infotainmentsysteem.

Gelukkig zijn we niet enkel afhankelijk van het scherm in het midden, maar mogen we ons ook rijk rekenen met een digitale cockpit achter het stuur waarin we ook de navigatie, radio en andere toebehoren kunnen bedienen. Een klassieke schakelpook behoort bij de DSG-automaat in de Leon tot het verleden. De automaat is bedienbaar

Seat Leon 1.5 eTSI FR

met een korte knop die niet mechanisch, maar elektrisch aan de versnellingsbak is gekoppeld. Door middel van een elektronisch signaal naar de versnellingsbak wordt de auto in de aangegeven versnelling geplaatst. Het is even wennen maar na een goede week rijden wil je eigenlijk niet meer zonder. De ruimte die door het weglaten van een fysieke pook wordt bespaard is erg fijn en is daarmee helemaal in lijn met het minimalistische design van het interieur. De stoelen hebben een prettige lage positie en het stuur kan goed naar je toe worden getrokken. Allemaal elementen die het plaatje voor de sportieve rijder compleet maken. Achterin hebben de passagiers voldoende ruimte voor hoofd en voeten plus twee USB-C poorten om hun telefoons op te laden. De kofferbakruimte van 380 liter is qua grootte onveranderd gebleven ten opzichte van generatie drie.



Dag en nacht feest

Met een fijne zitpositie achter het stuur is het tijd om de pulserende startbutton in te drukken. De eTSI motor met milde hybride technologie komt tot leven. Deze motor komt, net zoals het onderstel, uit de eerder gereden Golf. De mild hybrid technology is

verkrijgbaar in combinatie met de 1.0 liter TSI met 110pk of met de 1.5 liter TSI met 150 pk. Beiden motoren zijn altijd gekoppeld aan een DSG automaat met 7 trappen in combinatie met een 48V lithium-ion batterij. Deze batterij wordt opgeladen door remenergie en de opgeslagen elektriciteit wordt ingezet door de startmotor, bij acceleratie en bij het rijden zelf. Kort samengevat zal dit systeem ervoor zorgen dat je net iets zuiniger rijdt en dat je net dat extra duwtje in de rug krijgt bij acceleratie. Juist dat laatste aspect wil je natuurlijk hebben in een vuurrode Seat Leon. De auto reageert snel en accuraat op de bediening van het gaspedaal. Het koppel is snel beschikbaar en het stuur ligt prettig in de hand. Bochtige wegen zijn een plezier om te nemen met het MQB EVO-platform en met 150 pk heb je meer dan genoeg power voor de Nederlandse wegen. Minpunt aan het gebrek aan fysieke knoppen in het interieur is dat je ook voor het aanpassen van je rijmodi de menu's van het infotainmentscherm in moet duiken. Snel schakelen van de ECO-modus naar de Sport-modus vergt concentratie en tijd van de bestuurder. Dit is erg jammer want voor je het weet is de leuke bocht in de weg alweer voorbij.

Een nachtelijke rit met de Seat Leon is een klein feestje. Op het moment dat je naar de auto toe loopt verschijnt er al een lach op je gezicht. Bij het ontgrendelen van de auto word je namelijk al begroet met een geprojecteerde 'Hola!' op het wegdek vanuit de lichten van de zijspiegels. Aan de achterzijde komt de brede lichtunit tot leven die een strakke streep over de gehele achterzijde trekt. Na het instappen hebben we zicht op een brede lichtstreep die vanaf de voordeuren net onder de voorruit in een lijn door de hele voorzijde van de auto loopt. Uiteraard allemaal aan te passen in je eigen kleurcombinatie, stemming, thema of rijmodi.



Keuzes in het sportieve C-segment

Samenstellen van de Leon vraagt om het maken van keuzes. Instappen doe je in de Reference uitvoering. Standaard geleverd met een 1.0-liter TSI motor. Met 90 pk, een handbak met vijf versnellingen en een prijs van 23.160 euro een absolute instapper. Maar wel een instapper met standaard LED-verlichting, automatische airconditioning en een rijstrookbehoudassistent. Met zo'n wagen kan je dus al prima voor de dag komen. Een stap hoger vinden we de Style uitvoering. Waarschijnlijk zal dit de verkooptopper van Nederland gaan worden. Er is keuze uit een 1.0-liter TSI met 110 pk of een 1.5-liter eTSI met 150 pk en de milde hybridetechniek. Parkeersensoren, Apple Carplay en drie zone airconditioning zijn standaard aanwezig. Voor een vanafprijs van 27.050 euro is deze wagen de jouwe. De FR uitvoering brengt je verder in de sportieve wereld van Seat. Met 17 inch lichtmetaal, sportstoelen met rode stiksels en de Cosmo Grey kleur op je spiegels, grille en omlijsting is dit de droomauto van het gehele gamma. De vanafprijs is 27.950 euro en levert je een 1.0 TSI motor. De uitvoering waar wij mee op pad zijn is de 1.5 eTSI FR Launch Edition voor een prijs van ruim 34.400 euro. In de toekomst mogen we ons ook nog rijk gaan rekenen met een plug-in hybride

van het model.

Kleden we een Ford Focus met een ST-Line X Business pakket heel dik aan dan zitten we qua prijs redelijk op het niveau van de Leon. Voor 35.000 euro krijg je bij Ford dan de 1.0 EcoBoost Hybrid met 125 pk en een 6-bak. Voor de onlangs geteste Volkswagen Golf mag vele malen dieper in de buidel worden getast. Voor exact dezelfde motorisering als de Leon mag een bedrag van ruim 45.000 euro worden betaald. Wie echter rond de 30.000 euro kan stukslaan op een sportieve hatchback kan zijn hart ook ophalen bij Mazda. De Mazda3 met SkyActiv-X motor met 180 pk is qua zuinigheid en prestaties ook absoluut een auto om mee te nemen in je overweging.



Sportiefste van het stel

Kiezen wordt steeds moeilijker binnen het C-segment. Zo veel keuze uit goede en leuke auto's. Hoewel ieder model zijn eigen kopersgroep aanspreekt, zal de sportieve rijder die niet al zijn geld wil stukslaan op een 'premium badge' aan de Leon een hele goede auto hebben. Met voldoende moderne techniek, prettige rijeigenschappen en een strak

uiterlijk verwachten we dat de Leon bij een grote groep potentiële kopers het hart sneller laat kloppen. De concurrentie ligt op de loer, eerdergenoemde Mazda3 en Ford Focus zijn eveneens goede en redelijk betaalbare auto's. Voor wie toch nog goedkoper uit wil zijn is wellicht de Kia Ceed een interessante optie. We missen bij de Ceed echter wel het niveau van sportiviteit en technologie dat we terugvinden bij de Leon. Moeten we kiezen uit het viertal van de Volkswagen Group dan kan de Leon op vrijwel alle fronten op een hoge score rekenen. Ondanks de vele overeenkomsten met zijn broers weet de Leon absoluut te onderscheiden in sportiviteit. Een hele prestatie van deze Spanjaard!

Plus

- + Sportief rijgedrag
- + Leuke en mooie gimmicks
- + Veel moderne technologie

Min

- Doorgeslagen in het weglaten van fysieke knoppen
- Complexe menustructuren