

DIE GAAT 'T NOG HEEL VER SCHOPPEN ...

Het waren genoeglijke kilometers, enkele maanden geleden toen we kennismaakten met de nieuwe Seat Leon. Maar nu volgt de vuurdoop: weet de Spaanse furie zich ook in het gezelschap van de Duitse premiumheerschappij staande te houden?

Tekst Marcel Kühler, Igor Stuijzand Foto's Niklas Gotta



MERCEDES A 200
(NL) 34.791 EURO
(BE) 30.371 EURO

AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI
(NL) 36.820 EURO
(BE) 28.500 EURO

SEAT LEON 1.5 TSI
(NL) 30.850 EURO
(BE) 24.985 EURO

BMW 118i
(NL) 33.404 EURO
(BE) 27.400 EURO



Er zijn meerdere lay-outs voor het digitale, haarscherpe instrumentarium.



1 Futuristisch dashboard-ontwerp, toegankelijke bediening dan in de Seat Leon.

2 De transmissie met dubbele koppeling bedien je met dit ieniemieniepookje.

3 Dankzij de adaptieve schokdempers (1274 euro) weet de Audi raad met elk wegdek.



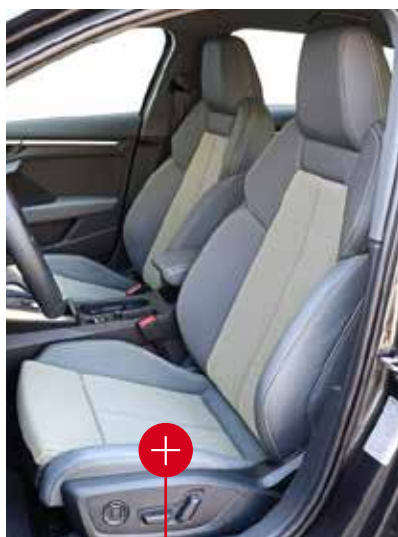
De toerenteller 'draait' in tegengestelde richting. Even wennen.



1 De bediening van BMW's iDrive is gemakkelijk te doorgronden.

2 Het dashboard is typisch BMW. De afwerking en de hoeveelheid ruimte zijn dik in orde.

3 De overstap naar voorwiel aandrijving heeft nauwelijks gevolgen voor het rijplezier dat de BMW 1-serie te bieden heeft.



Voor de 918 euro die de elektrisch verstelbare sportstoelen kosten, zit je er zeer geriefelijk bij.

Seat heeft de wind in de zeilen. Na jaren van zwalken en rode cijfers, ligt de Spaanse VW-dochter nu op koers. De Leon doet goede zaken op de leasemarkt, en dankzij de drie succes-suv's Arona, Ateca en Tarraco, vloeien nog meer pecunia naar de kassa. Eindelijk! Met de lancering van een fris familiegezicht, het gebruik van de allerlaatste technologie uit de VW-koker en een generatie nieuwe modellen, pakt Seat nu door. Laat de nieuwe Leon maar een voorbode zijn van wat ons de komende jaren allemaal bij het Spaanse merk nog te wachten staat.

De Leon gaat ongetwijfeld veel kopers lokken die anders voor de Ford Focus, Kia Ceed of Renault Mégane hadden gekozen. Maar wat als de Leon voor de leeuwen wordt geworpen in het premiumhoekje van de compacte middenklasse? Een interessante vraag, die we willen beantwoorden door de sportief uitgedoste en zeer compleet uitgeruste Seat Leon 1.5 TSI FR aan de tand te voelen in een vergelijkende test met de kersverse Audi A3 Sportback 35 TFSI, de eveneens nog knisperende BMW 118i en nog niet zo bijzonder oude Mercedes A 200.

In-/exterieur

Volop ruimte in de Seat - ook voor een betere afwerking.

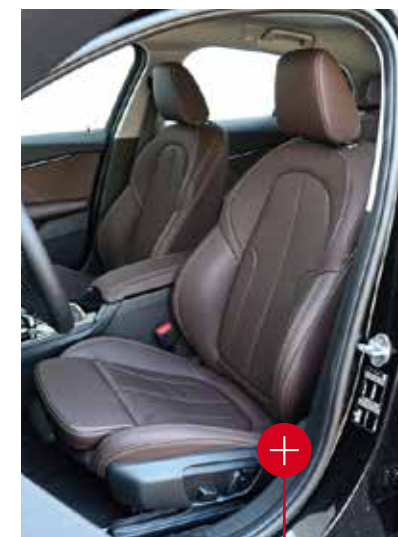
De Seat Leon staat op hetzelfde platform als de Audi A3 Sportback. Een groot voordeel van deze bodengroep is de handige indeling van de vierkante centimeters, die resulteert in een relatief ruim interieur. Voor de Leon geldt dit zelfs nog meer dan voor de A3 Sportback. Doordat de Seat een 5 centimeter langere wielbasis heeft, zit je vooral op de achterbank riant. Voorin doen de Audi en de BMW niet onder voor de Seat. De Mercedes op zijn beurt, is net iets minder ruim. Door de kleine ruiten van de A-klasse is de overzichtelijkheid rondom bovendien niet overdonderend. Ook de kofferbak van de Mercedes (355 tot 1195 liter) is krappere dan die van de andere drie auto's. Met zijn bruikbare laadvolume van 380 tot 1301 liter spant de Seat de kroon, alhoewel een extra opbergvak onder de vloer ontbreekt en je na het omklappen van de achterbankleuning met een hoge rand in de vloer wordt geconfronteerd. Zowel de Audi als de BMW, beschikt over een kofferruimte met een inhoud van

Wat als de Seat Leon voor de leeuwen wordt geworpen in het premium-hoekje van de compacte middenklasse?

380 tot 1200 liter. In de nieuwe Seat Leon is het bedieningssysteem gekopieerd uit de Volkswagen Golf 8. Een begrijpelijke keuze, maar niet direct de juiste. Knoppen en schakelaars zijn er (bijna) niet meer: je zet alles aan en uit via het centrale touchscreen. We kunnen er moeilijk aan wennen. Zo moet je zelfs voor het instellen van de ventilatiesnelheden ergens diep in de menustructuur duiken. Onnodig onhandig. Dat het veel beter kan, bewijst de BMW 1-serie. Het doorontwikkelde iDrive-systeem is kinderlijk eenvoudig te bedienen. In de Mercedes roept de MBUX-interface soms wel wat vragen op, en werkt de spraakbediening via het inmiddels bekende 'Hey Mercedes!' niet geheel feilloos.

Over de veiligheidsuitrusting van de Mercedes kunnen we kort zijn: die is zeer compleet, en tegen meerprijs verder uit te breiden met tal van hulpsystemen. Hetzelfde geldt voor de Audi A3 Sportback, de BMW 1-serie blijft op dit onderdeel wat achter. De Seat Leon scoort eveneens hoog met zijn standaard veiligheidsuitrusting. Over enkele maanden wordt de auto bovendien leverbaar met tal van semi-autonome rijhulpjes, die de bestuurder met licht, geluid en trillingen waarschuwen voor gesignaleerd gevaar.

Auto's met het premiumlabel zijn het aan hun stand verplicht om de inzittenden extra in de watten te leggen. Waarom zou je anders een



Niet voor elk postuur geschikt: de optionele sportstoelen (1815 euro) in de BMW zijn aan de smalle kant.

meerprijs willen betalen? Wat betreft de feelgood-factor stelt de Audi A3 Sportback teleur: het aandeel harde kunststoffen in het interieur is veel groter dan in de vorige A3, die gedurende zijn gehele loopbaan werd beschouwd als maatstaf op het gebied van materiaalkeuze en afwerking. De nieuwe A3 wordt zelfs op achterstand gezet door de BMW en de Mercedes; met name het interieur van de A-klasse is met mooie kunststoffen en veel liefde voor detail in elkaar gezet. En de Seat Leon? Dat die (net) niet kan tippen aan het kwaliteitsniveau van de premium-Duitsers, is hem geheel vergeven. Zelfs in de complete FR-uitvoering is de Leon nu eenmaal een stuk goedkoper dan de andere drie testauto's.

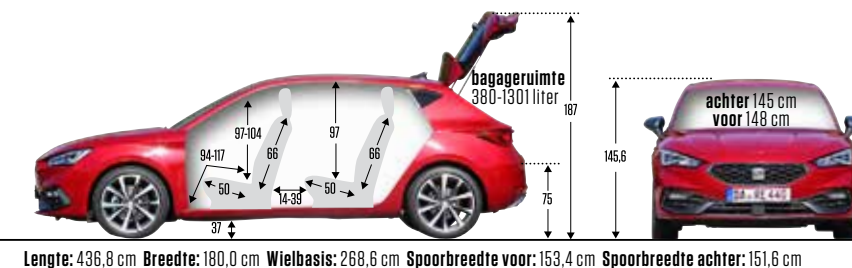
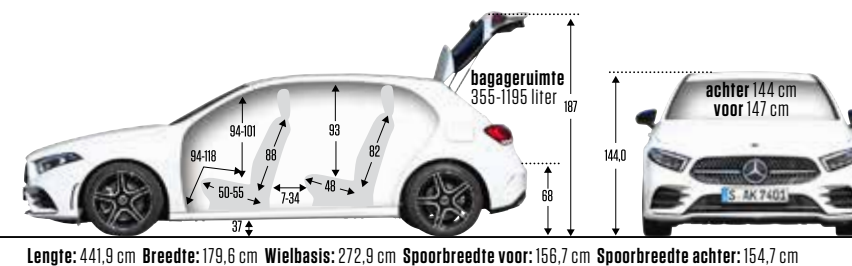
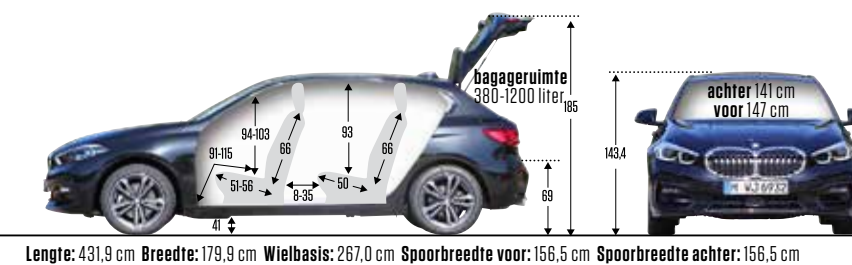
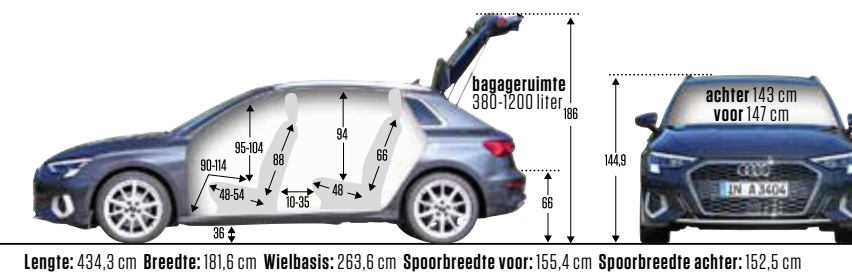
Comfort

Het adaptieve onderstel van de Seat is duidelijk op sportiviteit afgestemd.

De hedendaagse compacte middenklasser is zeer geschikt voor het afleggen van lange afstanden.

Gelukkig maar, want deze auto's vinden gretig aftrek op de zakelijke (lease)markt. Op comfortgebied scoort de A3 met zijn (1274 euro kostende) adaptieve schokdempers: ze strijken zelfs de beroerste B-wegen glad. Ondanks de soepele afstemming van het onderstel, gaat de Audi snelle bochten niet uit de weg. Enkel op een verwaarloosde overweg raakt-ie het evenwicht heel even kwijt. De elektrisch bedienbare sportstoelen in de testauto (à 918 euro) bieden op precies de juiste plek de juiste ondersteuning, en de vulling van de zetels heeft exact de juiste stevigheid. Heerlijk.

Achterin zitten de passagiers in de Seat Leon het aangenaamst. Niet alleen is de ruimte riant, ook de vorm van de zitting en rugleuning draagt bij aan een zeer aangename reis. Hoewel de Seat nauw verwant is aan de Audi, en onze rode testauto eveneens is uitgerust met adaptieve schokdempers (805 euro, inclusief snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging), is zijn onderstel een stuk steviger van afstemming. Daarom is de Leon op een



De Seat is verrassend genoeg zuiniger dan de Audi.

AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI

Standaard beschikt de Audi over digitale radio-ontvangst. Kies je voor een duurdere uitvoering, dan krijg je ook MMI Navigatie Plus met een 10,1-inch kleurenscherm. Daarmee bedien je naast het navigatiesysteem tal van andere functies (zoals Apple CarPlay of Android Auto). De eerste drie jaar kun je gratis gebruikmaken van Audi Connect Navigation & Infotainment. Dit omvat onder meer diverse onlinefuncties, alsmede een wifi-hotspot



BMW 118i

BMW levert de 1-serie standaard met DAB+ en FM-ontvangst voor de radio. Een wifi-hotspot wordt meegeleverd met uitgebreide bluetooth-voorbereiding (inclusief draadloze smartphone-oplader). Voor navigatie met een 8,8-inch beeldscherm wordt 1067 euro in rekening gebracht. Het digitale instrumentarium (1067 euro) en een head-up display (961 euro) behoren tot de optionele mogelijkheden.



MERCEDES A 200

De A-klasse staat standaard in verbinding met internet (4G), om je via een app gebruik te laten maken van de Mercedes Me-service. Zo kun je met je smartphone de temperatuur aan boord instellen, alsmede de vergrendeling van de portieren, informatie over de conditie van de auto en het invoeren van een bestemming in het navigatiesysteem. Smartphone-integratie via Apple CarPlay kost 363 euro extra.



SEAT LEON 1.5 TSI

Vanaf het basismodel vormt een 8,25-duims touchscreen het hoog op het dashboard geplaatste middelpunt van de bedienings-elementen. Een radio met digitale ontvangst, USB-poorten en bluetooth zijn standaard. Een 10-inch scherm (inclusief navigatie) is net als de Seat Connect online-dienst met 1-jarig abonnement standaard op de Launch Edition. Smartphone-integratie via MirrorLink en Apple CarPlay zit er vanaf de Style op.





Heb je het koud? Ga liever even stilstaan, voordat je met de klimaatregeling gaat worstelen ...

1 Tweeënhalf jaar na de introductie gaat het prachtige dashboard nog steeds niet vervelen.

2 De knoppen voor de stoelverstelling zitten overzichtelijk op het portierpaneel.

3 De 1,3-liter turbo motor van de Mercedes A 200 zorgt voor pittige prestaties.



1 De Seat Leon is achterin ronduit riant.

2 Knoppen en schakelaars zijn bijna allemaal verdwenen - net als in de Golf 8. En dat is geen vooruitgang ...

3 De Seat Leon is lichter dan de andere drie testauto's, en dat merk je als de weg veel bochten kent.



De optionele sportstoelen (460 euro) bieden onvoldoende zijdelingse steun.

slechte weg meer in beweging en komen er meer bijgeluiden uit de wielophanging. In de Mercedes zijn deze geluiden niet te horen, en de wind krijgt geen vat op de aalgladde carrosserie. Het veercomfort kan in de A-klasse door de beugel. Maar ondanks de adaptieve schokdempers (847 euro) blijft de achterkant van de auto soms nadeinen.

In deze test is de BMW de enige auto die niet over een adaptief gedempt onderstel beschikt. Over het veercomfort valt echter weinig te klagen. Slechts op oneffenheden die elkaar kort opvolgen, hebben de wielen moeite het contact met de ondergrond te behouden. Maar dan ook alleen op hoge snelheid.

Motor/transmissie

Seat: géén mild hybrid of vrijloop, tóch de zuinigste.

De BMW heeft een 1,5-liter driebcilinder, de andere drie testauto's worden in beweging gebracht door een viercilindermotor. Daarbij beschikt de Audi over een 48-volt startgenerator die de benzine-motor bijstaat met een stroomstoot. Dat maakt

van de A3 Sportback een 'mild hybrid'. Om het verbruik verder te drukken, schiet de zevenbak met dubbele koppeling in de vrijloop zodra je het gas loslaat en gaat de benzinemotor dan op non-actief. En als je het gaspedaal maar heel licht intrapt, doen maar twee van de vier cilinders mee. Van al deze brandstofbesparende maatregelen merk je in de praktijk nagenoeg niets. De benzine-motor schakelt zichzelf zonder schokken in en uit, en ook als-ie op slechts twee cilinders werkt, gaat dat niet gepaard met hinderlijke trillingen.

De Seat Leon wordt door dezelfde motor aangedreven als de Audi, en profiteert deels van dezelfde zuinigheidstechnologie. De 48V-start-generator ontbreekt echter en de transmissie met dubbele koppeling is vervangen door een handgeschakelde zesbak. Met een testverbruik van 6,7 l/100 km (1 op 14,9) is de Seat verrassend genoeg zuiniger dan de Audi, die 0,3 liter benzine (1 op 14,3) meer verbrandt. De 1,5-liter T(F)SI-motoren met cilinderuitschakeling van de Audi en de Seat, hebben niet zo'n fel karakter als de machines van de BMW en de Mercedes, maar die


noteren beide een minder gunstig gemiddeld verbruik van 7,4 l/100 km (1 op 13,5).

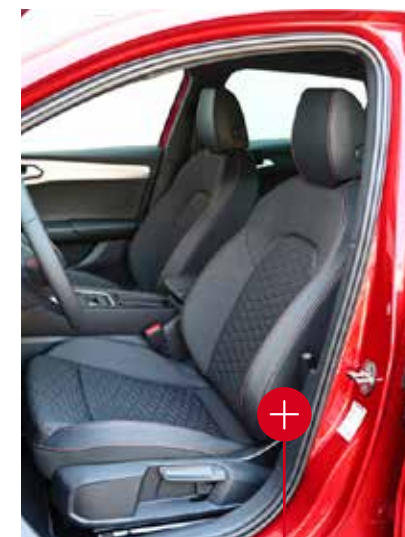
Vergeleken met de beschaving van de viercilinders in de Audi, de Mercedes en de Seat, loopt de driebcilinder voor in de BMW rauwer stationair en voel je hem wat meer schudden. Ben je eenmaal op snelheid, dan verdwijnen deze typische driebcilinderverschijnselen naar de achtergrond. Bij de 1,3-liter motor van de A-klasse (die in samenwerking met Renault is ontwikkeld) begint bij hogere toerentallen gedreun de kop op te steken. Ondanks zijn bescheiden cilinderinhoud is de motor wel een felle en snelle jongen. De A 200 accelereert in 8 seconden naar de honderd en de auto heeft een topsnelheid van 225 km/h. De zeventraps dubbele koppelingstransmissies van zowel de BMW als de Mercedes, reageren bijzonder alert op de bewegingen van het gaspedaal. Daardoor schakelen ze ook onnodig vaak terug naar een lagere versnelling. Schokken door de aandrijflijn zijn het gevolg, wat op den duur een tamelijk vermoeiende uitwerking op de inzittenden heeft.

Rij eigenschappen

De Seat volgt de Audi en de BMW op de voet.

Op het testcircuit noteert de Seat Leon snellere tijden dan de Audi A3 Sportback. Dat is te danken aan zijn lagere gewicht en de handgeschakelde zesversnellingsbak. De S Tronic-transmissie van de Audi moet eerst even nadenken voordat hij de juiste versnelling inschakelt. Met dank aan de plakkerige Goodyear Eagle F1-banden, ligt de A3 Sportback als een huis op de weg. Het nadrukkelijke onderstuur dat we bij een eerdere kennismaking met de nieuwe A3 ondervonden, keerde bij deze testauto niet terug. De auto stuurt scherp in, bouwt hoge bochtsnelheden op en heeft bij een noodstop slechts 33,9 meter nodig om vanaf 100 km/h volledig tot stilstand te komen.

De BMW snoept daar nog eens 30 centimeter vanaf. Het schoeisel van de test-118i (Pirelli's P Zero) toont zijn sportieve talenten. Zo ook in scherpe bochten en bij snelle koersveranderingen: de banden bijten zich stevig in het asfalt en laten hun grip pas varen als je het tempo verder opvoert. Dan begint de BMW beheerst en volkomen veilig 



De FR-uitvoering beschikt standaard over sportstoelen. Die geven je lichaam een aangename ondersteuning.

VERGELIJKENDE TEST VLOTTE HATCHBACKS



TECHNIEK

	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI	BMW 118i	MERCEDES A 200	SEAT LEON 1.5 TSI
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4; turbo, mild hybrid (48V-startgenerator)	3 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkensaandrijving	tandriem	ketting	ketting	tandriem
Cilinderinhoud	1498 cm³	1499 cm³	1332 cm³	1498 cm³
Maximum vermogen	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 rpm	103 kW / 140 pk bij 4200 - 6500 rpm	120 kW / 163 pk bij 5500 rpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 rpm
Maximum koppel	250 Nm bij 1500 - 3500 rpm	220 Nm bij 1480 - 4600 rpm	250 Nm bij 1620 - 4000 rpm	250 Nm bij 1500 - 3500 rpm
Versnellingsbak / aandrijving	7-traps transmissie, dubbele koppeling (opt.) / voorwielen	7-traps transmissie, dubbele koppeling (opt.) / voorwielen	7-traps transmissie, dubbele koppeling (opt.) / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; DSC (ESP)	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l / r	11,0 / 11,1 m	11,2 / 11,1 m	11,3 / 11,4 m	11,1 / 11,2 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	205/55 R 16	205/55 R 16	205/60 R 16	225/45 R 17
Bandenmaat testauto	225/40 R 18 Y	225/45 R 17 Y	225/45 R 18 W XL	225/40 R 18 Y
Bandenmerk	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (A0)	Pirelli P Zero *	Michelin Pilot Sport 4 M0	Bridgestone Turanza T005
Gewicht				
Kentekengewicht / testgewicht	1295 / 1386 kg	1295 / 1417 kg	1275 / 1401 kg	1230 / 1306 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1870 / 484 kg	1870 / 453 kg	1870 / 469 kg	1940 / 534 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1500 / 690 kg	1300 / 695 kg	1600 / 675 kg	1500 / 680 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 80 kg	75 / 75 kg	75 / 80 kg	75 / 80 kg

PRESTATIES

0 - 50 km/h	3,4 s	2,9 s	2,8 s	3,4 s
0 - 100 km/h	9,2 s	8,4 s	8,0 s	8,9 s
0 - 150 km/h	19,8 s	19,6 s	17,6 s	19,2 s
Topsnelheid	224 km/h	213 km/h	225 km/h	221 km/h
Handling	1: 47,8 min.	1: 49,3 min.	1: 49,3 min.	1: 47,5 min.
Stalom	65,8 km/h	66,7 km/h	65,9 km/h	66,5 km/h
Remweg				
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,0 / 33,9 / 78,1 m	8,8 / 33,6 / 77,0 m	8,9 / 33,5 / 77,7 m	8,8 / 34,2 / 77,1 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	34,4 m	33,6 m	35,0 m	34,1 m
Geluidsniveau				
Stationair geluid	41 dB(A)	41 dB(A)	41 dB(A)	41 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	60 dB(A)	60 dB(A)	61 dB(A)	59 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	66 / 68 dB(A)	65 / 69 dB(A)	66 / 70 dB(A)	64 / 69 dB(A)
Verbruik				
EU-verbruik	5,7 l/100 km (l: 17,5)	6,2 l/100 km (l: 16,2)	5,9 l/100 km (l: 16,9)	5,8 l/100 km (l: 17,2)
Testverbruik	7,0 l/100 km (l: 14,3)	7,4 l/100 km (l: 13,5)	7,4 l/100 km (l: 13,5)	6,7 l/100 km (l: 14,9)
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	166 / 130 g/km	175 / 140 g/km	175 / 135 g/km	159 / 132 g/km
Tankinhoud / actieradius	50 l / 714 km	42 l / 568 km (opt: 50 l / 676 km)	43 l / 581 km	50 l / 746 km

PRIJZEN (NL)

Basisprijs	36.820	33.404	34.791	30.850
Opties op testauto				
Transmissie	1130 ¹	2737 ¹	2426 ¹	-
Remmen	-	-	-	-
Onderstel	1274 ²	-	847 ³	805 ¹¹
Besturing	350 ³	-	-	"
Wielen	1400 ⁴	1078 ²	726 ⁴	775 ⁴
Stoelen	918 ⁵	1815 ⁶	460 ¹⁰	-
Uitvoering	4000 ⁸	-	-	-
Totaalprijs testauto				
Totaalprijs	45.892	39.034	39.250	32.430
Website	www.audi.nl	www.bmw.nl	www.mercedes.nl	www.seat.nl
Full operation lease *	667	593	637	533
Private lease **	op aanvraag	465	op aanvraag	op aanvraag
Onderhoud / garantie / restwaarde				
Onderhoudskosten	795	625	625	720
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	4 / 3 / 12 jaar / onbep.	3 / 3 / 12 / 5 jaar	2 / 2 / 30 / 30 jaar	4 / 3 / 12 jaar / onbep.
Na 4 jaar in euro / procenten	23.425 / 51,0	19.853 / 50,9	20.875 / 53,2	16.734 / 51,6
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. ***				
WA / WA + / All risk	16 / 26 / 53	16 / 23 / 46	16 / 23 / 46	16 / 22 / 43
Emissienorm / energielabel	Euro 6d-Temp / B	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d-Temp / B	Euro 6d-Temp / B
Belasting per kwartaal	180	180	180	156

* Leaseprijs per maand volgens Alphabet.com, op basis van 20.000 km/jaar en een looptijd van 48 maanden.

** Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden.

*** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.

1) 7-traps transmissie met dubbele koppeling; 2) adaptieve schokdempers i.c.m. Audi drive select (alleen op S edition, zie voetnoot 6); 3) progressieve besturing; 4) 18-inch lm-wielen; 5) sportstoelen met elektrische verstelling (540 euro) en verstelbare lendensteun (376 euro); 6) meerprijs S edition i.o.v. Pro Line; 7) 17-inch lm-wielen; 8) sportstoelen (534 euro) i.c.m. elektrische verstelling (1014 euro) en verstelbare lendensteun (267 euro); 9) adaptieve schokdempers; 10) sportstoelen; 11) adaptieve schokdempers i.c.m. snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.



IN- / EXTERIEUR

Ruimte voorin	100*	71	71	67	70
Ruimte achterin	100	57	57	54	63
Overzichtelijkheid	70	40	39	36	38
Bediening/functies	100	88	90	88	84
Kofferruimte	100	32	32	29	34
Flexibiliteit	100	34	34	37	32
Laadverm./trekgew.	50/30	36	30	34	38
Veiligheidsuitrusting	150	85	77	85	73
Kwaliteit/afwerking	100/100	155	156	158	148
ONDERDEELSCORE	1000	598	586	588	580
ONDERDEELWINNAAR	1	3	2	4	4

COMFORT

Zitcomfort voorin	150	142	137	134	139
Zitcomfort achterin	100	79	71	68	75
Ergonomie	150	80	74	78	79
Interieurgeluid	50	34	34	31	36
Geluidsbeleving	100	61	61	63	62
Klimaatbeheersing	50	33	35	36	39
Veercomfort leeg	200	145	135	138	141
Veercomfort beladen	200	145	135	138	141
ONDERDEELSCORE	1000	713	682	686	712
ONDERDEELWINNAAR	1	4	3	2	2

MOTOR / TRANSMISSIE

Acceleratie	150	104	110	113	106
Tussensprint	100	-	-	-	-
Topsnelheid	150	71	63	72	69
Overbr. verh./schakelgedrag	100	88	85	84	80
Vermogensontplooiing	50	40	40	39	39
Draaieigenschappen	100	69	65	68	69
Verbruik	325	249	241	241	254
Actieradius	25	13	11	10	14
ONDERDEELSCORE	1000	634	615	627	631
ONDERDEELWINNAAR	1	4	3	2	2

RIJEIGENSCHAPPEN

Handling	150	83	78	78	84
Stalom	100	69	74	70	73
Besturing	100	90	87	86	88
Rechtuitstabiliteit	50	42	41	41	42
Remdosering	30	21	19	20	21
Remweg koud	150	111	114	115	108
Remweg warm	150	106	114	100	109
Tractie	100	42	43	43	40
Rijveiligheid	150	137	135	133	136
Draaicirkel	20	12	12	11	12
ONDERDEELSCORE	1000	713	717	697	713
ONDERDEELWINNAAR	2	1	4	2	2

MILIEU / KOSTEN

Emissiewaarden	25	23	23	23	23
Prijs testauto	600	480	502	501	522
Multimedia	50	30	30	31	27
Afschrijving **	75	41	47	48	53
Onderhoud	20	12	13	13	12
Verzekering	50	41	43	43	44
Belasting	100	78	78	78	81
Brandstof	50	40	39	39	41
Garantie	30	23	14	22	23
ONDERDEELSCORE	1000	768	789	798	826
ONDERDEELWINNAAR	4	3	2	1	1

UITSLAG

TOTAALSCORE	5000	3426	3389	3386	3462
TESTWINNAAR	2	4	3	3	1

* Maximaal haalbare score per onderdeel

** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km



KORT DOOR DE BOCHT

De nieuwe Leon is een auto die mij bijzonder vrolijk stemt. Door zijn verleidelijke koplamp-'opslag', rijke standaarduitrusting, meer dan prima rijeigenschappen en (vooral) scherpe prijsstelling, is de Spaanse nieuwkomer voor mij een zeer serieus alternatief voor de drie andere auto's in deze test – en een heleboel andere compacte middenklassers. Dat het de A3 Sportback, de 1-serie en de A-klasse niet lukt om hun premiumprijsstelling in klinkende munt om te zetten en in deze test de vloer aan te vegen met de Seat Leon, is een groot compliment aan het Spaanse adres en een ontvullerend oordeel over de waarde van het premiumlabel. De Leon is trouwens niet volmaakt: eerst zorgt het nieuwe digitale bedieningssysteem voor verwarring, daarna voor frustratie ...

over zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht te schuiven. Helaas is de besturing van de 1-serie te licht en gevoelloos – en dat niet alleen in het grensbereik.

Alleen de Seat betreedt het testcircuit op banden die gericht zijn op het verlagen van het verbruik. Ondanks hun lage rolweerstand, houden de Bridgestones veel grip in de bochten, en volgen ze de stuurcommando's scherp op. Het stuurgevoel is ruimschoots voldoende, alleen op de remproef rolt de Leon iets verder door.

Milieu/kosten

De Seat Leon is veruit het voordeligst in aanschaf en gebruik.

Premium is prijzig. Tot die conclusie komen we wanneer we de prijs van de Seat Leon 1.5 TSI FR vergelijken met die van de Audi, de BMW en de Mercedes. Zelfs met een paar aantrekkelijke opties (die het comfort en de rijeigenschappen naar een hoger plan tillen) is de rijk uitgeruste Seat nog altijd 1000 euro goedkoper dan een standaard BMW 118i. Het grote prijsverschil ten opzichte van de concurrentie (inclusief opties is de Audi dik 13.000 euro duurder dan de Seat!) geeft de Leon in dit hoofdstuk een enorme voorsprong. En die bouwt zich uit dankzij de lagere afschrijvingskosten, de goedkopere verzekering en de lagere wegenbelasting. Vier jaar fabrieksgarantie en oneindige mobiliteitsgarantie (als het onderhoud volgens voorschrift bij de dealer wordt uitgevoerd) spreken eveneens in het voordeel van de Seat. De Mercedes, de BMW en de Audi – in die volgorde – hebben het nakijken ... [A](#)

CONCLUSIE

Van een compacte middenklasser met premiumaspiraties mag je veel verwachten. In elk geval dat hij de standaard gezinsauto in alles overtreft. Wanneer zo'n huis-tuin-en-keuken-auto in een vergelijkende test met drie veel duurdere premium-concurrenten op gelijk niveau opereert, kan dat twee dingen betekenen. Of deze auto is simpelweg heel goed, of het premiumlabel heeft geen meerwaarde meer. In een confrontatie met de Audi A3 Sportback, de BMW 1-serie en de Mercedes A-klasse, houdt de Seat Leon gemakkelijk stand – om ten slotte in het kostenhoofdstuk zijn slag te slaan en deze test met een eerbiedwaardige voorsprong te winnen. Voor zijn vuurdoop is de Leon met vlag en wimpel geslaagd.

Conclusie van het kostenhoofdstuk: premium is prijzig.