



Martijn Verhoef
7 december 2020

Volop emotie

Na de Ibiza is Seat's Leon het belangrijkste model voor het Spaanse merk. Sinds de introductie van de C-segmenter werden er ruim 65.000 exemplaren van verkocht. En dat terwijl het model het lang zonder de stationwagen als carrosserievariant moest stellen. Pas bij de introductie van het uitgaande model werd de Leon Sportstourer gepresenteerd en met succes.

De stationwagen nam vanaf dat moment het grootste gedeelte van de Leon-verkopen voor zijn rekening. Dat betekende wel dat voor C-segment spelers binnen VAG een duidelijke rolverdeling moest worden opgesteld. De Golf Variant als meest luxueuze, de Octavia Kombi als meest rationele en de Leon Sportstourer als - what's in a name - meest sportieve van het stel. Nu alle VAG-modellen in het C-segment zijn vernieuwd, zijn de rollen nog steeds hetzelfde.

Als sportieve en verleidelijke stationwagen dient de Leon Sportstourer duidelijk een afwijkender publiek aan te spreken dan de andere twee. Of dat in de praktijk ook zo

uitpakt, zochten we uit.



Welkomsceremonie

Zijn charmes helpen de Leon Sportstourer al op het moment dat je de auto ontgrendelt. Net als bij premium broer Audi weet de auto een volledige lichtshow in de achterlichten te projecteren en als je de voorportieren opent, verschijnt er een vrolijk Hola op de straattegels. En dan is het nog donker, terwijl de auto ook in daglicht weet te verleiden. We noemden al de achterlichten, die in een rechte balk met elkaar verbonden zijn. Strakke lijnen en scherpe vormen kenmerken de auto, waarbij de neus dezelfde designkenmerken als de Tarraco krijgt aangemeten. Doordat de neus minder groot is dan bij zijn SUV-broer, komt het allemaal stukken minder lomp over. Sterker nog, de strenge blik door de lichtunits en de donkere grille maken de auto behoorlijk agressief. Wat ons opvalt: anders dan bijvoorbeeld de Golf en Octavia, mag de Leon niet beschikken over matrix LED-koplampen, waarmee je altijd met grootlicht kunt rijden, zonder andere weggebruikers te verblinden. We moeten het stellen met een simpele aan/uit grootlichtassistent.

De fraaie lak Desire Red (is daar geen mooie Spaanse naam voor, Seat?) en de matte contrasterende details op spiegels en bumpers maken de auto een regelrechte blikvanger. Puntje van aandacht: tussen al die passief-agressieve lijnen en strakke kleurstellingen vinden we de typeaanduiding op de achterklep in een wel heel vriendelijk handschrift niet passen. Gelukkig kun je als gratis optie motor- en typeaanduiding weglaten, iets wat we zeker zouden doen.

Met het sportieve lijnenwerk is door Seat goed verhuld dat de Leon Sportstourer liefst tien centimeter is gegroeid ten opzichte van zijn voorganger. We zijn benieuwd wat daar in het interieur van te merken is.



Verfrissend met mankementen

Dat interieur was een pijnpunt bij de vorige Leon. Niet dat het krakkemikkig of oncomfortabel was. Maar het zag eruit alsof de auto al tien jaar in productie was, terwijl de Golf veel mooiere schermen, tellers en bedieningsknoppen kreeg aangemeten. Daar komt het Spaanse merk nu niet meer mee weg en het is daarom

goed om te melden dat ook de Leon beschikt over een digitale cockpit en een fraai centraal geplaatst multimediascherm. Bovendien is het geheel wat opgepept met een Spaans pepertje, want het dashboard met zijn trapezium luchtroosters is een stuk spannender dan voorheen. Helemaal in de trend van de tijd zet Seat vol in op digitalisatie en minimalisme. Bijna alles regel je via de schermen, alleen op het stuur en rond het pookje van de automaatbediening vind je nog wat knoppen. Verlichting, verwarming en volume regel je via het scherm of door aanraakgevoelige schuifregelaars. Op papier klinkt dat heel aardig, maar in de praktijk geniet een fysieke draai- of drukknop toch de voorkeur. Je schuift namelijk al snel te ver door, zodat de verwarming vol aanspringt of dat je een lichte gehoorbeschadiging oploopt door de radio op vol volume.

Wat ook niet meehelpt, is dat de aanraakpads van volume en verwarming naast elkaar geplaatst zijn en in het donker bijzonder slecht verlicht. Zo zet je al snel onbedoeld de verwarming kouder, terwijl je het volume lager wil zetten. Gelukkig kun je dat laatste ook via het stuurwiel doen en biedt het multimediascherm uitkomst voor klimaatinstellingen. Maar dan rest ons de vraag waarom je de schuifregelaars zou plaatsen.

Wat wel goed werkt in het donker is de sfeerverlichting. Niet alleen pas je eenvoudig de kleur en intensiviteit aan in het kleurenmenu. De dodehoekhulp is ook in de sfeerverlichting verwerkt en zal dus extra oplichten als iemand anders zich in jouw dode hoek bevindt. Originele en doeltreffende oplossing.



Ruimte genoeg

De uitgaande Leon ST was geen ruimtewonder ten opzichte van zijn concurrentie, directe familieleden inbegrepen. Zoals we eerder al schreven heeft het nieuwe model een groeisprong doorgemaakt, zodat de Leon Sportstourer ook op praktisch vlak mooi in de pas loopt. Als inzittende kun je een prima plek vinden op zowel voorstoelen als achterbank. De voorstoelen bieden een stevige ondersteuning van zowel zitting, leuning als wangen. Je wordt mooi op je plek gehouden en ondanks dat de zitting niet te verlengen is, worden de bovenbenen prima ondersteund. Achterin heb je meer beenruimte dan voorheen en doordat de daklijn verder doorgetrokken is, heb je ook aan hoofdruimte geen gebrek.

De kofferruimte biedt een goeie 30 liter meer inhoud dan voorheen en doordat de achterzijde minder taps afloopt, is de ruimte een stuk praktischer. Een vlakke laadvloer en een dubbele bodem dragen daar aan bij. De achterbank leg je gemakkelijk plat door de schakelaars in de bagageruimte. Met een andere schakelaar tover je in een handomdraai de trekhaak tevoorschijn. Nuttig feitje dat daarop aanhaakt: de Leon met

eTSI mag 1.500 kg trekken.



Waar het om gaat

Leuk dat de Leon ruimer en praktischer is dan voorheen, maar de voornaamste reden dat kopers geen Octavia kopen in plaats van de Leon is het rijgedrag. Stokpaardje voor het Spaanse lid van de VAG-familie is naast het spannende uiterlijk bijbehorend rijgedrag. Dat is ook nodig om directe concurrenten als de Ford Focus Wagon bij te kunnen houden. De nadruk wordt minder op sportiviteit gelegd dan bij de Focus, dus die strijd zal de Leon niet winnen. De besturing is overduidelijk directer dan dat van de Octavia en ook de demping is een tikkeltje harder. Toch is de auto in alles vooral comfortabel en gemoedelijk. Je wordt voldoende bij het rijden betrokken, maar je hebt niet in elke situatie het gevoel dat de auto volledig ondergeschikt is aan zijn bestuurder. Pas als je de grenzen opzoekt, merk je dat de auto tot veel meer in staat is dan je zou denken op basis van het gedrag op een doorsnee rit. In snel genomen bochten geeft de auto geen krimp en merk je precies wat de voorwielen doen. Eigenlijk een prima karakter dus: gemoedelijk waar het moet en sportief waar het kan. We zijn benieuwd

Seat Leon Sportstourer 1.5 eTSI DSG-7 FR Launch

wat deze eigenschappen betekenen in combinatie met een nog potentere motor, die we onder het losstaande merk Cupra mogen verwelkomen. Maar ook met de 150 pk sterke eTSI is het niet behelpen. De motor met 1.5 liter inhoud kennen we inmiddels door en door. Het is geen verrassing dat de krachtbron ook in de Leon Sportstourer prima gedijt.

De eTSI is voorzien van mild hybridetechniek, wat je in de praktijk voornamelijk bijna niet doorhebt. De energie die bij het remmen vrijkomt, wordt opgeslagen in een kleine batterij. Het maakt het mogelijk om te zeilen wanneer je het gas loslaat, zodat je de auto verder kunt laten uitrollen wanneer je een afslag neemt, of op een rotonde afrijdt. De auto helpt hier desgewenst ook aan mee, door op de digitale cockpit aan te geven wanneer je het gas los kunt laten. Het systeem gebruikt daarvoor navigatiegegevens en de aanwezige radar en camera's. Het leidt in de praktijk niet tot een noemenswaardige besparing in het verbruik, ten opzichte van bijvoorbeeld de handgeschakelde Octavia Kombi die we reden zonder milde hybridetechniek.



Overtuigend

Met de Leon Sportstourer biedt Seat een heel fijn rijdende en compleet uitgeruste auto, zeker wanneer je de auto als FR Launch Edition samenstelt. De sportieve accenten en LED-koplampen, fijne stoelen en tal van accessoires zijn dan standaard op de auto aanwezig. En de nog te kiezen opties zijn grotendeels gebundeld in een pakket, namelijk FR Technology Pack. Daarmee beschik je over draadloze oplaadmogelijkheden voor de smartphone, stoelverwarming, keyless entry en een elektrisch bedienbare achterklep. Met een aanschafprijs van 445 euro kunnen we geen redenen bedenken om het pakket niet aan te vinken. De automaat kost je zo'n 2.500 euro extra, maar dan heb je ook gelijk de beschikking over de milde hybridetechniek.

Binnenkort wordt er ook een 204 pk sterke plug-in hybrideversie leverbaar. Die auto komt bovenaan het gamma van de Seat Leon te staan met een vanafprijs van 38.750 euro voor de Sportstourer PHEV. Onder het label Cupra komen nog krachtigere versies van de Leon uit.

Het totaalpakket dat met de Leon Sportstourer geboden wordt, is overtuigend. Sportiviteit in een fraai jasje en toch voldoende praktische bruikbaarheid. Je merkt bij een aantal zaken dat er compromissen zijn gesloten om de andere familieleden niet teveel te bedreigen, maar dat kan niet voorkomen dat de Leon de auto uit de VAG-familie is die we zouden kiezen in het C-segment.

Plus

- + Sportief en toch praktisch
- + Goed in de spullen
- + Fijne rijeigenschappen

Min

- Irritante bediening volume en verwarming
- Geen matrix LED-koplampen