



Dirk-Jan Dalhuisen
3 april 2013

Walking on sunshine

Seat begeeft zich al enige tijd in zwaar weer. De Ibiza 1.2 TDI gaat - met dank aan zâ€™n 14% bijtelling - als warme broodjes over de toonbank, maar dat is dan ook zoâ€™n beetje het enige lichtpuntje. Terwijl de donkere wolken zich boven de Volkswagen-dochter samenvakken, trekken de Spanjaarden het doek van de derde generatie Leon. Een ogenschijnlijk mooi moment om, na een periode van regen, de Spaanse zon weer te laten schijnen.



Menens

En om die zon weer te laten schijnen, trekt Seat alle registers open. Kon je de twee vorige generaties Leon uitsluitend als vijfdeurs hatchback bestellen, bij de derde en jongste generatie valt er voor het eerst iets te kiezen. Uiteraard is de Leon er weer als vijfdeurs - de versie zoals we â€™m testten - maar voor de sportievelingen onder ons is er binnenkort ook de wat stoerder ogende driedeurs Leon SC. En alsof dat nog niet genoeg is, staat er voor huisvaders op niet al te lange termijn ook nog een stationwagon in de vorm van de Leon ST op de planning. Het is de Spanjaarden menens, zoveel is wel duidelijk.

Die twee nieuwe varianten laten we nu even voor wat ze zijn. Eerst pakken we de Leon maar eens bij de kladden zoals we â€™m al jaren kennen: als vijfdeurs - hoewel de vorige Leon door zâ€™n in de C-stijl weggewerkte handgreep op het eerste gezicht een driedeurs leek. Wat meteen opvalt, is dat de nieuwe Spanjaard lang niet meer zo wulps is gelijnd als de vorige Leon, maar dat â€™ie er een stuk scherper uitziet. De auto leent zich bij uitstek voor een sprekende lakkleur en een sportief setje lichtmetaal, maar als

je de Leon in de geteste FR-uitvoering - het sportieve jongetje van de klas - bestelt, komt â€™ie zelfs in muisgrijs best goed uit de verf.



Onsje meer

Er zijn van die autoâ€™s die je in eerste instantie een goed gevoel geven, om je vervolgens te trakteren op een domper - hetzij een lichte, hetzij een flinke. Wie niet verder kijkt dan zâ€™n neus lang is, zou de nieuwe Leon als zoâ€™n auto kunnen typeren. Kort-door-de-bocht, jawel, maar toch. Ga maar na: ben je net lekker enthousiast over het sportieve uiterlijk, kijk je na het instappen tegen een dashboard aan dat qua uitstraling moeilijk of zelfs helemaal niet kan tippen aan zâ€™n Duitse neef, de Golf. Dat kan inderdaad een tegenvaller zijn, maar laten we voor het juiste perspectief niet vergeten dat je voor een vergelijkbare Golf flink dieper in de buidel tast. Dan mÃ¡g het ook best een onsje meer zijn.

Wie niet vanuit een Golf, maar vanuit een oude Leon in de nieuwe stapt, bespeurt juist grote vooruitgang. Op de afwerking valt niets aan te merken en ook de gebruikte

Seat Leon 1.4 TSI FR

materialen doorstaan de toets der kritiek moeiteloos. Het dashboard ademt weliswaar doelmatigheid en ziet er niet zo sprankelend uit als je op basis van zâ€™n uiterlijk misschien zou verwachten - gelukkig biedt de FR wat sportieve rode accenten - maar in ergonomisch opzicht valt er prima mee te leven. Minder blij worden we van het zicht rondom, maar met de zitpositie en het ruimteaanbod zit het gelukkig wel weer goed. De Leon leverde vijf centimeter in, maar zag zâ€™n wielbasis tegelijk met diezelfde lengte toenemen. Dat maakt â€™m lekker ruim, met als kleine kanttekening dat de tildrempel voor de bagage wel erg hoog is.



Aan het goede adres

Dat we de Leon al even naast de Golf legden, is niet zonder reden. Sinds jaar en dag delen beide autoâ€™s veel met elkaar. Voor de nieuwe Leon is dat niet anders. Niet alleen zijn de motoren uitwisselbaar, ook staan de Spaans-Duitse neven op hetzelfde MQB-platform. Eerder kwam dat platform in de Golf en in de Audi A3 - die ook op datzelfde platform staat - al goed voor de dag en ook in de Leon hebben we weinig te klagen. Voor een lekker potje sturen ben je bij de Leon onbetwist aan het goede adres.

Seat Leon 1.4 TSI FR

Naast het nogal stugge sportonderstel waarmee iedere FR is uitgerust, bestaat de sportieve set-up verder uit heerlijke sportstoelen, een fijn sportstuur, een directe besturing en een trefzeker schakelende zesbak.

Wie van een sportieve rijstijl houdt, heeft aan zo'n Leon FR dus een prima auto. Als je Frans comfort bent gewend, is die misschien een tandje te stug, maar echt oncomfortabel is de FR zeker niet. Oneffenheden worden keurig opgevangen en dat maakt de Leon - ook als FR - goed inzetbaar voor alledag. Daarbij is het des te prettiger dat het, ook op hogere snelheid, aangenaam stil blijft in het interieur. Zo stil, dat daarin het gevaar schuilt dat je minder bij het rijden betrokken raakt. Dat gevaar blijkt gelukkig al snel ongegrond: met Seat Drive Profile - standaard op de FR - zet je de gasrespons en de besturing namelijk met een druk op de knop op scherp.



Temperamentvol

Met name in de sportievere modi staat de Leon garant voor een flinke portie rijplezier. De Spanjaard voelt scherper en uitgesprokener aan dan z'n twee Duitse

platformgenoten en is duidelijk de betere stuurmansauto van de drie. En daarvoor hoeft het gepeperde Cupra-logo nog niet eens van stal. Zelfs met een bescheiden 1.4 TSI onder de kap komt de Leon vlot van zâ€™n plek. Met zâ€™n 140 pk levert â€™ie meer dan voldoende vermogen en dankzij een bijna dieselachtige vermogensopbouw voelt de 1.4 zelfs krachtiger aan dan â€™ie eigenlijk is. Doorsparen voor de nauwelijks snellere 1.8 TSI (180 pk) is puur â€™voor de leukâ€™, maar de meerprijs van 2.700 euro is beter besteed aan wat leuke opties als bijvoorbeeld de fijne, kraakheldere LED-verlichting.

Al bij 1.500 rpm levert de 1.4 TSI zâ€™n volledige 250 Nm aan koppel en daardoor maakt de motor een soepele, elastische indruk. De TSI smeert zâ€™n vermogen uit over een breed toereengebied, waardoor de Leon zich lekker schakellui laat rijden. De 0-tot-100-sprint is in acht tellen geslecht en ook inhalen is kinderspel, zeker wanneer je Seat Drive Profile in â€™Sportâ€™ zet. Met een giftige gasrespons zet de Leon zich temperamentvol in beweging, laat dat maar aan de Spanjaarden over! Daarbij blijft het verbruik ook nog eens netjes binnen de perken. Wie de verleidingen van de 1.4 TSI kan weerstaan, verstookt iedere 100 km zo'n 6,4 liter benzine. Niet zo zuinig als de beloofde 5,2 liter, maar nog steeds een keurige score. Een offensieve rijstijl laat dat verbruik - weinig verrassend - wel vrij snel oplopen.



Pronken met andermans veren

En dan de hamvraag: waarom zou je de Leon verkiezen boven de Golf en de A3? De toegankelijke prijsstelling is natuurlijk een voor de hand liggende reden, maar de Spanjaard heeft meer troeven in huis, waarvan zâ€™n lichtvoetigheid wel de sterkste is. De Leon raakte 90 kg kwijt, kreeg een lager zwaartepunt en zag tegelijk zâ€™n wielbasis en spoorbreedte toenemen - ontwikkelingen die de sportieve bestuurders allemaal als muziek in de oren klinken. Wie het Spaanse temperament van de Leon maximaal wil benutten, is met de sportieve FR-uitvoering uitstekend bediend.

Maar ook als â€™ie zâ€™n FR-jas uittrekt, staat de Leon niet gelijk in zâ€™n hemd. Als FR is â€™ie weliswaar wat sportiever, maar ook in de basis overtuigt de Leon. Vooral zâ€™n exterieur ziet er lekker gepeperd uit. Het ruime interieur steekt daar wat bleekjes bij af, maar vergeleken met de vorige Leon is het nog altijd een flinke sprong vooruit. Technisch pronkt de Leon met Volkswagen-veren, maar daar hoeven we zeker niet rouwig om te zijn. Het draagt de kwaliteitsbeleving naar nagenoeg hetzelfde niveau als dat van de Golf, die daardoor wel eens flink last kan gaan krijgen van zâ€™n scherper

geprijsde Spaanse neef...

Plus

- + Vormgeving
- + Rijeigenschappen
- + Zitpositie

Min

- Tildrempel bagageruimte
- Interieur wat 'bleekjes'
- Zicht rondom