



Aan de stekker

Ook Seat moet aan de stekker. De Seat Mii Electric was het eerste elektrische productiemodel van het merk en met de Cupra Born - strikt genomen geen Seat meer - staat de tweede EV al op de prijslijst. Met de Leon e-Hybrid heeft Seat er een extra stekkeraar bij.

De Leon e-Hybrid is er zowel als hatchback en Sportstourer, die wij nu mee hebben. Daarnaast levert Seat ook de Tarraco nog als PHEV. Deze plug-in hybrides helpen de gemiddelde uitstoot van de vloot van Seat naar beneden te halen, wat weer gunstig is voor de Volkswagen-groep als het gaat om de Europese normen voor CO₂-uitstoot. Seat gebruikt voor de Leon Sportstourer e-Hybrid een bekende aandrijflijn van Volkswagen. Is de toevoeging van een stekker waardevol voor de Leon? Tijd om het uit te vinden.



Hoger op de wielen

Over het uiterlijk van de Leon Sportstourer waren we in de rijtest van de 1.5 eTSI al zeer te spreken. Zo opvallend als dat rode exemplaar is deze grijze stekkeraar niet, maar afgezien van een laadklepje in het linker voorscherm achter het wiel en een e-Hybrid-badge onder het FR-logo op de kofferklep is het uiterlijk onderscheid tussen de twee varianten op het eerste gezicht niet aanwezig. Wie goed kijkt, ziet echter dat de plug-in hybride twee centimeter hoger op zijn wielen staat dan een vergelijkbare 1.5 eTSI met FR-pakket. Heel storend is dat overigens niet, want het 18-inch lichtmetaal onder de testauto vult de wielkasten nog steeds goed.

Â

Het FR-pakket biedt naast de grotere wielen ook matgrijze accenten rondom de grille en op de spiegels. Ook inbegrepen zijn de 'uitlaten' in de achterbumper, die helaas behoorlijk nep ogen. Al met al haal je met de Leon Sportstourer een representatieve auto in huis die qua uiterlijk net iets dynamischer oogt dan een Skoda Octavia of Volkswagen Golf Variant, al heeft die laatste met het R-Line pakket ook een behoorlijk sportief voorkomen.



De menu's in

Ook het interieur van de Leon Sportstourer hebben we reeds uitgebreid behandeld. Voor de plug-in hybrid blijven de voor- en nadelen daarvan dus staan. Het dashboard is spannender dan voorheen en heeft een digitaal instrumentarium en een fraai centraal geplaatst multimediascherm. In het donker is het geheel sfeervol verlicht dankzij sfeerverlichting die in een gebogen rand boven het dashboard zit. Daarbij moet wel gezegd worden dat de bediening door de minimalistische opzet wat omslachtig is. We missen fysieke knoppen, bijvoorbeeld om snel de rijmodus van de hybride aandrijflijn te wijzigen. Dat moet nu via een submenu.Â

Voor- en achterin biedt de Leon Sportstourer voldoende ruimte. De zitpositie voor de bestuurder is goed en ook op langere ritten comfortabel. Wel bieden de standaard stoelen voor mensen met lange benen niet heel veel ondersteuning. In de kofferbak merk je een verschil met de standaard Leon ST: door de plaatsing van de accu kun je minder bagage meenemen onder de bodem. Alleen vlak achter de tildrempel is nog wat ruimte voor bijvoorbeeld de laadkabels, maar daar moet je het mee doen. Het verschil

Seat Leon Sportstourer 1.4 TSI e-Hybrid FR

in liters bedraagt 470 liter voor de plug-in hybrid en 620 liter voor de eTSI.



Lekker vlot

De aandrijflijn van de Leon Sportstourer e-Hybrid is in feite niet anders dan de plug-in hybride krachtcentrale in de Golf GTE. De 1.4 TSI levert samen met een elektromotor van 116 pk een systeemvermogen van 204 pk en 350 Nm koppel, waarmee hij dus iets teruggetuned is. Een accupakket met een capaciteit van 12,8 kWh zorgt voor de stroomvoorziening. Volgens de WLTP-actieradius kun je 60 kilometer elektrisch rijden, maar dat getal is - afhankelijk van je rijstijl - vrij optimistisch. Op de snelweg kun je bijvoorbeeld elektrisch rijden tot 130 km/h, maar dan gaat je accu wel heel snel leeg. Realistisch gezien ligt de elektrische actieradius eerder ergens tussen de 40 en 50 kilometer, wat nog steeds een prima getal is.

De aandrijflijn is heel soepel en de overschakelingen tussen elektrisch rijden en de brandstofmotor zijn nauwelijks merkbaar. In E-Mode heb je genoeg kracht om lekker vlot weg te komen. Bij een lege accu wordt de Leon een hybride en dan behaalt hij de

Seat Leon Sportstourer 1.4 TSI e-Hybrid FR

zuinigheidsprijs niet echt. Daarover later meer.

Naast de kleinere bagageruimte heeft de plug-in hybride Leon nog een ander nadeel ten opzichte van zijn mild-hybride broertje: zijn gewicht. Waar de 1.5 eTSI 1.310 kilogram in de schaal legt, weegt de plug-in hybride doodleuk 1.558 kilogram; een gewichtstoename van 248 kilogram. Dat voel je in de bochten. Hoewel de onderstelafstemming van de Leon een mooie mix tussen comfort en dynamiek is, voel je hem meer doordrukken en overhellen in snelle bochten. Daarnaast kan de aandrijflijn het vermogen niet altijd lekker kwijt wanneer je wat meer gas geeft. Vooral bij het uitaccelereren van bochten is soms 'torque steer' voelbaar. Ben je eenmaal op stoom, dan is goed voelbaar hoe de elektromotor je bij schakelacties een extra duw in de rug geeft. Aan vermogen geen gebrek, maar qua rijdynamiek ben je beter af met de 1.5 eTSI.



Niet stekkeren is mekkeren

Nog even over het verbruik van de Leon e-Hybrid. De elektromotor assisteert de

Seat Leon Sportstourer 1.4 TSI e-Hybrid FR

verbrandingsmotor wanneer de accu is opgeladen, waardoor de elektrische actieradius ook op lange snelwegritten terugloopt. De elektromotor helpt de verbrandingsmotor dan bijvoorbeeld bij tussenacceleraties en als de weg omhoog loopt. Dat zorgt er echter wel voor dat het verbruik binnen de perken blijft. Op een enkele reis van 53 kilometer scoorden wij met een nagenoeg volledig opgeladen accu bij de start een gemiddeld verbruik van 3,5 liter op 100 kilometer. Aangezien we tijdens de test niet overal konden laden, bedroeg het gemiddelde testverbruik 4,7 liter op 100 kilometer.Â

Dat is voor een stationwagon uit het C-segment met 204 pk een prima getal, maar bij niet regelmatig laden gaat het cijfer hard omhoog. Dan zit je eerder op 1 op 12. Op langere afstanden is de mild hybrid dus in het voordeel: in die versie hoeft de 1.5 namelijk minder hard te werken. De brandstoftank van 40 liter is ook niet overbemeten voor de langere stukken zonder opladen. Wanneer je regelmatig kunt laden en vaak stukken van minder dan 50 kilometer rijdt, ben je enorm in het voordeel met de plug-in hybrid. Rij je vaker langere afstanden, dan ben je wellicht beter af met de mild hybrid.

Het prijsverschil tussen die twee varianten is overigens relatief klein te noemen. De e-Hybrid kost als FR, het instapniveau voor deze motorisering, 37.505 euro. De 1.5 eTSI kost bij vergelijkbare uitrusting 36.290 euro, wat neerkomt op een verschil van 1.215 euro. Voor dat geld krijg je bij de e-Hybrid dus wel flink wat meer vermogen, maar de plug-in hybride moet wel bij je gebruikspatroon passen om er ook een economisch voordeel uit te kunnen halen.



Gebruikspatroon

Bij de keuze voor een Leon e-Hybrid komen er zowel voor- als nadelen om de hoek kijken. Laten we beginnen met de nadelen: de bagageruimte is kleiner en de auto is flink zwaarder, waardoor de dynamische eigenschappen van de Leon deels verloren gaan. Daar staat tegenover dat je flink wat extra vermogen tot je beschikking hebt en de Leon e-Hybrid in uiterlijk opzicht nauwelijks verschilt van de andere varianten.

Je zal vooral moeten kijken naar je eigen gebruik om te bepalen of je enig economisch voordeel kunt behalen met de aanschaf van een plug-in hybride. Rijd je regelmatig langere afstanden en heb je niet altijd gelegenheid om de auto op te laden, dan ben je misschien beter af met de 1.5 eTSI. Die is vlot genoeg, heeft een grote brandstoftank en is dan in de praktijk vermoedelijk zuiniger. Rijd je juist veel kortere stukken van minder dan 50 kilometer en kun je thuis of op het werk laden? Dan heb je aan de Leon e-Hybrid een goede metgezel die niet alleen snel, maar ook zuinig is.Â

Plus

- + Nauwelijks uiterlijke wijzigingen
- + Verfijnde aandrijflijn
- + Geringe meerprijs t.o.v. 1.5 eTSI

Min

- Hoog verbruik bij lege accu
- Kleinere bagageruimte
- Zwaargewicht