



Seat Leon

En forma

Prueba | 'Crisis de identidad' es una descripción demasiado grande. Pero... últimamente Seat ha tenido dificultades para mostrar su propia cara. El Seat Mii y el Seat Alhambra son copias directas de Volkswagen. El recién introducido Toledo es casi igual al Skoda Rapid. Seat nos quiere compensar con el León, con su propia cara y mucho carácter. ¿Lo logró?

No fue por mala voluntad o falta de talento que los últimos modelos de Seat sean copias de coches de otras marcas. Seat quiere ofrecer modelos en todos los segmentos del mercado, pequeños hasta grandes, sin hacer grandes inversiones en su desarrollo. Sin embargo, fuera de España, Seat no es tan exitoso en todos los mercados como para recuperar la inversión de un modelo propio nuevo.

Seat estaba esperando el momento oportuno. Ocurre que la empresa matriz Volkswagen ha desarrollado sus nuevos modelos de tal forma que son compuestos por partes estándares. Como si fuera una caja de construcciones, se puede combinar partes para llegar a un coche nuevo. Sin inventar la rueda por segunda vez, Seat pudo fabricar su propio modelo sin hacer grandes inversiones.



Producido en serie pero único

Por debajo de la carrocería, el nuevo Seat León tiene partes que también son encontradas en el Volkswagen Golf VII y el nuevo Audo A3. Los aspectos que determinan su carácter, son desarrollados por Seat mismo. De esta manera, su apariencia no indica de ninguna manera que se han usado partes

estándares. En comparación con el anterior León, la nueva generación es dibujada con líneas más pronunciadas y deportivas. Todas las líneas se juntan en la trompa, lo que hace que el León irradie energía.

En algunos aspectos, los diseñadores han preferido forma sobre función. Por ejemplo, los retrovisores externos son demasiado pequeños y la columna C (entre las puertas traseras y el portón trasero) es tan ancha que perjudica la vista al retroceder.



La considerable distancia entre ejes, es la causa de bastante espacio en el interior. El espacio detrás del volante es bueno. Dependiendo de los asientos que se elijan, la posición del conductor puede ser un poco elevada y quizás cueste un poco acostumbrarse. Lo intentamos repetidas veces pero no parecía posible cambiar la altura del asiento. El espacio atrás es razonablemente grande. Sin embargo, por lo que los asientos delanteros son suaves y 'cóncavos', el León tiene un poquito más de espacio para las piernas que la competencia. La maletera mide 380 litros y es exactamente del mismo tamaño que los compañeros (Audi A3, VW Golf).

El interior es moderno y sin adornos innecesarios. Las partes superiores e inferiores del salpicadero pueden ser adaptadas en colores contrastantes. Esto le da una atmósfera especial al coche. Un detalle divertido es la forma de trapecio que es repetido en varios detalles, desde el volante hasta las manillas de las puertas. La apariencia del coche es sumamente

característica para Seat.



Equipamiento

Lo mismo vale por el equipamiento. El cerebro del combinado sistema de audio, navegación y comunicación es igual a los otros coches de la familia Volkswagen. Sin embargo, Seat le ha dado su propio diseño y lógica en el manejo. El sistema se llama "EasyConnect" y muchas veces reacciona demasiado lento cuando entras a algún comando. Lamentablemente, eso también es propio para Seat. Incluso la pantalla entre el velocímetro y el cuenta-revoluciones tiene sus gráficos un poco más bonito que lo usual.

Opcionalmente puedes proveer el León de faroles LED. En comparación con faroles normales, los de LED dan una luz mucho más blanca con menor consumo de electricidad. Muy inteligente: a velocidad elevada el farol vuelca un poco, para que la luz llegue más lejos.



Gasolina

Para esta prueba hemos conducido en primer lugar con el motor TSI de 1.4 litros. Gracias a la asistencia de un turbo, este motor rinde mucho más potencia que su modesta cilindrada hace sospechar. Además, el 1.4 TSI lo hace con mucho entusiasmo. Cuando se suelta el embrague, el "León 1.4 TSI" se desespera para ponerse en movimiento.



El coche con este motor acelera con tanta potencia, que es un desafío para conducir rápido. Cuando conduces con extrema calma, la mecánica parece protestar. Cuando te pones lentamente en movimiento, el motor corcovea.

A pesar de las buenas prestaciones, el consumo es bajo. Hasta increíblemente bajo. Una ruta con autopistas y ciudad costó según el ordenador nada más que 5,1 litros por 100 kms. Varios coches más pequeños y más lentos consumen más!

Diésel

Para los que quieren economizar hay el motor diésel de 1.6 litros. Esta entrega 105 cv / 250 Nm. Es suficiente para hacerse llevar por el tránsito sin ningún inconveniente. Para acelerar fluidamente hay que bajar de marcha, pero en este caso tampoco desilusiona la potencia. Una vez llegado a velocidad crucero, las revoluciones del motor son agradablemente bajas, y por lo tanto también el ruido y el consumo.



Están desarrollando un súper-económico "Ecomotive" pero el 1.6 TDI es agradablemente económico. En una ruta bastante exigente, llegamos a un consumo de 4.6 litros por 100 km. Es una cifra que se acerca a los motores 'verdes' de otras marcas.

El motor 2.0 TDI es el más caro y sin duda alguna el más refinado disponible. Este diésel con 150 cv / 320 Nm entrega un superfluo de potencia, independientemente de las revoluciones. Un golpecito cuidadoso sobre el acelerador ya es suficiente para una poderosa aceleración, mientras que el 2.0 TDI en la autopista es más silencioso que los motores a gasolina!

Comportamiento en camino

Según el principio de la caja de construcciones, Seat ha usado todos los motores 'listos para llevar' de la empresa madre Volkswagen. Lo que no se llevó Seat es el chasis, la parte más característica del coche. Seat ha desarrollado en sus propios talleres la suspensión y el sistema de conducción a medida para el León



Su efecto es especial. Mientras que los competidores sienten tan sólidos como si fueran fundidos en un solo bloque metálico, el León se siente ligero y ágil. Su dirección es ligero en la ciudad, pero directo y con mucho sentimiento en trayectos con curvas.

Este sentimiento se convierte en artificial cuando elegimos el Asistente de Salida Involuntaria del Carril. Este sistema no da una cuidadosa asistencia cuando pasas sin querer las líneas sobre el pavimento, pero interviene activamente en el volante antes de que el conductor tome la iniciativa.

La versión más deportiva de este momento, es el "FR". El FR no es un coche pronunciadamente deportista (este papel está reservado para el "Cupra"), pero sí presta un carácter extra deportivo al León. El chasis es un poco más rígido y la dirección algo más directa, sin perder confort. Es justo allí donde se nota el balance del León. Las curvas con el León no son tomadas sino devoradas con placer. Con el León, Seat ha vuelto a su forma original!



Conclusión

Seat es el ramo joven y deportivo de Volkswagen. Los últimos modelos de Seat eran, sin embargo, copias directas de Volkswagen. Por lo tanto, Seat no pudo realizar su imagen anhelada. Con el León todo cae en su lugar.

Debajo de la piel, el León comparte cosas con Volkswagen y Audi. Así han podido ahorrar costes elevados de desarrollo, y el Seat León tiene un precio amigable. El diseño es único para Seat. El prometedor diseño es cumplido con un carácter deportivo. El León es ágil y vivo, y el León FR es hasta desafiante y excitante. Independientemente de la motorización elegida, las prestaciones son meritorios y el consumo agradablemente bajo. ■



Especificaciones

Seat Leon 1.4 TSI 140 cv Style

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	426 x 182 x 146 cms
Batalla	264 cms
Peso	1.124 kg
Remolque	610 kg
Remolque frenado	1.500 kg
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	380 l
Dimensiones de los neumáticos	225/45R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	1395 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	140 cv @ 4500 rpm
Par motor	250 Nm @ 1500 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	8,2 seg.
Velocidad máxima	211 kms/h
Consumo promedio	5,2 l / 100 kms
Consumo urbano	6,4 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,5 l / 100 kms
Emision CO2	119 grs/km

Precio

Precio	€ 20.870
Modelo mas barato	€ 14.990