

Sueños de pubertad

La belleza y prestaciones del S3 le convierten en la inspiración de los sueños de muchos jóvenes. Pero su precio les hace bajar de las nubes. El Seat León Cupra R, más asequible, devuelve las ilusiones.



A veces hay comparativas en las que los rivales no se enfrentan de forma tan directa, como en esta ocasión. Ambos modelos destacan por un comportamiento y un "look" deportivo por encima de otras cualidades. Audi nos ofrece el S3, que básicamente es el mismo que se comercializaba hasta ahora, pero sufre un aumento de potencia de 15 CV, con lo que alcanza los 225 (igual que el Audi TT y supone el límite de este motor en coches de serie). Aparte de este extra en «caballería», se ofrecen como novedad unas impresionantes llantas de 18 pulgadas como equipo opcional (montadas en la unidad de pruebas). Seat nos presenta una nueva variante del Cupra, que en esta ocasión combina tracción delantera con el motor 1.8T en versión de 210 CV. Se convierte así en el Seat más potente, desbancando a los

modelos que utilizan el motor VR6 de 204 (León Cupra 4 y Alhambra).

Con estas referencias técnicas de los contrincantes, asistimos a una lucha encarnizada por el título de "el coche de mis sueños".

Dos gotas de agua

A priori, la ventaja en cuanto a potencia es para el S3. El motor es el mismo (el 1.8 Turbo con doble intercambiador de calor), pero con diferente electrónica que permite conseguir esos 225 CV que homologa Audi para su S3, frente a los 210 CV del León. Sin embargo, éste alcanza 218 CV en banco (no podemos medir la potencia real del S3, al ser de tracción total). Pero, a pesar del mayor potencial S3, las prestaciones son prácticamente equivalentes, ya que las "fuerzas" se igualan por la tracción total, que supone un mayor

VS	AUDI S3	SEAT LEÓN CUPRA R
+	Fácil de llevar muy rápido	Frenos y comportamiento
Q	Frenos y tacto motor	Regulación altura asiento
€	35.000	27.000

rozamiento y peso. Basta echar un ojo a la tabla de prestaciones para ver que la diferencia entre ambos modelos resulta insignificante, de lo cual podemos deducir que no será este apartado el que más peso cobre a la hora de decantarnos por alguno de estos dos modelos en concreto. Ambos son vehículos realmente rápidos, de los pocos que hay en el mercado por menos de 40.000 euros, capaces de marcar los «cronicos» que obtienen en cualquier medición.

Habida cuenta que el corazón de estos dos deportivos es el mismo, no podríamos en-

contrarnos más que un rendimiento mecánico y una respuesta al acelerador muy equivalente, aunque en el León se aprecia que la entrada del turbo es algo más vigorosa. Eso sí, en ambos se nota una falta de fuerza por debajo de 3.000 rpm, algo habitual en este tipo de motores, lo que obliga a ir muy pendiente del cambio, si queremos contar con una buena capacidad de respuesta. Para ello, estaremos obligados a mantener el motor en su «zona buena», donde obtendremos el mejor rendimiento, y eso abarca un régimen de giro del motor que va desde las



aunque a costa de superar la barrera de los 20 l/100 km.

Más deportivo

Si tuviéramos que dar un premio al comportamiento más deportivo, el ganador sería el Seat León Cupra R. Este galardón lo consigue después de una apretada lucha y lo logra porque termina imponiéndose en dos apartados muy concretos: capacidad y resistencia de los frenos y comportamiento. En el primero de los apartados se puede matizar que el Seat hace una pequeña «trampa», ya que recurre a uno de los mejores fabricantes de frenos para equipar al Cupra R, Brembo. El resultado final salta a la vista, pues las pinzas rojas de cuatro bombines no pasan desapercibidas. Una de las virtudes que más hemos ensalzado en la redacción son los frenos de León, por su poder de frenada y

Las cinco puertas del León le confieren una mayor practicidad. En el S3 resulta más incómodo acceder a las plazas traseras.

5.000 rpm hasta el régimen de corte, situado hacia las 7.000 rpm. Gracias a las 6 relaciones, no supondrá un gran esfuerzo mantenernos entre estos umbrales y sí una verdadera delicia, porque cualquier insinuación al acelerador equivaldrá a sentir la espalda pegada al respaldo del asiento.

Buena prueba de lo que andan tanto uno como otro son las velocidades medias que podemos obtener en trazados mixtos. Circulando a ritmo rápido y con algo de tráfico, pero dejando un amplio margen de seguridad, hemos obtenido con el S3 una media real algo superior a los 180 km/h y un consumo de 18,4 l/100 km, según el ordenador de a bordo. Cifras que se pueden hacer extensivas al León Cupra R sin apenas desviación. Y como hemos dicho, no resultaría nada difícil marcar una velocidad media superior en los dos,

	AUDI S3	LEÓN CUPRA R
DATOS GENERALES		
Teléfono	900 132 132	900 600 400
Internet	www.audi.vw-audi.es	www.seat.com
Garantía	2 años sin límite km	1 año sin límite km
MANTENIMIENTO		
1ª Revisión	30.000 km	30.000 km
Cambio de aceite	30.000 km	30.000 km
Cambio correa distribución	120.000 km	120.000 km

FICHA TÉCNICA

DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR

Posición

Cilindros

Bloque/culata

Distribución

Alimentación

Cilindrada

Relación de compresión

Potencia máxima

Par máximo

TRANSMISIÓN

Tracción

Embrague

Caja de cambios

Velocidad a 1.000 rpm

BASTIDOR

Suspensión delantera

Suspensión trasera

Frenos del./tras.

Dirección

Neumáticos-llantas

CARROCERÍA

No. de plazas

Dep./combustible

Dimens. exteriores

Batalla-Vías

Peso oficial

PREST. OFICIALES

Velocidad máxima

Acel. 0-100 km/h

Consumo urbano/extraurbano/mixto

AUDI S3

Delantero transversal

4 en línea

Fundición/aleación

Doble árbol de levas en cabeza, 5 válvulas por cilindro. Correa dentada

Inyección multipunto, con turbocompresor y dos intercooler

1.781 cm³ (81,0 x 86,9 mm)

9,0:1

225 CV a 5.900 rpm

28,6 mkg a 2.200 rpm

Total permanente

Monodisco en seco.

Manual de 6 velocidades

4ª: 25,5; 5ª: 32,1; 6ª: 38,6 km/h

Independiente McPherson con estabilizadora de 19 mm

Independiente de ruedas tiradas con estabilizadora de 15 mm

Discos ventilados 312 mm

Discos ventilados 256 mm

Diámetro de giro: 10,9 m.

Vueltas de volante: 2,75

225/40 ZR - 7,5 x 18

5

62 litros

4,16 / 1,76 / 1,42 m

2,52 - 1,53/1,50 m

1.420 kg

243 km/h

6,6 s

13,2 / 7,0 / 9,3 l/100 km

SEAT LEÓN CUPRA R

Delantero (transversal)

4 en línea

Aleación /aleación

Doble árbol de levas en cabeza, 5 válvulas por cilindro. Correa dentada

Inyección multipunto, con turbocompresor y doble intercooler

1.781 cm³ (81 x 86,4 mm)

9,5:1

210 CV a 5.800 rpm

27,6 mkg a 2.100/5.000 rpm

Delantera

Monodisco en seco

Manual de 6 velocidades

4ª: 26,2; 5ª: 32,2; 6ª: 38,9 km/h

Independiente McPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora de 18 mm

Eje torsional con brazos longitudinales y barra estabilizadora de 22 mm

Discos ventilados 312 mm

Discos ventilados 256 mm

Diámetro de giro: 11,2 m.

Vueltas de volante: 2,75

225/40 ZR - 7,5 x 18

5

55 litros

4,18 / 1,74 / 1,44 m

2,51 - 1,51/1,49 m

1.320 kg

237 km/h

7,2 s

12,4 / 6,5 / 8,7 l/100 km

CUALIDADES DINÁMICAS

AUDI S3

→ SUSPENSIÓN

Unos recorridos de suspensiones cortos y un tarado duro, perjudican el confort en el S3

→ TRACCIÓN

Cuando las condiciones del asfalto son malas, la tracción total nos da un gran margen de confianza.



SEAT LEÓN

→ ESTABILIDAD

Las llantas de 18" de serie y unas buenos reglajes de las suspensiones convierten al León es una "bestia".

→ MOTOR

Con 210 CV, esta es la versión más potente de la gama Cupra. Por debajo queda el V6 de 204 y 1.8 20VT de 180.



capacidad de resistencia al "fading". En el lado opuesto, se encuentra el S3, cuyos frenos se vienen abajo con suma facilidad y las frenadas se alargan al exigirlos en carreteras de curvas.

Los dos modelos montan ruedas de 18 pulgadas, gomas 225/40 de calidad «pata negra» y, por supuesto, unos tarados de suspensiones duros. Con esta combinación, se vuelven radicales y algo "nerviosos", bajo determinadas circunstancias, lo que se acentúa aun más cuando el asfalto es irre-

gular. El S3 no asimila muy bien las juntas o badenes y tiende a perder la compostura. Le ocurre lo mismo que al Honda Civic Type R y es que cuando circulamos rápido, las suspensiones no absorben bien en fase de compresión y el coche tiende a «volar». En el León, este problema no aparece con tanta facilidad, pues las suspensiones tienen un «pelín» más de recorrido y combina unos muelles ligeramente blandos con unos amortiguadores de tarados bastante energicos.

El S3 sólo se muestra superior al León en las largas rectas. En este terreno, el Audi tiene un mayor aplomo y mantiene con más precisión la estabilidad lineal, algo que logra, en parte, gracias a la tracción total. Por lo demás, el León se muestra más ágil a la entrada de las curvas y conserva la trayectoria con superior precisión. En curvas lentas y con el TCS desconectado, se producen algunas pérdidas de tracción, pero no degradan en absoluto el buen comportamiento. Ahora

EQUIPAMIENTO

○ NO DISPONIBLE ● SERIE

DATOS DE EQUIPAMIENTO FACILITADOS POR EL FABRICANTE. TODOS LOS PRECIOS DE LAS OPCIONES SON EN EUROS.

SEGURIDAD

	AUDI S3	SEAT LEÓN
Airbag conductor	●	●
Airbag pasajero	●	●
Airbag laterales	●	●
Airbag de cortina	●	●
Alarma	●	(1)
ABS	●	●
Control tracción	●	●
Control estabilidad	●	●
Dirección asistida	●	●
Faros antiniebla	●	●
Faros xenón	●	○
Lavafaros	●	○

CONFORT

Aire acondicionado	-	-
Climatizador	●	●
Cierre centralizado	●	●
Control crucero	395	○
Elevavinas eléc. del.	●	●
Elevavinas eléc. tras.	●	●
Mando remoto	●	●
Ordenador de viaje	●	●
Retrovisores eléct.	●	●
Respaldo partido	●	●
Reg. asiento altura	●	●
Reg. volante altura	●	●
Reg. vol. profundidad	●	●

LUJO

Asientos eléctricos	●	○
Equipo de audio	●	●
Llantas de aleación	●	●
Pintura metalizada	570	(1)
Navegador GPS	3.180	(1)
Tapicería en piel	1.770	○
Techo eléctrico	920	○

(1) opción sin precio definido

bien, el S3 tiene un as guardado en la manga que lo exhibe cuando las condiciones climatológicas se vuelven adversas: en este terreno, la tracción total del S3 resulta definitiva, pues nos permite mantener casi el mismo ritmo que con asfalto seco, sin correr grandes riesgos y con una enorme sensación de seguridad.

Mejor habitabilidad

Pese a que la funcionalidad no es un factor determinante en este tipo de vehículos, si se echa en falta al viajar con cuatro ocupantes. En este caso, las cinco puertas del León y un habitáculo de medidas más generosas se imponen frente a las tres puertas del S3. Otro detalle a tener en cuenta son los maleteros: el León cubica 380 litros, a pesar de que la rueda de repuesto es del mismo tamaño que las otras cuatro. En el S3 se recurre a una engorrosa rueda de emergencia y la capacidad se queda

	AUDI S3	SEAT LEÓN CUPRA R
CONDICIONES DE LA PRUEBA		
Neumáticos	Michelin Pilot Sport	Pirelli P Zero Rosso
Presión del/tras	2,4/2,4 bares	2,3/2,3 bares
Peso	1.498 kg (56/41)	1.378 kg (61/39)
RENDIMIENTO EN BANCO		
Potencia máxima	N.D.	218 CV a 5.880 rpm
Par máximo	N.D.	31 mkg a 3.250 rpm
PRESTACIONES		
0-400 m	14,7 s	14,9 s
0-1.000 m	27,1 s	27,2 s
0-100 km/h	6,7 s	7,0 s
60-120 km/h en 3ª	6,31 s	5,8 s
80-120 km/h en 4ª/5ª/6ª	5,6/7,2/9,6 s	5,2/6,7/9,3 s
FRENOS		
Desde 60/100/140 km/h	13/37/73 m	12,9/36/72,2 m
SONORIDAD		
Al ralentí	46,5 dB	49,1 dB
A 100 / 120/ 140 km/h	65,6 / 67,3 / 69,2 dB	65,3 / 66,7 / 68,5 dB
CONSUMO		
100/120/Ciudad	7,6 / 8,3 / 11,4 l/100 km	7,7 / 8,2 / 13,5 l/100 km
Media(30%/30%/40%)	9,3 l/100 km	10,1 l/100 km
Autonomía media	660 km	544 km
COTAS INTERIORES		
Anchura del/tras	135 / 129 cm	138 / 135x cm
Altura del/tras	90-96 / 91 cm	96-100 / 88 cm
Espacio piernas atrás	70 cm	75 cm
Cap.de maletero	265 l	380 l

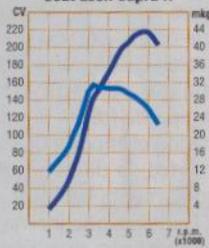
CURVAS DE RENDIMIENTO

Seat León Cupra R
La facilidad que tiene este motor para subir de vueltas y trabajar en la zona del corte de revoluciones, queda patente al comprobar el régimen en el que se consigue la potencia máxima.



Audi S3

Seat Leon Cupra R



COMPARANDO INTERIORES



AUDI S3

ACC. TRASERO 6 HABITABILIDAD 6,5 PUESTO CONDUCCIÓN 7,5



SEAT LEÓN

ACC. TRASERO 7,5 HABITABILIDAD 7,5 PUESTO CONDUCCIÓN 7

AL DETALLE

AUDI



El S3 puede pasar desapercibido, solo hay pequeños detalles que le distinguen, retrovisores recubiertos de aluminio, llantas opcionales de 18". El maletero es pequeño y, además, la rueda de repuesto es de emergencia.



AL DETALLE

SEAT



Los asientos Recaro son opcionales. Proporcionan una buena sujeción lateral, pero limitan demasiado el reglaje de altura en hacia abajo. Los frenos Brembo son una pasada, por potencia y resistencia. El navegador es un extra prescindible.



en 265 litros, debido a que la tracción total roba gran parte del maletero que eleva el piso.

Otra pega imputable al S3 es el acceso a las plazas traseras, pues hay que abatir los asientos delanteros tras liberar un pestillo ubicado en la parte baja del respaldo; y para realizar esta operación hay que doblar el "espinazo". Y si la entrada la realizamos por el lado del conductor, las cosas se complican aun más, pues no tiene memoria de posición. Todas estas pegas no existen en

el León, gracias a la carrocería de cinco puertas. Nuestra unidad de pruebas montaba la opción de asientos Recaro (el precio todavía no está definido), pero en la toma de contacto pudimos probar los de serie, que sujetan perfectamente y dejan la banqueta trasera con tres plazas. Los Recaro tienen una sujeción lateral que sencillamente es una pasada y resulta imposible balancearse incluso en las curvas con fuertes apoyos. Pero el mayor tamaño de la estructura de los Re-



Si queremos rodar realmente rápido con cualquiera de los dos, hay que mantener el motor por encima de las 5.000 rpm y llegar hasta la 7.000 rpm.



A velocidades elevadas, la sonoridad en el León es más reducida. Pero se pierde algo de aplomo en línea recta.

caro limita el reglaje de altura hacia abajo, y puede haber quien considere algo elevada la posición más baja. Además, con esta opción la configuración de los asientos traseros es para dos ocupantes, aunque esté homologado para tres. El S3 también monta asientos de la misma marca, pero con un planteamiento menos radical, pues los apoyos laterales son menores. De igual manera, exis-

te cierta limitación a la hora de regular la altura hacia abajo.

Soñar es gratis

Cuando llega la hora de ir al concesionario hay que hacer números y tener en cuenta todas las opciones posibles. Es curioso que el León Cupra R encuentra sus rivales más directos en su propia gama. Con el motor 1.8T de 180 CV se ofrece el Cupra con tracción

delantera y total, a un precio de 20.400 y 22.345 euros, respectivamente. También está el Cupra 4 VR6 de 204 CV con tracción total por 27.355 euros. Otra alternativa al S3 y León Cupra R puede ser el Honda Civic 2.0i 16V Type R, que vale 22.800. El modelo de Honda comparte la misma filosofía deportiva (comportamiento y rendimiento del motor), pero no logra los mismos registros y de hecho pierde casi un segundo en los 1.000 metros y otro tanto en el 0-100 km/h. Donde sí se muestra superior el Type R es en el manejo y recorrido del cambio. En este apartado, S3 y Cupra R podían tomar ejemplo del Honda.

Entre los dos modelos de esta comparativa hay una diferencia de precio de 8.000 euros que, en principio, no parece una barrera insalvable. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el Seat monta de serie las cinco ruedas de 18 pulgadas, que en el Audi son opcionales y valen 3.125 euros. Otra ventaja para el León está en el equipo de frenos Brembo. Sumando el importe de estos elementos, la diferencia de precio aumenta bastante.

La balanza se inclina a favor del Seat León, pues corre como el S3, se sujeta más cuando el asfalto está en buenas condiciones, cuesta menos y resulta más práctico. Pero hay que reconocer que el S3 es más exclusivo y resulta más "chic".

A.Silvestre
Fotos: I.Oller

EL TERMÓMETRO

COCHE actual

	AUDI S3	SEAT LEON CUPRA R
VIDA A BORDO		
Acabado	8	7
Habitabilidad	6,5	7,5
Maletero	6	8
Puesto de conducción	7,5	7
Sonoridad	7	7,5
NOTA MEDIA	7,0	7,4
MECANICA		
Motor	7,5	8
Aceleración	7,5	7,5
Recuperación	7	7
Cambio	6,5	6,5
NOTA MEDIA	7,1	7,2
BASTIDOR		
Comportamiento	7	7,5
Frenos	7	7,5
Dirección	7	7,5
Confort en la Suspensión	7	7,5
NOTA MEDIA	7,0	7,5
INVERSIÓN		
Consumo	6,5	6,5
Equipamiento	7,5	7
Mantenimiento	7	7
Valor/Precio	7	8
NOTA MEDIA	7,0	7,1

NUESTRA NOTA AUDI S3

8



NUESTRA NOTA LEON CUPRA R

8,5

