

## COMPARATIVA

*Hay coches para todos los gustos y gustos para todos los coches. Estos dos rivales pueden considerarse, sin embargo, ideales para clientes con buen gusto.*

*Competir con el Golf GTi y salir indemne no es fácil. Si hoy en día hay algún coche capaz de lograrlo es el nuevo León.*

### El glamour

**P**or potencia, polivalencia, prestaciones y confort, el León es superior al Golf. Sin embargo, llamarse Golf y apellidarse GTi es mucho. Tanto que estamos seguros que los grandes y poderosos argumentos del León no serán por sí solos suficiente para que el comprador potencial de un Golf GTi lo considere una alternativa real. Por eso quizá los responsables máximos del potente Grupo Volkswagen no han puesto pegas al hecho de montar en el León, de tamaño, talante y características similares, la versión 180 CV del motor 1.8, aún a sabiendas que iba a ser claramente superior al niño mimado de todo el Grupo.

Y lo cierto es que el León 1.8 T es un vehículo magnífico. Se queda ligeramente por detrás del Golf en cuanto a calidad y acabados, tampoco es posible ponerlo tan a tope de equipamiento, y su presencia externa es menos personal, pero en aspectos más



tangibles, como las prestaciones, la potencia y la polivalencia da la talla de forma sensacional, superando a casi todos los rivales que queremos ponerle.

Frente a tal avalancha de virtudes, el Golf GTi resiste haciendo bueno el dicho popular que dice créate la fama y échate a dormir. Tal es el glamour de este vehículo que casi se vende solo en nuestro país. Y no por ello se ha descuidado lo más mínimo su ca-

lidad, su innovación y su comportamiento. Cuando se lanzó al mercado superaba amplia y fácilmente al modelo sustituido, marcaba una nueva frontera en la categoría y suponía, pues, la referencia. Que sea desde dentro de la propia casa el lugar desde donde llega la competencia más feroz y peligrosa no deja de ser una noticia, cuando menos, buena. Esto significa que nadie, salvo ellos mismos, son capaces de alargar la som-

# Seat León 1.8T

# Volkswagen Golf GTi 1.8T

**Gana  
el León**





**Buen aspecto.**  
En el León los materiales tienen un ajuste muy bueno. Dentro de la categoría del Golf es imposible encontrar un modelo con mejores estándares de calidad.

bra de un producto hasta tocar al casi intocable Golf GTI.

El turbo protagoniza el temperamento de ambos vehículos, al igual que el comportamiento algo bailón sobre asfalto desigual protagoniza su actitud. Los casi 190 CV que hemos obtenido del León son suficientes para catapultarlo cada vez que solicitamos todo su poder con el gas a fondo. Es una maravilla su capacidad de aceleración, su poder de recuperación en cualquier



## DOTACION Y PRECIOS

### PRECIO BASE

SEAT LEÓN 1.8 T	3.150.000 pesetas
VW GOLF 1.8 T GTI	3.712.000 pesetas

### OPCIONES

	Serie/S/S	Serie/S/S
Airbag conductor/acomp/lateral	Serie/S/S	Serie/S/S
Aire acondicionado/Climatizador	Serie/Serie	Serie/55.000
Alarma antirrobo	30.000*	Serie
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.	N.D./N.D.
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie	Serie
Apertura remota depósito comb.	Serie	Serie
Apertura remota maletero	N.D.	N.D.
Asiento de seguridad para niños	N.D.	N.D.
Asientos delanteros calefactables	N.D.	Pack cuero
Asientos delanteros reglaje eléct.	Pack piel	N.D.
Cierre centralizado/Mando remoto	Serie/Serie	Serie
Control de tracción/estabilidad	Serie/85.000*	Serie/N.D.
Control de cruce	N.D.	30.000
Cuentarrevoluciones	Serie	Serie
Check-control/Ordenador de viaje	Serie/Serie	N.D./Serie
Elevavinas eléctricos del./tras.	Serie/Serie	Serie/N.D.
Espejos ext. regul. eléctrica	Serie/N.D.	Serie/N.D.
Faros delanteros antiniebla	Serie	Serie
Guantera con llave y luz	Serie	Serie
Inmovilizador elec. del motor	Serie	N.D.
Lavafaros	N.D.	N.D.
Limpia-lavajuneta trasero	Serie	Serie
Llantas de aleación ligera	Serie	Serie
Manómetro de aceite	N.D.	N.D.
Nivel de aceite	N.D.	N.D.
Pintura metalizada	45.000	47.000
Radiocasete integrado/Mandos vol.	Serie/N.D.	N.D./N.D.
Regul. altura cinturones del./tras	Serie/N.D.	Serie/N.D.
Regulación apoyo lumbar	Serie	Serie
Regulación banqueta en altura	Serie	Serie
Regulación banqueta en inclinac.	Serie	N.D.
Regulación interior altura faros	Serie	Serie
Regulación volante altura/distanc.	Serie/Serie	Serie/Serie
Reposacabezas delant./traseros	Serie/Serie	Serie/Serie
Respaldo post. abatible	Serie	Serie
Servodirección	Serie	Serie
Sistema de orientación por satélite	450.000*	595.000
Tapicería de piel	300.000*	306.000
Techo practicable eléct./méc.	120.000/N.D.	125.000/N.D.
Termómetro de aceite	N.D.	Serie
Termómetro de agua	Serie	Serie
Voltímetro	N.D.	N.D.

### PRECIO UNIDAD PROBADA

SEAT LEÓN 1.8 T	4.015.000 pesetas
VW GOLF 1.8 T GTI	3.712.000 pesetas

## CARACTERISTICAS

SEAT LEÓN 1.8 T

VW GOLF 1.8 T GTI

### MOTOR

Situación	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea
Cilindrada	1.781 cm <sup>3</sup>	1.781 cm <sup>3</sup>
Cotas	81,0 x 86,4 mm	81,0 x 86,4 mm
Bloque/culata	Fundición/aleación ligera	Fundición/aleación ligera
Distribución	Doble árbol de levas en culata accionado por correa. 5 válvulas por cilind.	Doble árbol de levas en culata accionado por correa. 5 válvulas por cilind.
Alimentación	Inyección elec. multipunto, turbocompresor e intercambiador térmico	Inyección elec. multipunto, turbocompresor e intercambiador térmico
Combustible	Gasolina sin plomo 95 oct.	Gasolina sin plomo 95 oct.
Refrigeración	Líquida con electrovent.	Líquida con electrovent.
Compresión	9,5:1	9,5:1
Potencia máxima	180 CV CEE a 5.500 rpm	150 CV CEE a 5.700 rpm
Par máximo	24 mkg CEE entre 1.950 y 5.000 rpm	21,4 mkg CEE entre 1.750 y 4.600 rpm

### TRANSMISION

Tipo	Tracción delantera	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	3,875:1 (1ª, 2ª, 3ª y 4ª) 3,100:1 (5ª y 6ª)	3,680:1
Rel. cambio 1ª (desarrollo)	3,417:1 (8,70)	3,300:1 (9,50)
2ª	2,105:1 (14,12)	1,940:1 (16,20)
3ª	1,481:1 (20,07)	1,310:1 (24,00)
4ª	1,151:1 (25,83)	1,030:1 (30,50)
5ª	1,166:1 (31,87)	0,840:1 (37,50)
6ª	0,969:1 (38,35)	--

### BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	23 mm de Ø	21 mm de Ø
Susp. trasera	Ruedas tiradas por brazos longitudinales	Ruedas tiradas por brazos longitudinales
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	22 mm de Ø	22 mm de Ø
Frenos	Doble circuito	Doble circuito
Ayudas	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS
Delanteros	Discos vent. de 312 mm Ø	Discos vent. de 288 mm Ø
Traseros	Discos de 232 mm de Ø	Discos de 232 mm de Ø
Dirección	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Giros/Ø volante	3/37 cm	3/37 cm
Ø de giro	11,2 m	10,9 m
Neumáticos	205/55 R 16	205/55 R 16
Llantas	7,0 x 16 pulgadas	6,5 x 16 pulgadas

### CARROCERIA

Bastidor	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Berlina 5 puertas	Berlina de 3 puertas
Coefficiente Cx	0,32	0,31
Nº de plazas	5	5
Peso oficial	1.322 kg	1.270 kg
Depósito comb.	55 litros	55 litros
Maletero	340 dm <sup>3</sup>	330 dm <sup>3</sup>

### RENDIMIENTOS OFICIALES

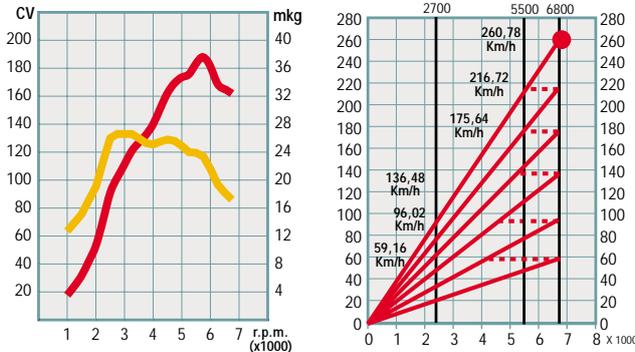
Velocidad máx.	229 km/h	216 km/h
Aceleración 0-100 km/h	7,7 s	8,5s
Consumo Urbano	10,9 l/100 km	6,0 l/100 km
Extraurbano	6,5 l/100 km	7,9 l/100 km
Mixto	8,6 l/100 km	9,5 l/100 km

RENDIMIENTO

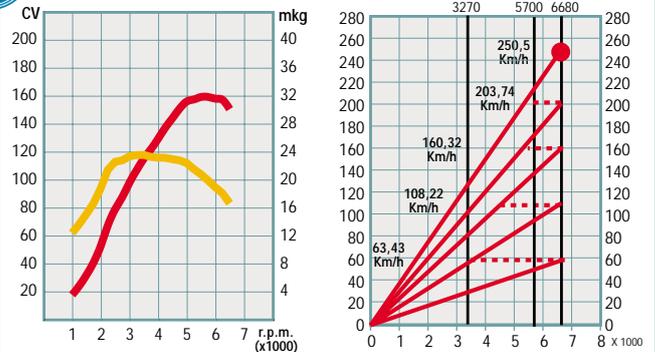
SEAT LEÓN 1.8 T

VW GOLF 1.8 T GTI

RENDIMIENTOS EN BANCO Y DIAGRAMAS DEL CAMBIO



■ POTENCIA MAXIMA 188 CV CEE a 5.660 rpm  
■ PAR MAXIMO 27,0 mkg CEE a 2.660 rpm  
■ RELACION PESO/POTENCIA 7,18 kg/CV



■ POTENCIA MAXIMA 159,5 CV CEE a 5.640 rpm  
■ PAR MAXIMO 23,68 mkg CEE a 3.270 rpm  
■ RELACION PESO/POTENCIA 7,87 kg/CV

QUINTA RUEDA

SEAT LEÓN 1.8 T		VW GOLF 1.8 T GTI	
<b>ACELERACION</b>			
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s) Espacio (m)
60 km/h	3,78	36,1	3,59 32,4
80 km/h	5,45	68,8	5,66 72,8
100 km/h	8,16	137,5	8,01 131,6
120 km/h	10,90	221,3	11,43 236,2
140 km/h	15,21	378,4	15,54 385,4
160 km/h	24,04	580,4	21,71 620,7
<b>FRENADA</b>			
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s) Espacio (m)
60 km/h	1,65	13,6	1,70 14,3
80 km/h	2,18	23,9	2,31 25,7
100 km/h	2,70	37,1	2,89 40,3
120 km/h	3,26	54,0	3,48 58,3
140 km/h	3,83	74,7	4,07 79,5
160 km/h	--	--	-- --
<b>SONORIDAD</b>			
Velocidad	Decibelios (dB)	Penalización	Decibelios (dB) Penalización
60 km/h	59,9	0	60,7 0
80 km/h	62,1	2	61,9 0
100 km/h	63,3	0	64,6 0
120 km/h	65,2	0	67,8 2
140 km/h	68,2	1	71,5 3
160 km/h	70,9	0	72,2 0

CONDICIONES DE LA PRUEBA

	SEAT LEÓN 1.8 T	VW GOLF 1.8 T GTI
Temperatura	4°C	12°C
Presión atmosférica	880 mbar	915 mbar
Peso en báscula	1.351 kg	1.256 kg
Reparto peso (del./tras.)	61/39 %	62/38 %
Neumáticos	Michelin Pilot HX	Continental Contisport Contact
Presión del./tras.	2,0/2,0 kg/cm2	2,1/2,2 kg/cm2

PRESTACIONES

	LEÓN	GOLF
<b>Aceleración</b>		
0-100 km/h	8,16 s	8,01 s
0-400 m	15,77 s	15,92 s
0-1.000 m	28,87 s	29,28 s
<b>Recuperaciones</b>		
400 m en 4ª a 40 km/h	16,00 s	17,97 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	29,32 s	32,51 s
400 m en 5ª a 50 km/h	15,90 s	17,89 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	29,74 s	33,59 s
400 m en 6ª a 50 km/h	17,63 s	--
1.000 m en 6ª a 50 km/h	32,82 s	--
<b>Adelantamientos</b>		
80 a 120 km/h en 4ª	6,14 s	8,65 s
80 a 120 km/h en 5ª	7,58 s	11,11 s
80 a 120 km/h en 6ª	9,50 s	--

CONSUMOS

	SEAT LEÓN 1.8 T	
	km/h	l./100 km
Ciudad	29,1	10,2
Carretera	94,9	7,2
Autopista	118,1	8,2
Media ponderada	75,5	8,7
Autonomía Media	632 km	
	VW GOLF 1.8 T GTI	
	km/h	l./100 km
Ciudad	26,2	10,2
Carretera	95,8	6,9
Autopista	118,4	8,0
Media ponderada	74,7	8,6
Autonomía Media	640	

marcha y la velocidad máxima increíble que llega a alcanzar a poco que las condiciones sean mínimamente favorables; nada menos que casi 250 km/h de verdad.

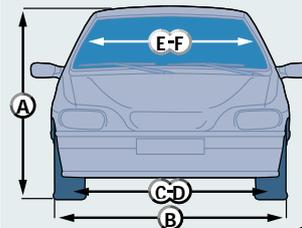
Tampoco es manco nuestro aristócrata Golf. Llega a 160 CV y sólo le falta la sexta marcha para que logre una punta de verdad explosiva. No obstante, sus cifras son también fantásticas. Siempre tendrá delante al León, salvo en la aceleración hasta los 100 km/h, pero el ritmo propio es tan bueno y veloz que el resto del tráfico se convierte con facilidad en mero espectador. Y tiene la ventaja del consumo, pues gasta menos que el Seat, como es comprensible y casi obvio. Cualquiera de los dos vehículos es capaz de

consumir una gran cantidad de combustible, pues el turbo facilita tanto la llegada de los caballos como la velocidad para vaciar el depósito. Si el viaje pretende ser corto en tiempo, tenemos dos buenos compañeros para lograrlo, pero deberemos estar atentos también a las estaciones de servicio, por que yendo de verdad rápido no son mucho más de 300 km de autonomía los que tenemos.

De siempre ha tenido fama el comportamiento deportivo de los Golf y, en general, de los Volkswagen. La moda de hacer cada vez más blandas las suspensiones está acabando en parte con esta fama e incluso las versiones más deportivas se están contagiando de un bamboleo im-

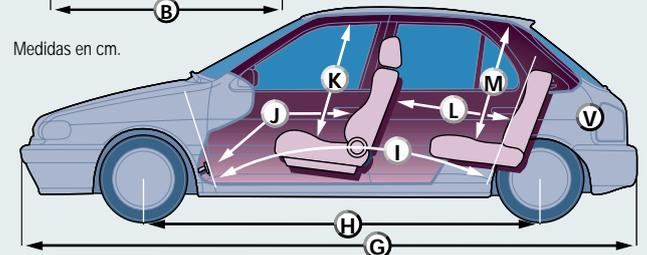
DIMENSIONES

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	V
SEAT LEÓN 1.8 T	146	174	151	149	138	135	418	251	175	105	96/100	75	88	390
VW GOLF 1.8 T GTI	144	173	151	149	138	137	415	251	171	105	96/101	74	93	360



- A Altura
- B Anchura
- C Vías delanteras
- D Vías traseras
- E Ancho interior del.
- F Ancho interior tras.
- G Longitud
- H Batalla
- I Longitud interior
- J Espacio piernas del.
- K Altura delantera
- L Espacio piernas tras.
- M Altura trasera
- V Maletero (dm<sup>3</sup>)

Medidas en cm.



propio de los más de 200 km/h que son capaces de lograr con toda facilidad.

Mismamente el León, que en línea recta va perfecto, que gira con precisión y facilidad, si se encuentra en su camino un defecto en el asfalto la carrocería sube y baja más de la cuenta y más veces de lo deseado. Esa precisión inicial, esa facilidad para rodar a alta velocidad se pierde en parte y nos hace añorar unos amortiguadores más duros. Esta reacción está más oculta en el modelo 4, así como en el Golf GTi. Este último, no obstante, hace casi lo mismo. No pierden la trayectoria, pero si la sensación de seguridad que en principio transmiten.

Abriendo un poco más el ángulo de observación, caemos en la cuenta de que los frenos funcionan muy bien y que el manejo del cambio, incluso con las seis marchas del León, es muy bueno en am-



**Demasiados números y rayas.** El León da la impresión de ser un coche más modesto, salvo cuando miramos el final del velocímetro.



**Más claro.** En el Golf, de un simple vistazo es más sencillo recibir la información del cuadro.

bos casos. Una de las cosas que más placer otorga en ambos vehículos es la postura al volante. El Golf lleva Recaro, y esto es ya una garantía. El León, sin contar con tan apre-

ciados asientos ofrece también una posición al volante fabulosa, gracias en parte a la amplia regulación en altura y profundidad del volante.

Tal y como hemos dicho al principio la calidad es alta en ambos casos, si bien el Golf está un punto por encima. Quizá las casi 700.000 ptas de diferencia entre uno y otro están justificadas para los amantes del Golf GTi. Puede ocurrir, por el contrario, que el poderoso León, con cinco puertas y algo más de maletero se ofrezca a un precio de regalo. No obstante, la relación valor-precio es claramente más favorable al felino, mientras que el Golf atesora todos los argumentos no fácilmente explicables para ser el coche preferido y elegido por un montón de gente. ■

Roberto Matías  
y Equipo de Pruebas  
Fotos: J.Martínez



**Cuero y más cosas.** La regulación eléctrica va con esta tapicería. Con o sin ella, la postura es magnífica.



**La firma lo dice todo.** Recaro se encarga de los asientos del GTi. Lo mejor para el mejor.



## BALANCE

### LEÓN / GOLF

Valor/Precio	8	8
Acabado	8	8,5
Habitabilidad	7,5	7,5
Maletero	7	7
Pto. Conducción	8,5	8,5
Visibilidad	7	7
Equipamiento	8	8,5
Sonoridad	7,5	7
Motor	8,5	8
Transmisión	8,5	8
Velocidad	8,5	8
Aceleración	8,5	8
Adelantamiento	8,5	8
Dirección	8,5	8,5
Frenos	8,5	8
Comportamiento	8	8
Consumo	7	7,5
<b>Nota Media</b>	<b>8,0</b>	<b>7,9</b>

## LO MEJOR

- LEÓN**
- Prestaciones
  - Motor con mucha garra
- GOLF**
- Imagen y calidad
  - Comportamiento

## LO PEOR

- LEÓN**
- Sensible a asfalto irregular
  - Instrumentación
- GOLF**
- Precio
  - Sensible a asfalto irregular

	LEÓN	GOLF
Prestaciones	●●●●○	●●●●○
Confort	●●●●○	●●●●○
Seguridad	●●●●○	●●●●○
Inversión	●●●●○	●●●●○

**Eficaz y algo burgués.** Las curvas se llevan bien con el León; al límite resulta progresivo y muy fácil de dominar. El Golf es casi igual de rápido, aunque menos radical porque es menos potente.