

COMPARATIVA

Fuerte apuesta en Diesel

POSICIONAMIENTO

NOTA
autopista

León SDi

7

León TDi 90

7,5

León TDi 110

7,5

Probablemente los mayores rivales los va a encontrar el León dentro de su propia casa. El Golf, por ejemplo, tiene un tamaño similar y ofrece innumerables parecidos en términos mecánicos, aunque con más caché. Sin duda, estas versiones Diesel son una oferta poco común en otras marcas. Casi todos los fabricantes se están centrando en los sistemas de alimentación de inyección directa con «common rail», etc, mientras que Seat ofrece tres variantes Diesel a partir de la tradicional bomba rotativa, que pueden satisfacer a un gran número de clientes. Todos ellos, además, son plenamente utilizables y lógicos de planteamiento.

PRECIO
BASE

León SDi Stella 2.285.000 ptas

León TDi 90 Stella 2.480.000 ptas

León TDi 110 Signo 2.890.000 ptas

Seat León SDi Stella, TDi Stella 90 y TDi Signo 110

Pocos fabricantes ofrecen tal variedad de motores Diesel en sus gamas desde su lanzamiento. El León apuesta por esta mecánica tanto o más fuerte que por las de gasolina. La prueba evidente es, por un lado, la amplia oferta y, por otro, el alto nivel de la misma.



Después de contemplar, estudiar y probar los nuevos motores turbodiesel, esos que pasan de 150 CV (incluso de 200), parece una broma un coche con uno de sólo 68 y sin turbo. La perspectiva del tiempo nos engaña y empaña el pasado reciente, en el que los motores Diesel rara vez pasaban de esa cota. No obstante, el más pequeño de los León Diesel no se parece en nada a los Diesel del pasado reciente, atmosféricos igual, pero mucho más lentos, ruidosos y desagradables. El motor del León SDi forma parte de la base común sobre la que se han construido todos los demás motores Diesel de cuatro cilindros del Grupo VW, incluido el nuevo de inyector-bomba de 115 CV. Es una base sobre la que se han ido acoplado elementos para hacerlo más y más potente, hasta llegar a su tope, precisamente los 115 CV del moderno motor mencionado, del que ya se ha dejado ver una variante de 150 CV. En el caso de los León, que no llegan a montar, al menos de momento, estas dos últimas evoluciones, las potencias son de 90 y de 110 CV, según se adopte un turbocompresor convencional o uno



Claridad y buen acabado. El cuadro es apropiado para vehículos de estas características, que están mejor acabados cuanto más potentes son.



de geometría variable. Ninguno de los dos sorprende ya por sus buenas prestaciones, ni por su bajo consumo. Es algo que no puede sorprendernos tras haber probado estos motores innumerables ocasiones en otros vehículos de este grupo.

Tanto con 90 como con 110 CV los León TDI son unos vehí-

culos muy interesantes. El precio pone la barrera, puesto que si costaran lo mismo (algo utópico, lo sabemos) no sólo habría que decantarse por el modelo de 110 CV, porque corre y recupera mejor, sino porque gasta sensiblemente menos. Incluso menos que el atmosférico de 68 CV en utilización normal. Y es que hay un

punto en el que la potencia disponible no es siempre más trágica. Ese punto lo define el peso del coche, los desarrollos de transmisión y, obviamente, las propias características del motor. En este punto interesante, en que sale más barato tener más potencia, porque hace falta pisar menos el acelerador para circular a la misma velo-

Punto intermedio. El modelo TDI de 90 CV representa el punto medio de la gama: dos acabados (Stella y Signo) y un precio competitivo.





Blando. El TDi 110 CV tiene unos tarados demasiado blandos, que le hacen cabecear en exceso.

ciudad, se encuentra el León TDi 110 CV. Y debemos decir que, incluso a tope riguroso, es más ahorrador que su hermano menos potente. Nunca hacemos menos de 400 km con un depósito de combustible (sin agotarlo totalmente, claro está) lo cual quiere decir que estamos muy poco por encima de los diez litros cada 100 kilómetros. A cruceros mantenidos de 150-160 km/h viajando el conductor solo nunca pasaremos de 7,5 - 8 l/100 km. Está claro que el modelo SDi a este ritmo gasta más, porque para él rodar a esas velocidades significa llevar casi todo el tiempo el acelerador a tope.

Cuando los modernos motores de inyección directa son nuevos el sonido del motor es incluso agradable, las vibraciones razonables y su res-

puesta instantánea. Con el paso de los kilómetros es posible que comiencen a acusarse las vibraciones, especialmente en modelos pequeños, de aislamiento menos concienzudo. El León es un vehículo intermedio y ya entre el modelo SDi (económico) y el TDi de 110 CV (sofisticado y caro) hay distancias en cuanto a la sensación de calidad. La primera es la sonoridad. El ralenti del SDi es más evidente, ruidoso y traqueteante que el de los modelos sobrealimentados. Esta claro que el turbo supone un eficaz complemento silenciador. La suavidad y la sonoridad del motor también es mejor en los turboalimentados cuando la velocidad sube. Así, la sensación de calidad y confort aumenta de manera proporcional al precio de los coches y a su potencia.



Diferentes equipamientos. Desde la llanta más básica hasta la de aleación del TDi Signo.

CARACTERISTICAS

SDI STELLA

TDI STELLA (90)

TDI SIGNO (110)

MOTOR

Situación	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea	Cuatro en línea
Cilindrada	1.896 cm ³	1.896 cm ³	1.896 cm ³
Cotas	79,5 x 95,5 mm	79,5 x 95,5 mm	79,5 x 95,5 mm
Bloque/culata	Fundición / aleación	Fundición / aleación	Fundición / aleación
Distribución	Árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada.	Árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada.	Árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada.
Alimentación	Inyección directa.	Inyección directa, turbocompresor e intercooler.	Inyección directa, turbocompresor variable e intercooler.
Combustible	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Refrigeración	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador
Compresión	19,5:1	19,5:1	19,5:1
Potencia máxima	68 CV CEE a 4.200 rpm	90 CV CEE a 3.750 rpm	110 CV CEE a 4.150 rpm
Par máximo	13,6 mkg CEE entre 2.200 y 2.600 rpm	21,4 mkg CEE a 1.900 rpm	24 mkg CEE a 1.900 rpm

TRANSMISION

Tipo	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	4,25:1	3,39:1	3,39:1
Rel. cambio	1ª 3,46:1 (7,91)	3,78:1 (9,06)	3,78:1 (9,06)
(desarrollo	2ª 1,94:1 (14,11)	2,12:1 (16,16)	2,06:1 (16,63)
km/h por	3ª 1,29:1 (21,22)	1,36:1 (25,19)	1,35:1 (25,37)
1.000 rpm)	4ª 0,94:1 (29,12)	0,97:1 (35,31)	0,97:1 (35,31)
	5ª 0,71:1 (38,55)	0,76:1 (45,07)	0,77:1 (44,48)

BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	21 mm de Ø	21 mm de Ø	23 mm de Ø
Susp. trasera	Ruedas tiradas unidas a eje direccional	Ruedas tiradas unidas a eje direccional	Ruedas tiradas unidas a eje direccional
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	18 mm de Ø	18 mm de Ø	22 mm de Ø
Frenos	Doble circuito	Doble circuito	Doble circuito
Ayudas	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS
Delanteros	Discos vent. 256 mm de Ø	Discos vent. 280 mm de Ø	Discos vent. 280 mm de Ø
Traseros	Discos 232 mm de Ø	Discos 232 mm de Ø	Discos 232 mm de Ø
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Giros/Ø volante	3 / 37 cm	3 / 37 cm	3 / 37 cm
Ø de giro	11,2 m	11,2 m	11,2 m
Neumáticos	175/80 TR14	195/65 TR15	195/65 VR15
Llantas	6 x 14 pulgadas	6 x 15 pulgadas	6 x 15 pulgadas

CARROCERIA

Bastidor	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Berlina de cinco puertas	Berlina de cinco puertas	Berlina de cinco puertas
Coefficiente Cx	0,32	0,32	0,32
Nº de plazas	5	5	5
Peso oficial	1.195 kg	1.232 kg	1.239 kg
Depósito comb.	55 litros	55 litros	55 litros
Maletero	340 dm ³	340 dm ³	340 dm ³

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	160 km/h	180 km/h	193 km/h
Aceleración 0-100 km/h	17,7 s	12,7 s	10,7 s
Consumo Urbano	6,9 l/100 km	6,7 l/100 km	6,6 l/100 km
Extraurbano	4,2 l/100 km	4,2 l/100 km	4,1 l/100 km
Mixto	5,1 l/100 km	5,1 l/100 km	5,0 l/100 km



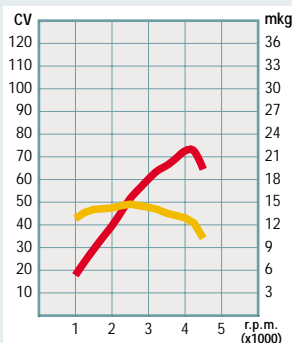
RENDIMIENTO

LEÓN SDI STELLA

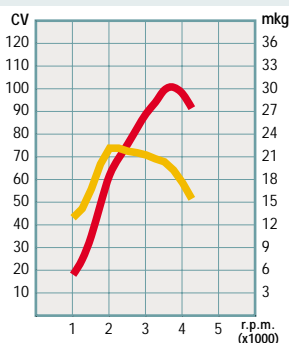
LEÓN TDI STELLA (90)

LEÓN TDI SIGNO (110)

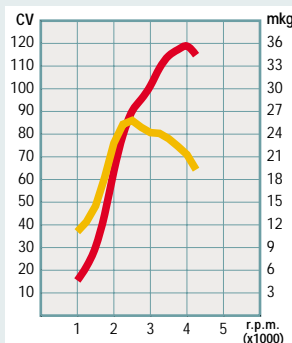
RENDIMIENTO EN BANCO



- **POTENCIA MÁXIMA**
74 CV CEE a 4.090 rpm
- **PAR MÁXIMO**
15 mkg CEE a 2.530 rpm
- **RELACIÓN PESO/POTENCIA**
17,2 kg/CV



- **POTENCIA MÁXIMA**
101,2 CV CEE a 3.630 rpm
- **PAR MÁXIMO**
22,1 mkg CEE a 1.990 rpm
- **RELACIÓN PESO/POTENCIA**
12,9 kg/CV



- **POTENCIA MÁXIMA**
119,5 CV CEE a 4.050 rpm
- **PAR MÁXIMO**
26 mkg CEE a 2.410 rpm
- **RELACIÓN PESO/POTENCIA**
10,9 kg/CV

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio	768
Temperatura	6 °C
Presión atmosférica	895 mbar
Peso en báscula	1.273 kg
Reparto del./tras.	60/40 %
Neumáticos	Conticontact
Presión del./tras.	2,5 / 2,5 kg/cm2

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio	5.760
Temperatura	4 °C
Presión atmosférica	902 mbar
Peso en báscula	1.309 kg
Reparto del./tras.	60/40 %
Neumáticos	Firestone Firehawk 680
Presión del./tras.	2,5/2,5 kg/cm2

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio	3.927
Temperatura	18 °C
Presión atmosférica	910 mbar
Peso en báscula	1.302 kg
Reparto del./tras.	61/39 %
Neumáticos	Dunlop SP Sport 200E
Presión del./tras.	2,5/2,5 kg/cm2

PRESTACIONES

Aceleración	
0-100 km/h	17,86 s
0-400 m	20,47 s
0-1.000 m	38,35 s
Recuperaciones	
400 m en 4ª a 40 km/h	20,44 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	38,98 s
400 m en 5ª a 50 km/h	20,40 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	40,63 s
Adelantamientos	
60 a 120 km/h en 3ª	21,74 s
80 a 120 km/h en 4ª	18,38 s
80 a 120 km/h en 5ª	26,37 s

Aceleración	
0-100 km/h	12,24 s
0-400 m	18,25 s
0-1.000 m	33,94 s
Recuperaciones	
400 m en 4ª a 40 km/h	19,40 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	35,83 s
400 m en 5ª a 50 km/h	19,30 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	37,07 s
Adelantamientos	
60 a 120 km/h en 3ª	13,45 s
80 a 120 km/h en 4ª	11,71 s
80 a 120 km/h en 5ª	15,45 s

Aceleración	
0-100 km/h	11,23 s
0-400 m	17,84 s
0-1.000 m	32,79 s
Recuperaciones	
400 m en 4ª a 40 km/h	19,53 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	35,24 s
400 m en 5ª a 50 km/h	19,70 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	36,65 s
Adelantamientos	
60 a 120 km/h en 3ª	11,94 s
80 a 120 km/h en 4ª	9,95 s
80 a 120 km/h en 5ª	12,33 s

QUINTA RUEDA

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	6,59	66,9
80 km/h	11,26	158,3
100 km/h	17,86	324,8
120 km/h	27,90	633,7
140 km/h	--	--
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,81	14,80
80 km/h	2,43	26,80
100 km/h	3,02	41,50
120 km/h	3,64	60,60
140 km/h	4,28	83,70
160 km/h	--	--

SONORIDAD		
Velocidad	Decibelios (dB)/ Penalización	
60 km/h	60,8	3
80 km/h	62,1	0
100 km/h	65,5	0
120 km/h	68,5	2
140 km/h	70,1	2
160 km/h	--	--

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,87	48,3
80 km/h	8,19	113,8
100 km/h	12,24	215,2
120 km/h	18,33	402,6
140 km/h	26,74	707,9
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,60	13,10
80 km/h	2,14	23,60
100 km/h	2,66	36,50
120 km/h	3,22	53,90
140 km/h	3,76	73,10
160 km/h	--	--

SONORIDAD		
Velocidad	Decibelios (dB)/ Penalización	
60 km/h	59,6	1
80 km/h	62,2	3
100 km/h	64,2	0
120 km/h	65,7	0
140 km/h	68,3	0
160 km/h	71,4	2

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,78	46,0
80 km/h	7,79	105,7
100 km/h	11,23	191,8
120 km/h	16,52	355,1
140 km/h	23,01	590,9
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,66	14,10
80 km/h	2,22	25,00
100 km/h	2,80	39,50
120 km/h	3,37	56,90
140 km/h	3,98	78,80
160 km/h	--	--

SONORIDAD		
Velocidad	Decibelios (dB)/ Penalización	
60 km/h	57,5	2
80 km/h	59,9	0
100 km/h	62,2	0
120 km/h	63,9	0
140 km/h	67,1	0
160 km/h	70,3	2

CONSUMO

	km/h	l./100 km
Ciudad	26,3	7,6
Carretera	93,4	5,0
Autopista	117,2	6,3
Media ponderada	73,7	6,4
Autonomía Media	850 km	

	km/h	l./100 km
Ciudad	26,4	8,17
Carretera	97,5	4,7
Autopista	116,1	5,81
Media ponderada	74,6	5,8
Autonomía Media	860 km	

	km/h	l./100 km
Ciudad	28,2	8,4
Carretera	96,4	4,5
Autopista	119,9	5,5
Media ponderada	76,1	6,4
Autonomía Media	865 km	

No así la estabilidad y el comportamiento. La base es excelente en el León. Tienen una dirección precisa, un comportamiento ideal en curva, sobreviran lo justo y, si queremos, también sobreviran lo justo. No obstante, la importancia de los tarados de amortiguadores y muelles es altísima para lograr reacciones correctas. El SDi y el TDi de 90 CV tienen actitudes similares. El reglaje es blando, pero equilibrado. Llevan neumáticos de perfil muy alto, lo cual perjudica la precisión, pero favorece el confort sobre asfalto malos. Al afrontar los virajes con estos vehículos notamos que tardan en obedecer, pero cuando lo hacen se asientan perfectamente sobre los neumáticos exteriores, abordan la curva sin titubeos y aceptan cualquier corrección sin que haya desmanes o reacciones bruscas. En autopista tienen una actitud similar. Van rectos con facilidad, se apoyan perfectamente en curvas rápidas y logran mantener un confort elevado en su interior.

Hasta ahora no hemos mencionado en este apartado al TDi 110 CV. Y eso es porque su comportamiento resulta distinto al de sus hermanos menores, hasta el punto de merecer un tratamiento y explicación aparte. El León TDi Signo 110 CV, estrella de la gama como lo es, por otro lado, el 1.8T 20v, o como lo será el «4» a secas, no va tan bien como en principio podría presumirse. Y la culpa, evidentemente, no es del diseño de las suspensiones, que es el mismo en toda la gama (excepto en el 4, que lleva una suspensión trasera más elaborada), sino del tarado de los muelles y amortiguadores. Este moderno, interesante, rápido y nuevo TDi sufre la moda de hacer los coches ruterios de-



SDi digno. Los 68 CV dan para rodar bien en carretera y con poco consumo.



Más cómodos delante. Detrás no deja de ser un cuatro metros, con lo que las piernas pueden chocar con el respaldo de delante. Sin embargo, conductor y acompañante obtienen un trato ideal.

DOTACION Y PRECIOS

SDI STELLA **TDI STELLA** **TDI SIGNO**

PRECIO BASE

En pesetas	2.285.000	2.480.000	2.890.000
------------	-----------	-----------	-----------

OPCIONES

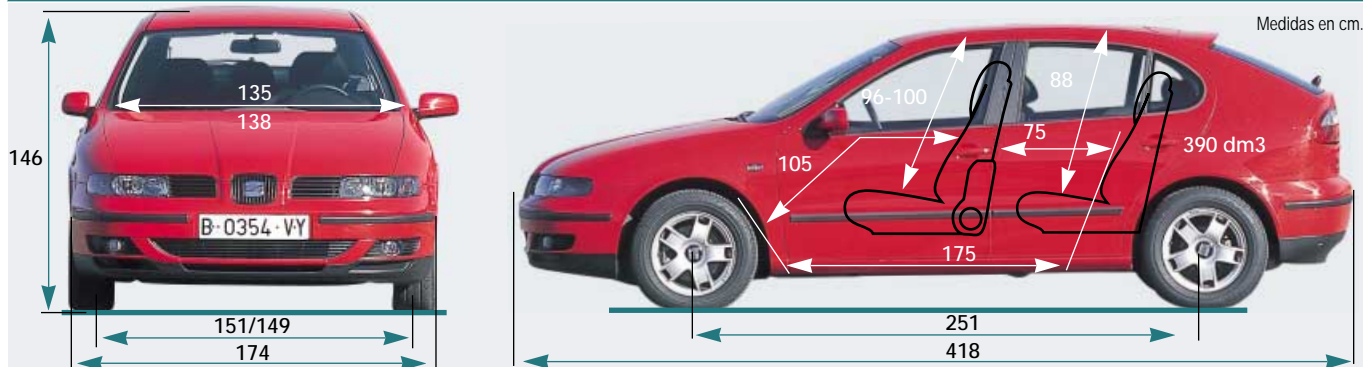
	Serie/S/S	Serie/S/S	Serie/S/S
Airbag conductor/acomp/lateral	Serie/S/S	Serie/S/S	Serie/S/S
Aire acondicionado/Climatizador	150.000*/N.D.	150.000*/N.D.	Serie/50.000
Alarma antirrobo	30.000*	30.000*	30.000*
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.	N.D./N.D.	N.D./N.D.
Antibloqueo de frenos electrónico	75.000*	75.000*	75.000*
Apertura remota depósito comb.	Serie	Serie	Serie
Apertura remota maletero	N.D.	N.D.	N.D.
Asiento de seguridad para niños	N.D.	N.D.	N.D.
Asientos delanteros calefactables	N.D.	N.D.	N.D.
Asientos delanteros reglaje eléct.	N.D.	N.D.	N.D.
Cierre centralizado/Mando remoto	Serie/serie	Serie/serie	Serie/serie
Control de tracción/estabilidad	N.D./N.D.	N.D./N.D.	20.000/85.000*
Control de crucero	N.D.	N.D.	N.D.
Cuentarrevoluciones	Serie	Serie	Serie
Check-control/Ordenador de viaje	N.D./N.D.	N.D./N.D.	N.D./N.D.
Elevalunas eléctricos del./tras.	Serie/N.D.	Serie/N.D.	Serie/serie
Espejos exter.regul. eléct./mec.	N.D./serie	N.D./serie	Serie/N.D.
Faros delanteros antiniebla	N.D.	N.D.	Serie
Guantera con llave y luz	Serie	Serie	Serie
Inmovilizador elec. del motor	N.D.	N.D.	N.D.
Lavafaros	N.D.	N.D.	N.D.
Limpia-lavalluneta trasero	Serie	Serie	Serie
Llantas de aleación ligera	N.D.	N.D.	60.000*
Manómetro de aceite	N.D.	N.D.	N.D.
Nivel de aceite	N.D.	N.D.	N.D.
Pintura metalizada	45.000*	45.000*	45.000
Radiocasete integrado/ Mandos volante	Serie/ N.D.	Serie/ N.D.	Serie/ N.D.
Regul. altura cinturones del./tras	Serie/N.D.	Serie/N.D.	Serie/N.D.
Regulación apoyo lumbar	N.D.	N.D.	N.D.
Regulación banqueta en altura	Serie	Serie	Serie
Regulación banqueta en inclinac.	N.D.	N.D.	N.D.
Regulación interior altura faros	Serie	Serie	Serie
Regulación volante altura/distanc.	Serie/serie	Serie/serie	Serie/serie
Reposacabezas delant./traseros	Serie/serie	Serie/serie	Serie/serie
Respaldo post. Abatible	Serie	Serie	Serie
Servodirección	Serie	Serie	Serie
Sistema de orientación por satélite	450.000	450.000	450.000
Tapicería de piel	N.D.	N.D.	300.000
Techo practicable eléct./méc.	120.000	120.000	120.000
Termómetro de aceite	N.D.	N.D.	N.D.
Termómetro de agua	Serie	Serie	Serie
Voltímetro	N.D.	N.D.	N.D.

ND = No Disponible • = Opción montada en la unidad probada

PRECIO UNIDAD PROBADA

En pesetas	2.585.000	2.780.000	3.140.000
------------	-----------	-----------	-----------

DIMENSIONES





Nobleza. El León se conduce solo. Las curvas y las rectas son digeridas con facilidad y agrado.

masiado blandos de suspensión, lo cual, en teoría, debería dar lugar a mayor confort, pero en la práctica el bamboleo y los rebotes del tren delantero (que es el que más sufre, porque es el que más peso debe soportar), solo añaden dos cosas: imprecisión y mareo. Así, este veloz 110 CV - al menos, nuestra unidad de pruebas- se pasa el tiempo meciéndose sobre unos muelles blandos y unos amortiguadores incapaces de frenar el vaivén. A buen ritmo, sobre una autovía como las españolas, que están repletas de badenes, cambios de rasante, ligeros baches y curvas sin sentido, el León no se mueve como su homónimo en



ESP opcional. Es pagable casi a cualquier precio, más si sólo cuesta 85.000 ptas.

la sabana, sino más bien como un pez fuera del agua. Tan sólo con unos amortiguadores más enérgicos todo quedaría solucionado, sería más cómodo y también más eficaz y controlable.

Como final debemos repasar la oferta en acabados y equipamiento, y debemos decir que este último modelo, el TDi 110 CV, existe con acabado Sport, lo cual es un halo de esperanza para mejorar el comportamiento, que el TDi de 90 CV está disponible también en Signo y que el SDi, como buen vehículo básico y austero, sólo se ofrece con el acabado Stella, el más sencillo. ■

Roberto Matias y
Equipo de Pruebas
Fotos: Javier Martínez



Diferenciadora. La parte trasera es la que otorga la personalidad al León.

BALANCE

	SDI	TDI 90	TDI 110
--	-----	--------	---------

Entre el TDi de 90 caballos y el de 110 las diferencias son claras. El más potente corre más y gasta menos, mientras que el atmosférico es ideal para un uso tranquilo en ciudad y eventual en carretera. Todos ellos tienen planteamientos realmente lógicos, tanto en el precio -salvo el SDI- como en su mecánica. Los 68 CV del SDi están bien encauzados por las relaciones de cambio ideales, mientras que la distancia entre el 90 y el 110 CV está clara y justamente reflejada en el precio.

Valor/Precio	6,5	7,5	7,5
Acabado	8	8	8
Habitabilidad	7,5	7,5	7,5
Maletero	6,5	6,5	6,5
Pto. Conducción	8,5	8,5	8,5
Visibilidad	7	7	7
Equipamiento	6,5	6,5	7
Sonoridad	6,5	6,5	7
Motor	7	7,5	8
Transmisión	8	8	8
Velocidad	6,5	7	8
Aceleración	6	7	7,5
Adelantamiento	6	7	7,5
Dirección	8,5	8,5	8,5
Frenos	7	7	7
Comportamiento	7,5	7,5	6,5
Consumo	8	8	8,5
Nota Media	7,2	7,4	7,6

LO MEJOR

- LEÓN SDI**
- Comportamiento
 - Desarrollos del cambio
 - Postura al volante
- LEÓN TDI 90**
- Comportamiento
 - Motor a medio régimen
 - Postura al volante
- LEÓN TDI 110**
- Prestaciones
 - Consumos bajos
 - Postura al volante

LO PEOR

- LEÓN SDI**
- Ruidoso al ralentí
 - Precio alto
 - Limitado en carretera
- LEÓN TDI 90**
- Sonoridad alta
 - ESP no disponible
 - Maletero escaso
- LEÓN TDI 110**
- Suspensiones muy blandas
 - Comportamiento impreciso
 - Maletero escaso

	Prestaciones	Confort	Seguridad	Inversión
SDi	●●○○○	●●●○○	●●●○○	●●○○○
TDi 90	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
TDi 110	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○