

# Apuesta segura

Recién aterrizado en el mercado, el Mégane se enfrenta a una competencia feroz. Si quiere optar a líder del segmento tendrá que luchar con todas sus armas, que no son pocas.

PABLO MALLO | [pmallo@mpib.es](mailto:pmallo@mpib.es) FOTOS: MIKAEL HELSING



#### RENAULT MÉGANE ENERGY DCI 110

Precio de tarifa Desde 22.600 €  
Descuento 2.200 €  
Precio final Desde 20.400 €

#### PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 120

Precio de tarifa Desde 23.150 €  
Descuento 3.200 €  
Precio final Desde 19.950 €

#### FORD FOCUS 1.5 TDCI 120

Precio de tarifa Desde 21.825 €  
Descuento 3.100 €  
Precio final Desde 18.725 €

#### OPEL ASTRA 1.6 CDTI 110

Precio de tarifa Desde 21.200 €  
Descuento 2.700 €  
Precio final Desde 18.500 €

#### SEAT LEÓN 1.6 TDI

Precio de tarifa Desde 21.260 €  
Descuento 1.400 €  
Precio final Desde 19.860 €

**MÁS QUE NINGÚN** otro, el segmento C es el que ofrece una mayor versatilidad dentro del mundo del automóvil. El compacto es el coche para todo, el vehículo perfecto para desplazarnos de un punto A a un punto B respondiendo prácticamente a cualquier necesidad. El equilibrio entre comportamiento, seguridad, eficiencia, confort y habitabilidad, con un tamaño exterior más que razonable, es lo que convierte a esta categoría en una compra maestra. Precisamente por eso, son los modelos más vendidos, donde los fabricantes concentran sus esfuerzos para lograr un producto competitivo a más no poder, ya que se juegan mucho con ellos. Todos aspiran a superventas y, en el caso de nuestros protagonistas, consiguen su objetivo, pues junto con Volkswagen Golf, Citroën C4 y Toyota Auris, son los que pueden presumir de un mayor número de matriculaciones en estos momentos. A ellos se tiene que enfrentar el nuevo Mégane, que se suma a este grupo aportando un toque de aire fresco al segmento, no sólo por diseño, sino también por el gran número

**LOS COMPACTOS SE HAN ADAPTADO A LAS NUEVAS NECESIDADES EN MATERIA DE CONECTIVIDAD. YA ES ALGO INDISPENSABLE.**

de equipamientos interesantes que puede incorporar, los cuales le aportan un toque de sofisticación al que sus rivales no llegan. La lucha está servida.

El más "veterano" del grupo es un Focus que, aunque estéticamente no resulta tan innovador como sus rivales más recientes, sigue sorprendiendo cada vez que lo conduces. El motivo, su bastidor. Es el único del lote que cuenta con suspensión trasera multibrazo, algo que le aporta un comportamiento todavía mejor que el de sus contrincantes, que ya es decir. Es más fluido en tramos revirados, más incisivo y preciso en curvas, con una trasera que redondea los giros y una dirección rapidísima. Al mismo tiempo transmite una alta sensación de aplomo y solidez, y no por ello descuida el confort de marcha ni la capacidad de absorción de la suspensión. Si aprecias la deportividad este es tu coche, pero requiere ciertas dotes de conducción para poder aprovechar todas las cualidades de su participativo tren trasero cuando fuerzas el ritmo de marcha. Durante la sesión de fotos en nuestra habitual pista de pruebas del INTA, fue el que mejor aguantó el trato duro, el que menos degradó su comportamiento y el que mayor disfrute nos permitió a sus mandos gracias a su alta eficacia. En definitiva, cuenta con unas cualidades dinámicas muy superiores a lo que la mayoría de usuarios puede exigir. Uno de sus pocos puntos en contra es la maniobrabilidad en entornos urbanos, condicionada por un pilar trasero que limita un poco la visibilidad al mirar hacia atrás y unos retrovisores exteriores algo pequeños.

**RAZONABLES MECÁNICAS.** En cuanto al apartado mecánico, los motores elegidos para esta comparativa son quizá los Diesel más razonables de sus respectivas gamas, con potencias entre 110 y 120 CV. Prestaciones más que correctas y consumos "de risa" son la tónica general. En el caso del Focus, pese a sus 120 CV, las prestaciones puras no son tan destacables



**MEJOR AHORA**  
El último restyling trajo consigo un nuevo volante multifunción con mejor ergonomía. El cuadro de mandos es de fácil lectura, con una pantalla multifunción de lo más completa.

**MODERNIZADO**  
Con su última actualización el Focus añade una pantalla táctil en la consola central, aunque las funciones más habituales siguen teniendo activación por botón.



**MÁS ELABORADO**  
El Focus es la apuesta más deportiva por bastidor, todo un campeón en trazados revirados si sabes sacarle partido. Puede resultar exigente al límite, pero es sin duda el más eficaz en curva, y también el más satisfactorio. Es el único con suspensión trasera multibrazo. Maletero y plazas traseras no destacan por su amplitud, pero están en la media del segmento.



**Ford Focus**

Gran compacto en todos los sentidos. Pisa la carretera como el mejor y filtra las irregularidades como buen premium. Zaga quizás demasiado participativa para las pretensiones de esta versión, muy sensible a la transferencia de masas si ahuecamos gas en apoyo. Manejo del cambio mejorable así como la pantalla del ordenador de a bordo.

ANDRÉS ACINAS



**APRECIADA SENCILLEZ**  
El Astra ofrece un diseño de salpicadero muy limpio, pero sin renunciar a los controles "físicos" para las funciones más utilizadas.

**CONFORTABLE**  
Con múltiples y precisos reglajes, los asientos del Opel están muy conseguidos. Puede llevar función de ventilación y calefacción.

**fichatécnica**

**DATOS TÉCNICOS**

MOTOR	FORD FOCUS 1.5 TDCI 120	OPEL ASTRA 1.6 CDTI 110	PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 120	RENAULT MÉGANE ENERGY DCI 110	SEAT LEÓN 1.6 TDI
<b>Situación</b>	Delantero transversal				
<b>Nº de cilindros</b>	4 en línea				
<b>Cilindrada y cotas</b>	1.498 cm³ y 73,5 x 88,3 mm	1.598 cm³ y 79,7 x 80,1 mm	1.560 cm³ y 75 x 88,3 mm	1.461 cm³ y 76 x 80,5 mm	1.598 cm³ y 79,5 x 80,5 mm
<b>Alimentación</b>	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
<b>Compresión</b>	16:1	16:1	N.D.	15,5:1	16,2:1
<b>Potencia máxima</b>	120 CV CEE a 3.600 rpm	110 CV CEE a 3.500 rpm	120 CV CEE a 3.500 rpm	110 CV CEE a 4.000 rpm	110 CV CEE a 3.200 rpm
<b>Par máximo</b>	27,6 mkg CEE a 1.750 rpm	30,6 mkg CEE a 1.750 rpm	30,6 mkg CEE a 1.750 rpm	26,5 mkg CEE a 1.750 rpm	25,5 mkg CEE a 1.500 rpm
<b>TRANSMISIÓN</b>					
<b>Tipo</b>	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades.	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades	Tracción delantera. Cambio manual de 5 velocidades
<b>Des. Cambio (km/h por 1.000 rpm)</b>	1ª 8,6 2ª 15,6 3ª 25,5 4ª 34,8 5ª 43,4 6ª 51,5	9,4 17,25 26,8 36,3 48,2 57,15	8,4 16,2 26,7 38 47,6 58,3	8 15,5 24,5 35,9 46 53,6	8,4 16,3 26,8 38,9 50,7
<b>BASTIDOR</b>					
<b>Susp. delantera</b>	McPherson con triángulo inferior				
<b>Susp. trasera</b>	Multibrazo	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional
<b>Frenos delanteros / traseros</b>	Discos ventilados de 278 mm de Ø / Discos de 271 mm de Ø	Discos ventilados de 300 mm de Ø / Discos de 264 mm de Ø	Discos ventilados de 283 mm de Ø / Discos de 268 mm de Ø	Discos ventilados de 269 mm de Ø / Discos de 260 mm de Ø	Discos ventilados de 276 mm de Ø / Discos de 253 mm de Ø
<b>Dirección</b>	Electroasistida	Electroasistida	Electroasistida	Electroasistida	Electroasistida
<b>Giros/Ø volante</b>	2,5 / 37,5 cm	2,75 / 37,0 cm	2,9 / 35 cm	2,5 / 37,0 cm	2,7 / 36,5 cm
<b>Ø de giro</b>	10,6 m (entre bordillos)	10,9 m (entre bordillos)	10,4 m (entre bordillos)	11,2 m (entre bordillos)	10,2 m (entre bordillos)
<b>Neumáticos y llanta</b>	205/55 R16				
<b>CARROCERÍA</b>					
<b>Peso oficial</b>	1.343 kg	1.350 kg	1.260 kg	1.205 kg	1.260 kg
<b>Depósito comb.</b>	53 litros	48 litros	53 litros	47 litros	50 litros
<b>Maletero</b>	363 litros	370 litros	420 litros	384 litros	380 litros
<b>RENDIMIENTOS OFICIALES</b>					
<b>Velocidad máx.</b>	195 km/h	195 km/h	196 km/h	188 km/h	194 km/h
<b>Acel. 0-100 km/h</b>	10,5 s	11 s	9,6 s	11,2 s	10,5 s
<b>Consumo urbano / Extraurbano / Mixto</b>	4,3 / 3,4 / 3,8 l/100 km	4,2 / 3,3 / 3,7 l/100 km	4,4 / 3,5 / 3,8 l/100 km	3,6 / 3,2 / 3,3 l/100 km	4,4 / 3,4 / 3,8 l/100 km
<b>CO2</b>	98 g/km	97 g/km	98 g/km	86 g/km	99 g/km



**FÁCIL EFICACIA**  
La reducción de peso le ha sentado muy bien a la nueva generación. Su paso por curva es de los más rápidos, con una gran precisión de guiado y sin renunciar a un alto confort de suspensiones. Los faros led matriciales aportan muy buena visibilidad y son recomendables si habitualmente conduces de noche. Detrás es amplio, aunque sacrifica maletero.



como cabría esperar, seguramente porque en nuestra báscula ha registrado el mayor peso del grupo, 1.355 kg, una cifra en cualquier caso muy contenida. A pesar de todo, la respuesta frente a la demanda de potencia es contundente —las leyes del acelerador hacen que el inicio del recorrido del pedal sea muy sensible— y tiene buena capacidad para ganar vueltas, logrando una conducción muy agradable y sensación de dinamismo. Al igual que el Focus, la nueva generación del Opel Astra es otro modelo cuya conducción resulta plenamente convincente. En este caso, el motor es uno de los elementos que más contribuyen a la satisfacción de uso, pues cuenta con una gran solvencia desde muy pocas vueltas. Es el que mayor cantidad de par motor ha rendido en nuestro banco de poten-

cia, ofrece una respuesta muy inmediata y mueve los largos desarrollos elegidos por Opel con una facilidad asombrosa. A diferencia de la edición anterior del modelo, el uso de marchas tan largas ya no supone una merma de usabilidad, ya que el motor trabaja sin problemas desde regímenes cercanos al ralentí. Basta echar un vistazo a sus prestaciones, tanto de aceleración como de adelantamiento, para ver el buen resultado. Es el más rápido de los cinco, hasta el punto de que nos asalta la duda de si merece la pena la variante de 130 CV de este mismo motor, cuya ventaja se nota sobre todo en la zona alta del cuentavueeltas. La diferencia con la versión superior es más por chasis, pues el más potente adopta un tren trasero diferente, también de ruedas tiradas por eje torsional, pero refor-



**Opel Astra**  
Gratificante sorpresa sentir a esta Astra ligero, preciso de dirección e infinitamente más ágil que antes sin haber perdido calidad de rodadura, real y percibida. Siento que sus 110 CV son, al acelerador, más contundentes que la media aún cuando sus desarrollos son algo largos, factor contraproducente en la vida real: la versión de 136 CV ha gastado algo menos.

RAÚL RONCERO

## prestaciones

### ACELERACIÓN

**Rápido Astra.** Capacidad de tracción y par motor hacen del Opel todo un sprinter. Es el más rápido de la comparativa.

### FRENADA

**Disparidad.** Seat marca referencias en este apartado, con un León que baja de 70 metros.

### SONORIDAD

**Decibelios mecánicos.** El ruido en el León es mayor, sobre todo cuando su motor TDI gira alto de vueltas.

### ADELANTAMIENTO

**Ágiles.** El Astra vuelve a ser el más rápido, esta vez con más diferencia. Algo perezoso el León, que además está penalizado por su caja de 5 marchas.

### CONSUMOS

**Destacable.** Llama la atención lo poco que consume el Mégane en trayectos urbanos.

### POTENCIA Y PAR

**Con fuerza.** El Opel es el que más nivel de par ofrece. Gran motor.

### PESO

**Masa contenida.** Todos pesan poco, pero sobresa el León por su ligereza.

	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
<b>ACELERACIÓN</b>					
Velocidad	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
0-50 km/h	3,51	2,98	3,20	3,28	3,56
0-100 km/h	10,71	9,46	9,78	10,26	10,51
0-400 m	17,50	16,80	17,00	17,30	17,50
0-1000 m	32,60	31,30	31,60	32,20	32,40
<b>FRENADA</b>					
Frenada	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
100-0 km/h	39	39,0	38,0	38,0	36,0
120-0 km/h	58	55,0	54,0	56,0	54,0
140-0 km/h	75,6	72,8	73	76	69,7
<b>SONORIDAD</b>					
Velocidad	Del. / Tras. (dBA)				
100 km/h	66 / 68	67 / 68	65 / 67	66 / 68	67 / 68
120 km/h	68,7 / 70,2	70 / 71,3	70,5 / 70,3	69,5 / 70,8	71,3 / 71,8
140 km/h	72 / 73	73 / 74	73 / 72	72 / 74	73 / 75
<b>ADELANTAMIENTO</b>					
Velocidad	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
20 a 50 km/h en 2ª	3,3	3,2	3,1	3,10	3,50
60 a 120 km/h en 3ª	11	9,8	9,7	10,90	10,60
80 a 120 km/h en 4ª	8,51	7,57	8,3	8,58	9,23
80 a 120 km/h en 5ª	10,7	8,9	10,4	10,70	13,20
80 a 120 km/h en 6ª	13,5	11,2	15,7	13,50	-
<b>CONSUMOS</b>					
Urbano	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Carretera	5,4 l/100 km	5,9 l/100 km	5,5 l/100 km	5,1 l/100 km	5,9 l/100 km
Medio ponderado	4,9 l/100 km	4,8 l/100 km	4,7 l/100 km	4,8 l/100 km	4,8 l/100 km
Autonomía media	5,1 l/100 km	5,2 l/100 km	5 l/100 km	4,9 l/100 km	5,2 l/100 km
	1.039 km	919 km	1.052 km	959 km	959 km
<b>POTENCIA Y PAR</b>					
Potencia máx.	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
	120,0 CV a 3.370 rpm	115,0 CV a 3.460 rpm	122,4 CV a 3.660 rpm	114,4 CV a 3.815 rpm	116,3 CV a 3.890 rpm
Par máx.	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
	30,7 mkg a 1.700 rpm	34 mkg a 1.890 rpm	32,9 mkg a 1.740 rpm	28,2 mkg a 2.430 rpm	26,9 mkg a 1.700 rpm
<b>PESO</b>					
Peso en báscula	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
	1.355 kg	1.340 kg	1.345 kg	1.342 kg	1.315 kg
Reparto peso delantero / Trasero	59 / 41 %	61 / 39 %	61 / 39 %	63 / 37 %	63 / 37 %
Relación peso/potencia	11,3 kg/CV	11,7 kg/CV	11,0 kg/CV	11,7 kg/CV	11,3 kg/CV



#### POCO CONVENCIONAL

El pequeño volante, situado muy bajo, facilita llevar una postura relajada. Requiere un periodo de adaptación por nuestra parte.

#### EXCESIVO

El interior del 308 es muy elegante y con materiales de calidad, aunque la pantalla táctil integra demasiadas funciones. Regular el climatizador requiere varios pasos.



### Jorge Beltrán

Por dinamismo, habitabilidad y agrado de conducción me parece un producto redondo. Me gusta el equilibrio que presenta entre confort

y eficacia en curva, aunque evitaría las llantas de 18" que hacen que copie demasiado las pequeñas irregularidades del asfalto. Esta combinación de motor-cambio permite afrontar cualquier repecho de autopista a buen ritmo incluso cargado.

JORGE BELTRÁN

zado mediante una eficaz timonería De Watt de la que prescinde nuestra unidad de pruebas. Lo más probable es que la mayoría de usuarios no detecte diferencia de comportamiento entre uno u otro, pues únicamente en situaciones de conducción muy exigente sale a relucir una mayor precisión de guiado a favor de la versión de suspensión más elaborada. Con el básico ya podemos presumir de un comportamiento fabuloso, en el que se combinan reacciones muy ágiles y una gran naturalidad en el paso por curva, incluso a ritmos muy elevados. Pocas inercias, una dirección precisa en todo momento y una alta calidad de amortiguación logran un punto de equilibrio difícilmente igualable, comparable al Focus pero más apto para todos los públicos.

**REFERENTE FRANCÉS.** Similar planteamiento ofrece el Peugeot 308, que cuenta con un comportamiento muy parecido al Astra en cuanto a eficacia y facilidad de conducción. No obstante, para lograr su alto nivel de confort recurre a un tarado de amortiguación que deja la carrocería algo más suelta en extensión, algo que se puede comprobar en situaciones no demasiado frecuentes, como cambios de rasante muy pronunciados en pleno apoyo. El resultado, pese a todo, es plenamente satisfactorio y no presenta inconvenientes de cara a la seguridad, siempre respaldada por una alta estabilidad y un ESP de acertado tarado, no desconectable por encima de 50 km/h. Únicamente cuando fuerzas las cosas de modo irracional vendría bien algo más de precisión al límite, así



#### NOBLE BASTIDOR

La puesta a punto del 308 resulta muy eficaz, casi deportiva. Da muy buen resultado en combinación con esta mecánica de agradable funcionamiento y resolutiva respuesta, logrando un conjunto muy confortable por refinamiento y filtrado de las suspensiones. El maletero es muy capaz, aunque la plaza central trasera es algo justa.





**MODERNA ILUMINACIÓN**  
Los acabados superiores pueden contar con faros led, salvo el Focus. El Astra, con módulos de apagado y encendido selectivo, es el más sofisticado.

**MULTIMODO**  
Enorme pantalla que hará las delicias de los más jóvenes, con tienda de aplicaciones (hay hasta un acuario), gran cantidad de funciones y 5 modos de conducción.



**CONFIGURABLE**  
El cuadro de mandos digital es personalizable. Puedes hacer que cambie en función de los modos de conducción, elegir el color de fondo y el diseño.



**ASENTADO**  
El chasis del Mégane transmite una gran sensación de aplomo, con unos tarados de suspensión muy bien elegidos y un dinamismo brillante. Brinda mucha confianza al conductor, aunque en circuito sus neumáticos se degradan rápido y pierden eficacia. Ha mejorado su amplitud y el maletero resulta muy aprovechable.



como una dirección más comunicativa. Sin embargo, en la conducción normal, e incluso a ritmos muy vivos, resulta dinámicamente impecable. Lo mismo podríamos decir de su motor, que presenta transiciones muy suaves al acelerar o dejar de acelerar, algo que repercute muy positivamente en el confort de marcha, tanto del conductor como de los pasajeros. Es uno de los turbodiésel con mejor respuesta a pocas vueltas, casi desde el ralentí, aunque los largos desarrollos perjudican sus prestaciones y, en algunas ocasiones, hay que recurrir al cambio. La 6ª, prácticamente de desahogo, está pensada para lograr una alta eficiencia y de hecho, es el que ha regis-

trado un consumo en carretera más bajo en nuestras mediciones.

**REVOLUCIÓN.** El Renault es el más claro ejemplo de la continua evolución que experimentan los compactos con cada nueva generación, pero llevado un paso más allá en materia de equipamiento interior, donde se hace muy patente la mejora en prácticamente todos los ámbitos. Es el más sofisticado, con un cuadro de mandos digital que podemos cambiar a nuestro antojo (color y diseño), luces ambientales configurables y cinco modos de conducción que modifican la dureza de la dirección, respuesta del acelerador, sonido del motor, instrumentación... e inclu-



**Renault Mégane**

Sólo por su estética ya tiene mucho ganado. Aparte, su carga tecnológica es digna de tener en cuenta, pues ofrece elementos muy atractivos para configurar un interior de lo más sofisticado. A todo esto acompaña una dinámica sin puntos flacos, convincente en todas sus facetas.

PABLO MALLO



**SÓLO 5 MARCHAS**  
Aunque el motor es resolutivo, las prestaciones del León se ven algo mermadas debido al cambio, ya que es el único con 5 velocidades.

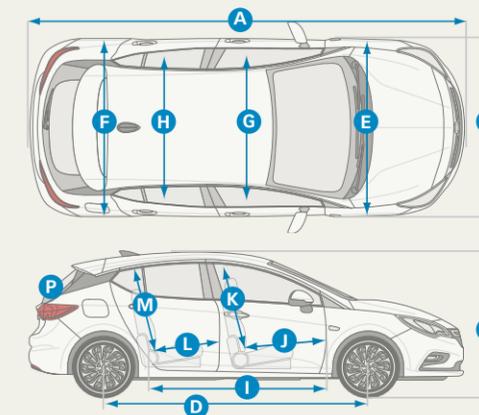
**MUY CORRECTO**  
La configuración interior del León es funcional y su uso, muy intuitivo. La consola puede resultar algo más intrusiva que en el resto para la rodilla derecha.

prestaciones

DIMENSIONES

**Segmento muy versátil.** Por amplitud interior son incluso mejores que berlinas de mayor tamaño, y tampoco descuidan la capacidad del maletero, aunque este puede depender del tipo de rueda de repuesto y del equipo de sonido, ya que algunos montan allí un subwoofer.

	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	(cm)	(cm)	(cm)	(cm)	(cm)
<b>A</b> Longitud	436	437	425	436	426
<b>B</b> Anchura	182	181	180	181	182
<b>C</b> Altura	148	149	146	145	146
<b>D</b> Batalla	265	266	262	267	264
<b>E</b> Vía delantera	154	155	156	159	154
<b>F</b> Vía trasera	153	156	155	159	151
<b>G</b> Ancho interior delantero	141	140	139	143	142
<b>H</b> Ancho interior trasero	131	135	136	136	134
<b>I</b> Longitud interior	179	183	177	183	183
<b>J</b> Espacio piernas delantero	105	105	105	105	105
<b>K</b> Altura min./máx.	93/99	94/101	91/95	91/98	94/100
<b>L</b> Esp. piernas tras. dcha./izq.	74	78	76	71	81
<b>M</b> Altura trasera	91	92	90	92	95
<b>MALETERO</b>					
	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
<b>P</b> Capacidad maletero	390 litros	320 litros	415 litros	410 litros	390 litros



**AIRE FRESCO**  
Las proporciones y el diseño de la carrocería aportan al Mégane un aspecto imponente, mucho más moderno que sus rivales. Es el único con luces diurnas traseras.



**SIN COMPLICACIÓN**  
El León destaca por la facilidad de conducción que otorga su bastidor en cualquier tipo de circunstancia, ya que es capaz de lograr un eficaz comportamiento sin poner en aprietos al conductor y, al mismo tiempo, con un perfecto compromiso entre confort y estabilidad. Ofrece muy buenas plazas traseras y un maletero de formas muy cúbicas.



so, si queremos, activan la función de masaje del asiento, que podemos regular en tres patrones diferentes y variar su velocidad e intensidad. Las versiones superiores también equipan una pantalla táctil de generosas dimensiones que se puede personalizar, y desde la que se accede a un gran número de utilidades: sensor de calidad del aire, análisis de conducción eficiente, navegador, sistema multimedia, aplicaciones (hay tienda para descargarlas, algunas gratis, y suponemos que poco a poco se irá ampliando el catálogo, que de momento es un poco reducido), o climatizador, aunque sólo a las funciones menos utilizadas, ya que el resto se hace por medio de controles "de verdad", que restan menos atención. Presume además de un Head-Up Display escamoteable, en

el que se proyecta información a todo color con muy buena resolución. Perfecto para los amantes de la conectividad.

**LLAMATIVO.** El otro gran paso al frente ha sido en diseño, con elementos que realzan la anchura de la carrocería y unas proporciones muy atractivas. Una vez en marcha, su tacto de conducción recuerda bastante al anterior Mégane, que ya había alcanzado un notable nivel de madurez, aunque en esta ocasión ha mejorado el confort de bacheo y el aplomo de su bastidor. Da gran confianza y sensación de seguridad, pues sus reacciones son de lo más progresivas frente a posibles imprevistos, una curva que se cierra o la necesidad de esquivar un obstáculo, siempre respondiendo



**Seat León**

Estarás a gusto a sus mandos en un abrir y cerrar de ojos. Lo mejor es el equilibrio general de su comportamiento que te cala poco a poco, por puesta a punto de suspensión, tacto de dirección y cambio, frenada... sin duda, merece estar en el podio de la categoría. A mejorar: cinco marchas, por seis de sus rivales; y la rumorosidad del TDI.

JUAN CARLOS GONZÁLEZ



**DINÁMICA DE REFERENCIA**

En materia de comportamiento todos aportan un alto nivel de seguridad, eficacia y confort. El Focus se destaca con una mayor deportividad gracias a su rápida y precisa dirección, combinada con un participativo tren trasero.

ágilmente y con fidelidad a los deseos del conductor, por complicados que sean. No hay puntos flacos y se adapta a todo sin rechistar, desde una conducción muy dinámica en un tramo tortuoso, hasta un relajado trayecto urbano, situación en la que consigue unos consumos realmente bajos.

Su mecánica, sin ser excesivamente rápida, se defiende bien, aunque a muy pocas vueltas no tiene tanto par motor como el Focus, el Astra o el 308. A cambio, proporciona mucha suavidad y mayor silencio de marcha que sus rivales. Uno de sus puntos más criticables, sin embargo, es el reglaje del respaldo del asiento, que no se realiza por medio de una rueda sino por palanca, de manera que resulta menos preciso a la hora de lograr una postura óptima al volante. La visibilidad trasera, por su parte, queda condicionada por el reducido tama-

ño de la luna posterior, así como por los reposacabezas traseros.

**VERSÁTIL TDI.** El quinto implicado en esta comparativa es el Seat León, equipado para la ocasión con la versión superior del motor 1.6 TDI. Esta mecánica, que se renovó en agosto de 2015 y pasó de 105 a 110 CV, está disponible con cambio DSG de 7 marchas o, en este caso, con una transmisión manual de 5 velocidades. Las cuatro primeras marchas tienen un desarrollo similar a sus rivales (todos con 6 marchas), sin embargo, el motor no tiene tanto brío y sale peor parado en las mediciones de adelantamiento. Por otra parte, en el uso real, la 5ª resulta demasiado larga y debemos reducir a 4ª con frecuencia si queremos acelerar con cierta soltura, además el salto entre ambas es bastante acusado. También es el que tiene

**SE TRATA DE UN SEGMENTO DE LO MÁS COMPETIDO. TODO ESTÁ CUIDADO AL MÁXIMO Y NADA SE DEJA AL AZAR. EL NIVEL ES MUY ALTO.**

una respuesta menos inmediata a pocas vueltas, y un nivel sonoro más elevado al acelerar y cuando el motor gira alto de vueltas. Aun así, y aunque este propulsor no sea el más agradable de la gama, en conjunto es un coche muy satisfactorio. El tacto de dirección es el más logrado, y su chasis presenta un equilibrio muy acertado teniendo en cuenta el tipo de versión que es. Sus reacciones son muy neutras, además es el más ligero según nuestra báscula, lo que se traduce en una gran eficacia y nobleza ante cualquier eventualidad. En cuanto a confort, está a la altura de sus contrincantes, haciendo que en líneas generales sea un modelo redondo.

Por lo tanto, nos encontramos un altísimo nivel en cualquier caso, así que, elijas el que elijas, resulta imposible equivocarse.

**valoraciones**

**COMPORTAMIENTO**

**De referencia.** Cada uno con sus propios matices y personalidad, pero todos con unas formas envidiables en cuanto a comportamiento y actitudes dinámicas. Notable la precisión del Focus en situaciones exigentes, aunque puede sorprender con alguna reacción demasiado deportiva que sin duda gustará a los más avezados. El Astra ofrece un equilibrio óptimo entre confort, eficacia y sujeción de la carrocería ante cambios de apoyo y ondulaciones.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
<b>MEDIA</b>	<b>9</b>	<b>8,5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>

**MOTOR Y TRANSMISIÓN**

**Solvencia y agrado de conducción.** Más que la potencia, lo que más se refleja en el agrado de uso es la cifra de par, que en el Astra ha sido la más elevada según nuestro banco de rodillos. Le sigue de cerca el Peugeot, muy suave y progresivo, Ambos cuentan con los desarrollos del cambio más largos del lote. El León, pese a ser el de mayor cilindrada junto con el Astra, ha obtenido la menor cifra de par, además es el único con cambio de 5 marchas.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
<b>MEDIA</b>	<b>7</b>	<b>8,5</b>	<b>8</b>	<b>7,5</b>	<b>6</b>

**VIDA A BORDO**

**Espaciosos. Sumando centímetros de las diferentes cotas todos obtienen una puntuación similar, ya que lo que pierden por un lado lo ganan por otro.** En este apartado encontramos uno de los pocos puntos flacos del Astra, su maletero, algo justo para lo que se estila en el segmento. Por lo demás, todos cuentan con unas cotas de habitabilidad generosas y fácil acceso a las plazas posteriores, aunque túnel central y consola son algo intrusivos para el pasajero central trasero del 308.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
<b>MEDIA</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>

**INVERSIÓN**

**Disparidad de precios.** El Opel Astra y el Ford Focus son los que tienen un precio de venta más competitivo, y no por ello estamos ante peores productos o modelos menos elaborados. El Mégane, por su parte, cuenta con el precio de partida más elevado de los cinco, algo que demuestra lo seguros que están en Renault de su nuevo compacto.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
<b>MEDIA</b>	<b>8,5</b>	<b>8,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7</b>	<b>7,5</b>

<b>NOTA FINAL</b>	<b>8</b>	<b>8,25</b>	<b>7,75</b>	<b>7,5</b>	<b>7,25</b>
<b>RANKING</b>	<b>2º</b>	<b>1º</b>	<b>3º</b>	<b>4º</b>	<b>5º</b>



**EL GANADOR OPEL ASTRA**

Si el segmento compacto se caracteriza y aprecia por su equilibrio, podríamos denominar al Astra como el más equilibrado de los compactos. Dinámicamente ejemplar y con un motor brillante, es también el que ofrece uno de los precios más ajustados. Con esta generación Opel ha dado en el clavo.