

# Autopista

**RENOVADO  
1200 SPORT**



CAMPEONATO  
DE EUROPA

**JANNER  
RALLYE**

**MONTECARLO, YA**

CON LA EXPORTACION COMO META PREFERENTE

# INMINENTE VERSION RENOVADA DEL SEAT 1200 SPORT

La eficaz línea aerodinámica del 1200 Sport podrá aprovecharse aún mejor con la incorporación de la mecánica 1.438 c.c. de 77 CV y transmisión reforzada.



EQUIPARA SERVOFRENO Y LA MECANICA DE LOS 128/3P

**H**ACE unas semanas, cuando trazábamos las líneas generales de los planes Seat para 1977, unos datos mal interpretados nos hacían afirmar que en el plazo de unos pocos meses se dejaría de producir el 1200 Sport, desplazado del mercado por los nuevos 128/3P. Sin embargo, debemos confesar que, afortunadamente, nos equivocábamos.

El 1200 Sport, que junto con el 1133 forma el dúo de modelos a los que en más o menos proporción puede considerarse de diseño español, fue presentado el año pasado, y de haberse cumplido las amenazantes perspectivas de que teníamos noticias, habría sido el coche nacional de más efímera vida comercial.

Lo que en ningún momento ha dejado de ser obvio es que este coche, de carácter deportivo y vivaz, ha visto sensiblemente disminuido su mercado potencial interior con la presentación de los 128/3P de Seat. Y tampoco es menos cierto que, dada la mayor robustez e idoneidad de los conjuntos mecánicos montados en los 3 Puertas, era lógico y esperable que se «trasplantasen» aquéllos al 1200 Sport.

Pues bien, ambos aspectos se contemplan en el planteamiento de una nueva e inminente versión del 1200 Sport, que debería estar en la calle en la segunda quincena de febrero. Hasta entonces, Seat seguirá comercializando la actual versión a un precio franco de fábrica de 270.000 pesetas, que no ha sido incrementado últimamente, a diferencia de los demás modelos de la marca.

Entre los refinamientos de este nuevo 1200 Sport, se ha hecho un hueco para servofreno, hasta ahora ausente de su equipo, más que nada por falta de un espacio físico apropiado. Remodelándose la zona de carrocería donde se montará este dispositivo de asistencia, se habrá de conseguir un mando de freno mucho más dócil, que será apreciado particularmente por la numerosa clientela femenina de este modelo, que hasta ahora encontraba en el duro pedal un detalle inconfortable.

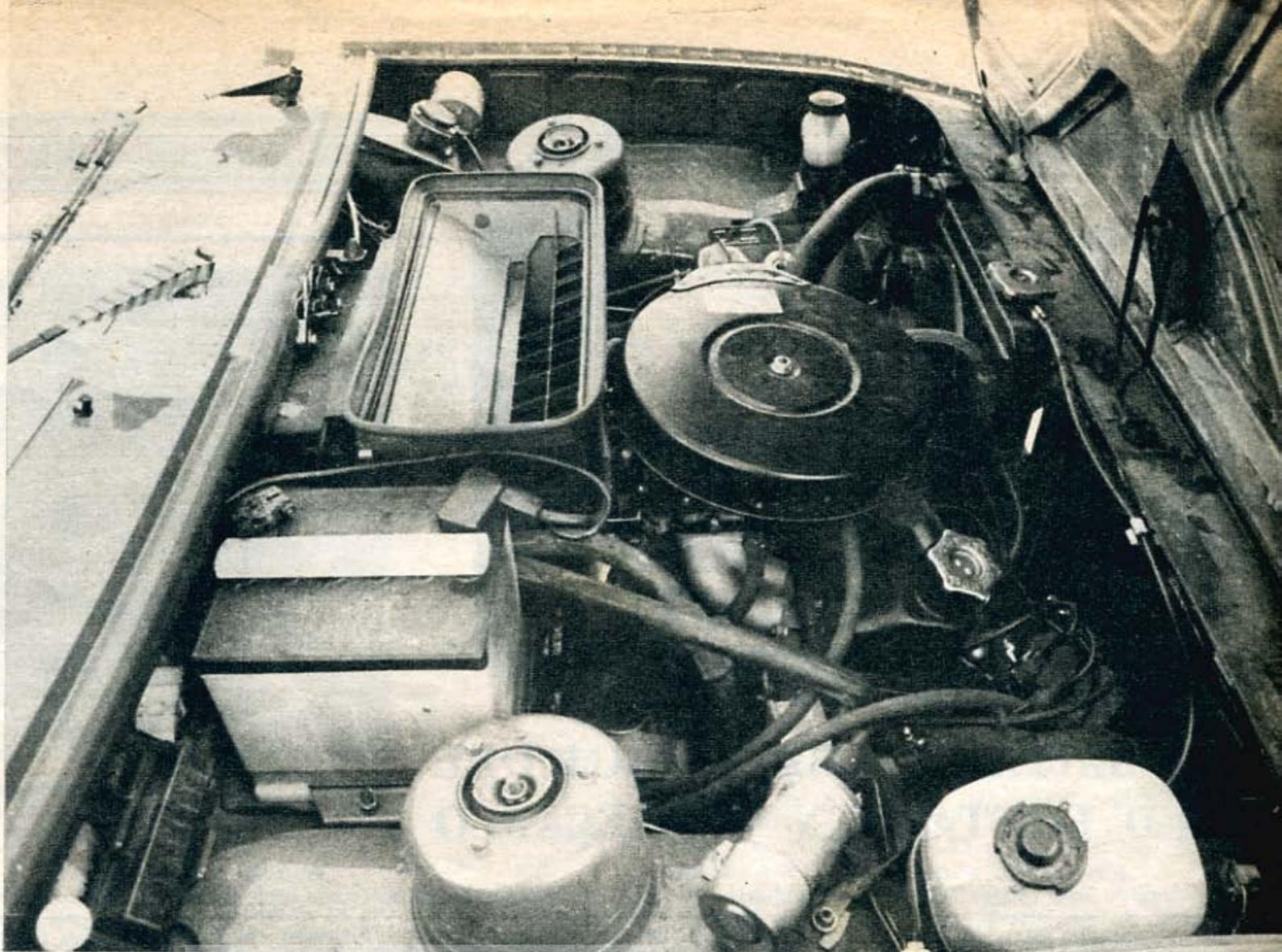
Pero la principal innovación consiste, como antes adelantábamos, en la incorporación de los conjuntos mecánicos de los Seat 128/3P, en sus dos cilindradas de 1.197 y 1.438 c. c.

Como se sabe, las principales particularidades de estos conjuntos (basados en los motores de los 124 y 1430) residen en el cambio, tipo 128 italiano (más robusto que el derivado del 127, que caracterizaba hasta ahora al 1200 Sport), con un nuevo grupo recto más dimensionado, un tirante de sujeción del motor que impide balanceos acusados y un carburador Weber doble cuerpo vertical tipo DMTR, especialmente diseñado para motores situados transversalmente a la marcha.

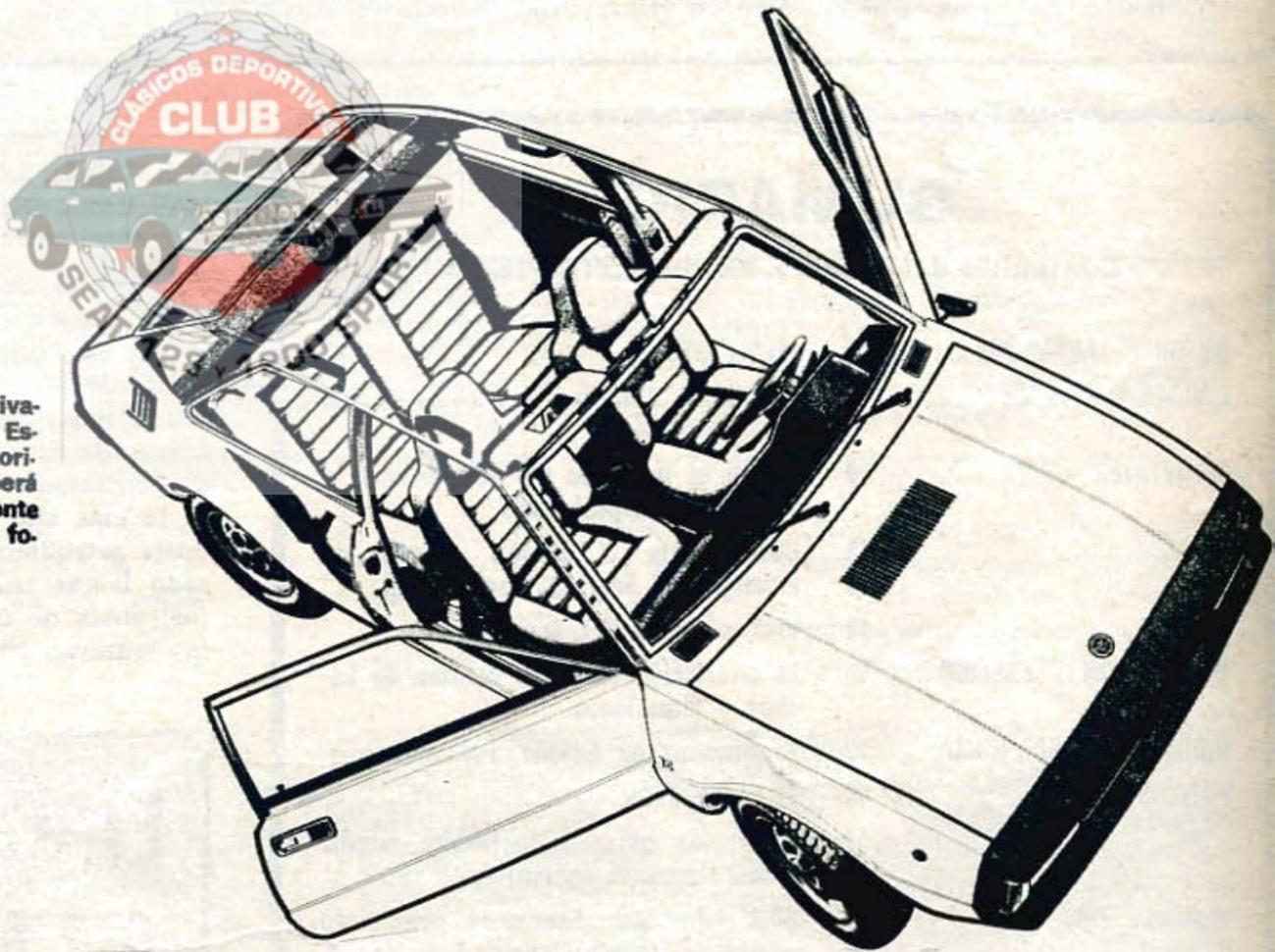
Con estos detalles y su magnífica penetración aerodinámica original, no dudamos que el Sport, ya muy rápido y brioso con su actual cilindrada de 1.197 c. c., va a ser un auténtico «avión» en su versión 1.438 c. c.

Admitiendo desde ya que su mercado interior debe ser minoritario, con un matiz de «diferencia y distinción» respecto a los clientes de los más baratos y populares 128/3P, los dirigentes de Seat han previsto continuar la producción del 1200 Sport a un ritmo relativamente reducido, teniendo grandes esperanzas en un plan de exportación de este atractivo coche.

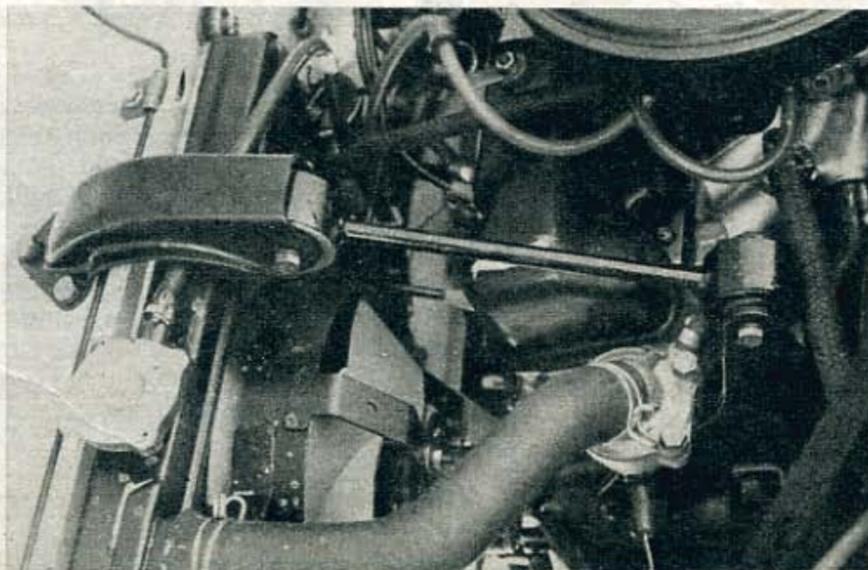
En todo caso, la introducción de los nuevos 1200 Sport será escalonada, con el lanzamiento de la versión 1200 primeramente, para luego seguir con la 1430. En ambos casos nos tememos que esta renovación vendrá acompañada por una subida más o menos importante respecto al precio actual.



Aspecto del vano motor en la actual versión del 1200 Sport; la rueda de repuesto no cabe, al haberse sacrificado el espacio a las líneas exteriores.



Con una venta relativamente restringida en España, este modelo original de Seat deberá orientarse vigorosamente hacia los mercados foráneos.



A diferencia del 1200 Sport primitivo, los 128 y la inminente versión renovada del coupé de diseño español, llevan esta bieleta de fijación para la mecánica, anclada a la carrocería por encima del radiador.



Otro de los elementos fundamentales en el buen rendimiento de los 128, y que será traspasado al 1200 Sport, es el carburador Weber DMTR, de doble cuerpo con apertura diferenciada mecánica.