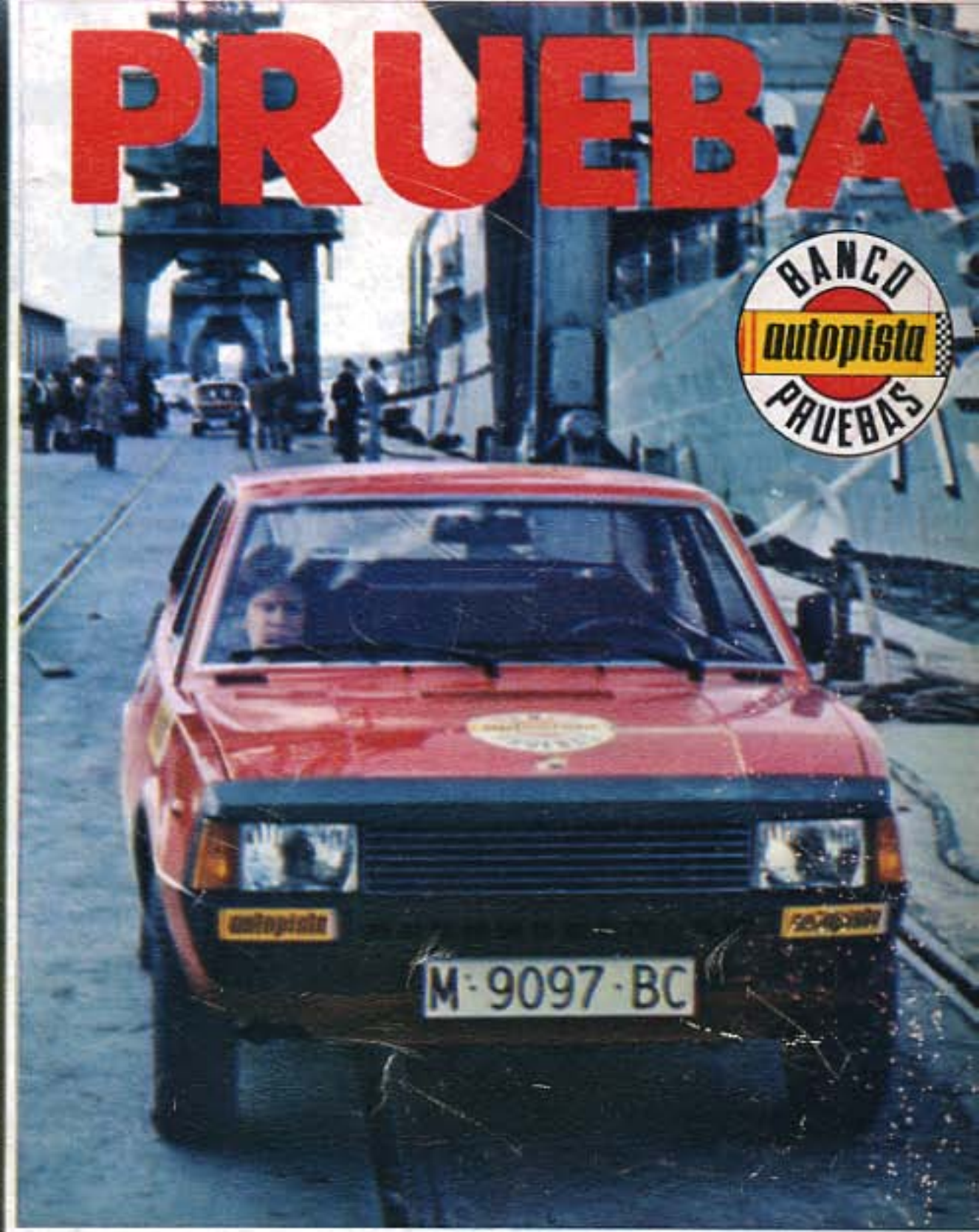


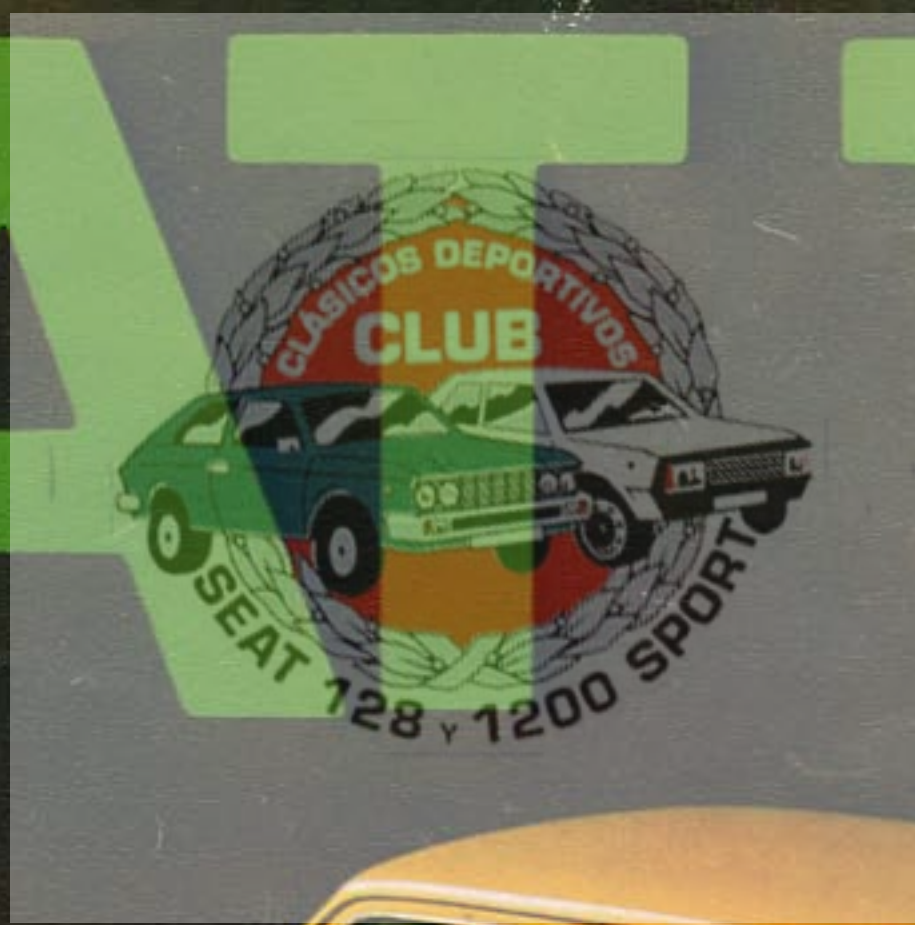
# autopista

NUM. 889 28 FEBRERO 1976

# 1200 SPORT



# SEAT 128



ESTE  
VERANO



INMEDIATO

HOMBRE N.º 1

40 PTAS.

# 131 FAMILIAR



# SEAT 1200 SPORT



## CUALIDADES

- Carrocería: línea aerodinámica y robustez.
- Comportamiento rutero: agarre, estabilidad y dirección.
- Prestaciones brillantes.
- Habitabilidad: cuatro auténticas plazas.
- Consumo discreto, aunque irregular.
- Manejabilidad.
- Parachoques prácticos y atractivos.

## DEFECTOS

- Precio claramente «inflado»
- Presión aceite: cae a cero en curvas a derechas.
- Carburación sin resolver.
- Equipo general insuficiente.
- Autonomía ridícula.
- Maletero y rueda de repuesto.
- Cinturones: inaceptables.

**N**UESTRA toma de contacto con el Seat 1200 Sport —allá por las serranías andaluzas, el pasado mes de diciembre— nos supo a poco. Por una parte, porque doscientos y pico kilómetros son poco recorrido para desentrañar todas las incógnitas de un coche casi radicalmente nuevo y, además, porque el tipo de terreno y el poco tiempo disponible no permitían más que enfocarlo bajo un prisma único: conducción «a todo taco», que no es precisamente la mejor forma de entablar relaciones con un vehículo desconocido y no muy rodado.

Así pues, para efectuar nuestro «banco de pruebas» hemos intentado volver la oración por pasiva, y hemos cubierto el su-



En el puerto de Alicante, junto al buque de guerra americano «Desron Twelve».

cientos de kilómetros exactamente, 3.660, desde la recogida hasta la devolución) y bajo unas condiciones bastante variadas (véase el cuadro-resumen) como para poder emitir unos juicios todo lo fundamentados que nuestros conocimientos nos permiten, con la salvedad de los resultados a largo plazo, que, obviamente, entrarían en el terreno de las proyecciones.

Sobre lo que es el coche —que ya está en la calle desde hace tres semanas—, su situación dentro de la gama de Seat y sus aspiraciones comerciales, poco hay que decir, ya que hemos insistido en ello repetidas veces. Básicamente, es un Coupé de cuatro auténticas plazas, mecánica de gran serie, de mediana cilindrada, y que disfruta —junto con el limitadísimo en producción Alpine— de la única carrocería que no es de gran serie dentro de la producción nacional. Y recalamos lo de gran serie, porque con 30 unidades diarias en el momento actual, el 1200 Sport tampoco es un coche de artesanía, ni mucho menos. Dejémoslo en serie limitada.





## ¡QUE VENGAN CURVAS!

Si hay una característica, una cualidad que destaca de forma clarísima, una vez que se ha cubierto algo de carretera a bordo de este coche, es su excepcional comportamiento rutero. Es todo un conjunto de circunstancias las que contribuyen a convertirlo en el tracción delantera más rápido en terreno de curvas de todos los de producción nacional que hemos conducido hasta la fecha.

De entrada, la posición al volante, sentado muy abajo —pero con perfecta visibilidad—, los brazos estirados, el pequeño volante de material elástico y aro discretamente grueso entre las manos. En cuanto al asiento y mandos propiamente dicho, ya hablaremos de ellos más adelante, pero podrían ser mejores y más eficaces, aumentando todavía más el placer y la precisión de conducir.

El centro de gravedad bastante bajo, la batalla tirando a corta para lo que es usual en un tracción delantera, las vías bastante generosas en relación a las dos cotas anteriores, y las suspensiones más bien rígidas y con poco balanceo, contribuyen en su conjunto a darle al coche una rapidez de reacciones realmente insospechada. No olvidemos, por supuesto, que la geometría de suspensión está bien resuelta, y los apoyos laterales, tanto bruscos como progresivos y continuados, se resuelven siempre dentro de una gran nobleza de reacciones, fáciles de predecir y anticipar.

Ciertamente que, como todos los coches de suspensión dura y no mucho recorrido, sus virtudes brillan al máximo sobre buen pavimento, para deteriorarse en cierto modo sobre pisos muy ondulados o rizados, que producen rebotes y pequeñas pérdidas de adherencia. En cualquier caso, el comportamiento es, básicamente, de un subviraje inicial muy discreto, especialmente si se hace una conducción de trazado muy fino (cosa que no todos los tracción delantera admiten, si se quiere ir fuerte). Pero si se juega a balancear el coche, entonces es relativamente fácil colocar el 1200 Sport en una actitud neutra a la entrada de la curva, que incluso se puede traducir en un ligero sobreviraje o coleo a la salida. Por supuesto, todo ello exige un manejo decidido del volante y, fundamentalmente, entrar lo bastante rápido en la curva como para que se manifiesten estos fenómenos; de lo contrario, el coche va como por unos carriles.

Esto nos lleva a hablar del equipamiento de ruedas y sus presiones de hinchado. En plan de purismo técnico, y para un coche de clara vocación deportiva, puede pensarse que las llantas de 4,5 pulgadas son un poco escasas, y que lo ideal habrían sido las 5 pulgadas. Y también se puede pensar que las gomas de

165/70 son más bien una concesión a la galería en plan estético, porque con unas 145 de perfil normal, o bien unas 155/70, el coche iba más que suficientemente servido. Lo cierto es que la combinación elegida permite acrecentar el confort, al utilizar una llanta proporcionalmente un poco estrecha en relación al neumático empleado. Aunque se trata de una impresión muy subjetiva, nos parece que el 1200 Sport, a pesar de su tarado de amortiguación más enérgico, es más confortable de suspensión que un 127; también el mayor peso ayuda, al dar una pisada con más aplomo.

Sea como fuere, lo cierto es que con unas presiones de 1,9 kilos delante y 1,8 detrás, se tiene el compromiso ideal para circular con una o dos plazas y su equipaje, sobre pavimento de cualquier tipo. Una décima más de hinchado en ambos trenes, y ya se nota, especialmente atrás, un exceso de dureza, y los correspondientes rebotes. Cierto que, para conducción al absoluto límite, el coche pide dos décimas de diferencia a favor del morro, que pueden lograrse subiendo a 2 kilos delante y dejando 1,8 atrás, si se va a ir por buen asfalto, o bien dejando 1,9 delante y bajando a 1,7 atrás, si se trata de carreteras secundarias, con revestimiento algo dudoso.

Para curarnos en salud, y suponiendo que lean estas líneas algunos flamantes usuarios de este coche, queremos recalcar que lo ideal es llevar sólo una décima más adelante que atrás. Con dos, comienza a sentirse una incipiente sensibilidad al viento lateral, y desaparece casi por completo ese carácter suavemente subvirador que es el que confiere seguridad en la trayectoria a los coches. El reparto de presiones que puede servir para, en un momento dado, extraer el máximo rendimiento en curva, no tiene por qué ser, necesariamente, el más agradable de llevar en una conducción normal, incluso muy deportiva. Para llevar el coche cargado al máximo, nuestro consejo es dejar 1,9 delante, y poner detrás también 1,9 o incluso 2 kilos, si hay algo de equipaje.

### ATENCIÓN AL AGUA

No queremos terminar el apartado referente al comportamiento rutero de este coche sin hacer una llamada de atención respecto a los eventuales problemas que pueden encontrarse al conducir sobre mojado. Vaya por delante que no es una crítica al coche, sino más bien al contrario. El problema radica en que el comportamiento del coche es tan seguro, tan noble y tan fácil de interpretar, que insensiblemente se tiende a adoptar un ritmo de conducción francamente rápido. Pero así como en seco el margen de agarre es tan amplio que muy pocos conductores se atreverán a llegar conscientemente a sus límites, sobre mojado ya es otro cantar. En tal caso nos encontramos ante un límite de adherencia impuesto por la go-

ma, más que por el aumento de la deriva y el buen diseño de la suspensión, como es el caso sobre asfalto seco. Entonces se pasa, de una forma un poco brusca, de un comportamiento irreprochable al derrape lateral. El equipamiento con neumáticos bastante anchos hace que este punto delicado se agrave.

Dicho de otro modo: si el usuario de un 1200 Sport está acostumbrado, sobre tal o cual carretera, a dejar atrás a todo bicho viviente con ruedas, en cuanto empiece a caer agua, esta ventaja desaparece. El piso mojado tiende a igualar mucho a todos los coches —penalizando a los de mejores características intrínsecas, como es el caso— por la sencilla razón de que los límites vienen impuesto por el agarre de las gomas sobre agua, lo cual llega mucho antes de que las respectivas bondades o vicios de estructura, suspensión y comportamiento puedan manifestarse.

Para sacarle a un coche de buena estabilidad su máximo partido sobre mojado es preciso recurrir a gomas de compuesto blando especial, como es el caso de la FF de Michelin, la Punto Rojo de Pirelli o la Rallye M-71 de Firestone. Gomas especiales que, por pura lógica, no se montan en un coche de serie. Hemos considerado importante detenernos en este punto, pues el 1200 Sport es un coche que invita a mantener un tren de marcha que puede dar lugar a sorpresas desagradables en mojado.

### FRENOS Y DIRECCION: EN CONSONANCIA

Cuanto más rápido se puede andar con un coche, hay un elemento que resulta progresivamente más fundamental: la dirección. Una dirección lenta, dura o imprecisa llega a anular las cualidades de marcha del mejor coche. La del 1200 Sport —que no es sino la del 127, pero con un volante más pequeño— tiene la gran virtud de pasar inadvertida: es, ni más ni menos, la que corresponde al coche. Rápida, sin llegar a ser histérica en sus reacciones; ligera, pero conservando el suficiente grado de sensibilidad en las manos del conductor, y con la precisión que es conatural a un mecanismo de cremallera. No se puede hacer de ella mejor elogio que decir, simplemente, que no desentona.

En cuanto a los frenos, están en el punto medio necesario para no ser criticables, pero tampoco dignos de mayor alabanza. Como potencia de frenado y resistencia al trabajo duro, tienen la suficiente; al fin y al cabo, el coche no es pesado, y la refrigeración es correcta. Y el sistema mixto disco/tambor es plenamente admisible en un «todo delante». La cuestión dudosa surge en relación al esfuerzo en el pedal. Sin asistencia, tal como viene, puede gustar a los usuarios partidarios de una conducción deportiva, ya que la modulación de la frenada es perfecta, si bien al precio de un esfuerzo físico no despreciable. Pero no nos engañemos; una proporción muy alta de los hipo-

téticos compradores de este coche lo van a ser puramente por motivos de snobismo y ostentación social, que no piensan, remotamente, extraerle al coche el máximo rendimiento posible.

Y ese sector del público se va a quejar de que los frenos resultan duros (bueno, ellos dirán que no frena, lo cual es, evidentemente falso). Pero, por otra parte, el coche tampoco es tan rabiosamente deportivo en su planteamiento como para despreciar la opinión de ese sector de usuarios que, sin duda, ha de superar el 50 por 100 (por no decir bastante más). Una asistencia con el tarado más suave posible no estaría de más como opción, aunque el espacio disponible no permite una «ayuda de pedal» tipo Master-Vac, sino que exige un «servo» clásico, situado independientemente del cilindro maestro.

### VISIBILIDAD: BUENA Y MALA

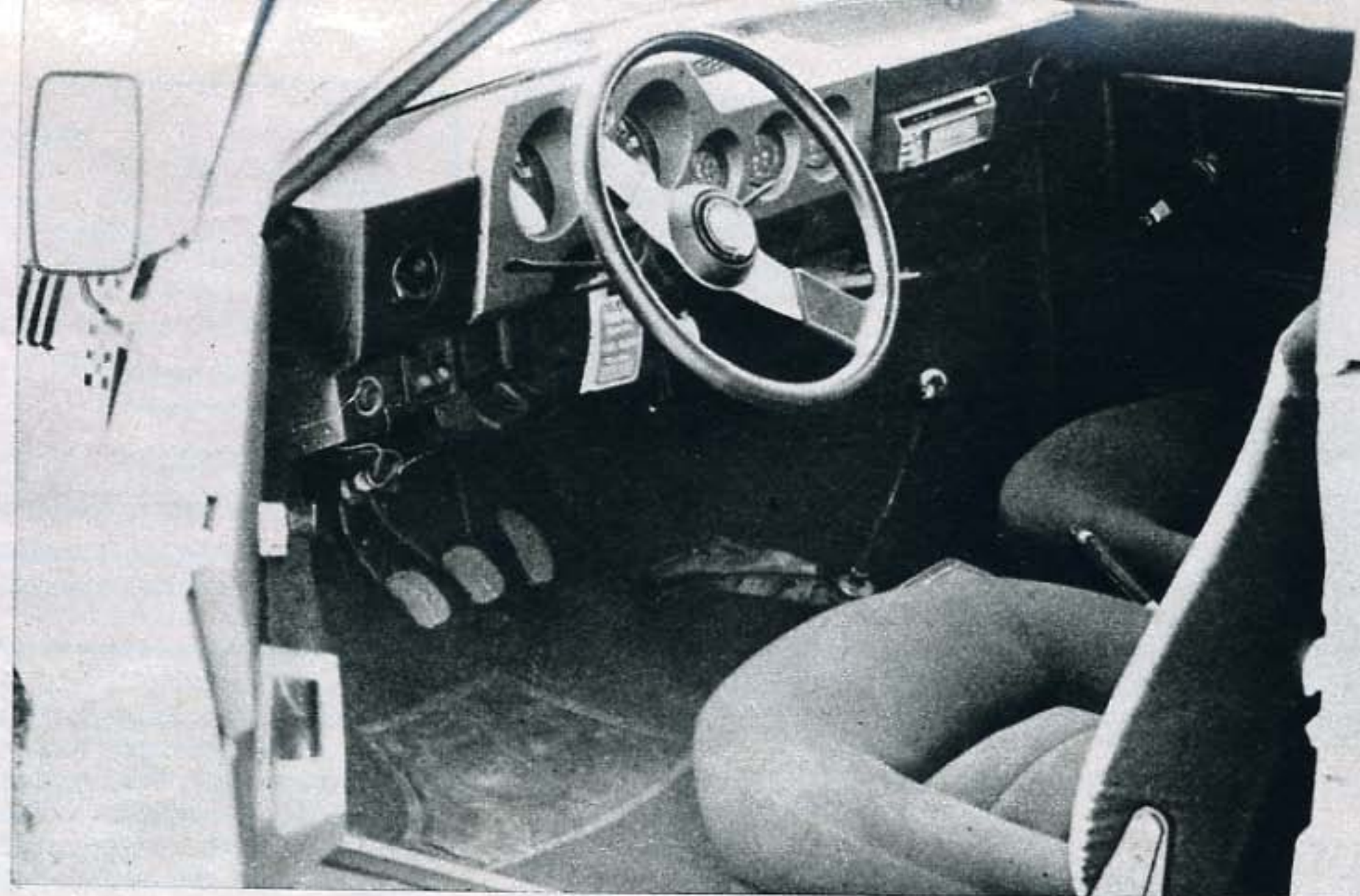
En cuestiones de visibilidad se puede decir, quizá resumiendo de forma exagerada, que es buena de día y mala de noche. La visibilidad de que goza el conductor hacia el exterior es bastante buena, salvo en maniobra. A pesar de ir sentado bastante bajo, la visión hacia adelante y los lados es suficiente, aunque el trozo final del morro, a partir del bisel vivo que hay en el capot, hay que imaginarlo, pues no se ve. Hacia atrás y en tres cuartos trasero, en maniobra, hay ciertas restricciones, que en ningún caso pueden considerarse graves. Por otra parte, la acción conjugada de los dos retrovisores permite controlar perfectamente lo que ocurre a popa del vehículo.

En caso de lluvia, o de humedad, tampoco sale el coche mal parado. El limpiaparabrisas cubre un área muy amplia del cristal, dejando un mínimo de zona muerta junto al montante izquierdo, que suele ser la zona más conflictiva. Tiene una sola velocidad continua, que es suficiente en la casi totalidad de los casos. La luneta térmica y la rejilla de reparto de aire en varias direcciones, situada en el centro del salpicadero, permiten luchar eficazmente contra el empañamiento, ayudándose en caso necesario con los cristales posteriores, practicables mediante apertura con compás.

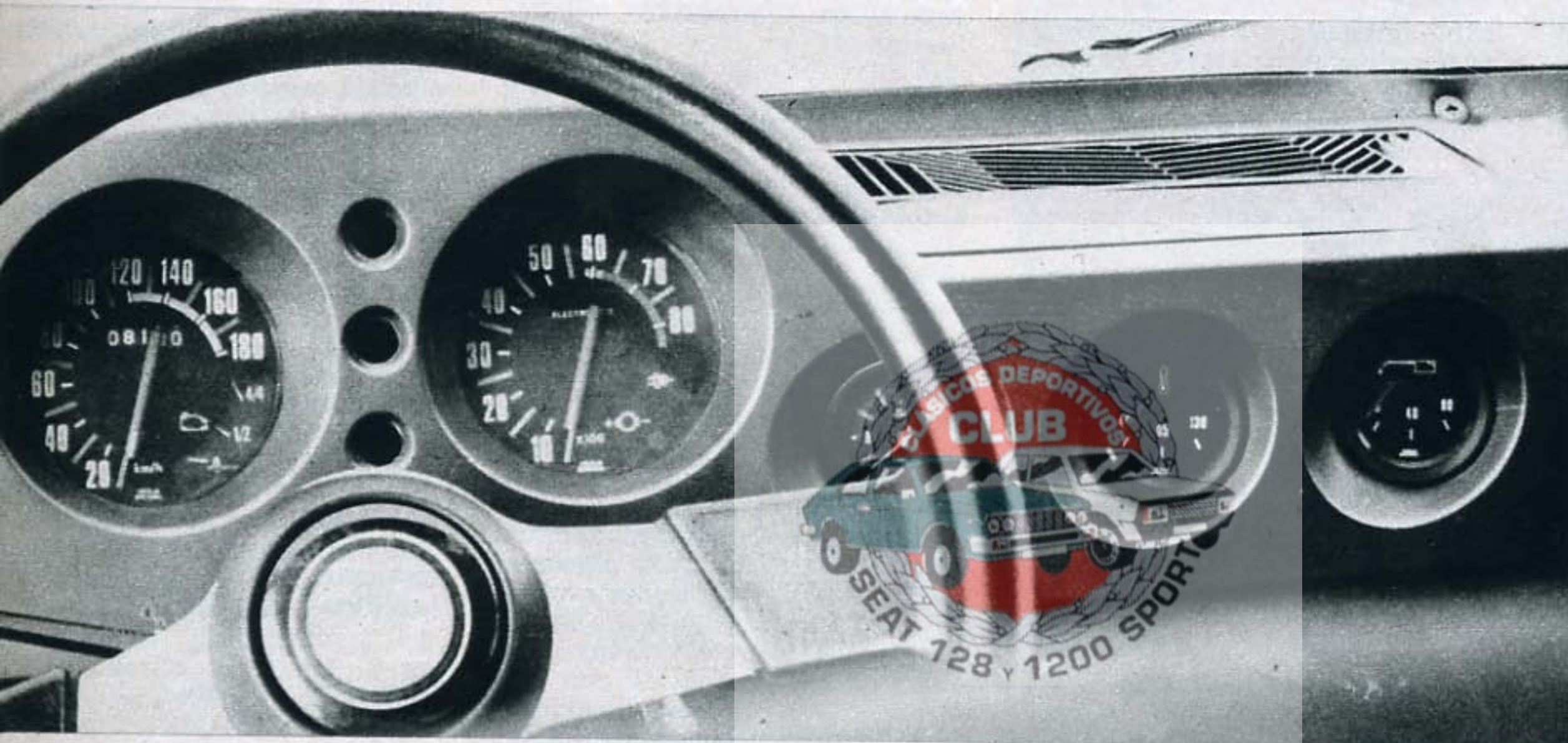
Lo que resulta totalmente imperdonable es que un coche de esta categoría —y sobre todo de este precio— esté dotado todavía de un lavaparabrisas accionado mediante un pulsador de goma manejado a puro dedo. Cuando hay ya una infinidad de coches de otras y de su misma marca —incluido el 127-LS— que lo llevan con bomba eléctrica, es verdaderamente inadmisibles que el 1200 Sport obligue a su comprador a semejante gimnasia. Es muy probable que este detalle se cambie en cuestión de poco tiempo (y lo decimos por pura deducción, no porque haya «filtraciones» en tal sentido), pero no tiene la menor gracia que el lanzamiento se haga con fallos como éste, y algún otro de que hablaremos luego.



Las puertas llevan los captafaros interiores del 132, así como las manillas de abrir, tanto interiores como exteriores.



La situación de los pedales es más adecuada para pisarlos que para empujarlos, como es lógico hacerlo desde un asiento bajo.



El salpicadero tiene un diseño chocante, pero atractivo. La instrumentación es correcta, pero la visibilidad, de noche, es mala.



Los asientos tienen una banqueta demasiado corta, y los respaldos son poco envolventes y demasiado cortos.

Sin ir más lejos, la cuestión del alumbrado es otro detalle criticable. No es que los faros sean malos; son, simplemente, los del nuevo 124D. La diferencia con el 124 Especial (el 1430, para entendernos) cuesta 36.000 pesetas menos, franco fábrica. Toda la muy estudiada línea del 124 Sport, totalmente reacia a la adopción de faros auxiliares, no hay más que una sola respuesta: proyectores con lámpara halógena. El coche tiene un precio suficientemente hipertrofiado como para aguantar el relativo encarecimiento que suponen éste y otros detalles más. Por lo demás, en lo que se refiere a luces, no hay nada que decir, excepto la incidente manía de Seat en mantener las ráfagas de luz de noche, totalmente ineficaces de

La cuestión de las lucecitas se resuelve al pasar al interior. El cuadro tiene una instrumentación con una iluminación que parece una verbena, por lo potente. No hay un reóstato que permita dosificarla, a gusto del conductor. En particular, la luz vertical del testigo de llevar conectado el alumbrado exterior, es de una intensidad totalmente innecesaria. Pero a esto se une el hecho de

que las dos agujas grandes (velocímetro y cuentarrevoluciones) se distinguen muy mal. Los problemas del cuadro se completan por el hecho de faltar una luz-testigo del freno de mano (coches mucho más baratos la tienen) y, sobre todo, porque los dos relojes grandes se reflejan en el parabrisas, justamente a la altura por donde se mira a la carretera, y eso a pesar de ir muy encastrados (es un problema que se deriva de llevar muy inclinado el parabrisas).

#### EL CONDUCTOR MERECE ALGO MAS

La postura al volante, sin ser la ideal, se puede considerar como admisible. Siendo un coche deportivo, el ir sentado bajo es natural; incluso el desplazamiento del conjunto pedalier hacia el centro no es demasiado molesto. Como es ya típico en los coches de la marca, se mantiene la tendencia a obligar al conductor a ir con los brazos muy estirados, o con las piernas encogidas, pero de forma mucho menos acusada que, por ejemplo, en la gama 124.

Lo que no nos gusta nada es el pedalier, heredado en línea di-

recta del 127. Un asiento muy bajo respecto al piso del coche se da de bofetadas con unos pedales de embrague y freno articulados arriba, especialmente cuando el eje de giro está avanzado, haciendo que la primera fase del movimiento tenga un componente claramente descendente. Hasta el punto de que, con las suelas de los zapatos mojadas, en más de una ocasión se nos ha escurrido el pie por encima del pedal. Este coche pide a gritos un pedalier de tipo articulado abajo, como el del difunto 600. Como ya sabemos que es muy difícil modificar esto, creemos que, al menos, debiera estudiarse un reposicionamiento del actual pedalier, trayendo su eje de giro más hacia dentro, de manera que el movimiento sea empujando, sin que el pedal baje, ya que ahora, a mitad de recorrido de embrague, el tacón ya pega en el piso, y hay que completar la maniobra jugando con el tobillo, y estirando la punta del pie.

El cambio, por su parte, tiene las típicas variaciones de comportamiento que se observan en el 127: unos salen muy suaves, y otros, duros como piedras. El nuestro era de los primeros en

tercera y cuarta, y de los segundos en primera y segunda. Debe ser cuestión del sistema de envío, pero lo cierto es que el no estar seguro de si las marchas van a entrar siempre igual (tan pronto pasan con la punta de los dedos, como hace falta echar el peso del cuerpo sobre la palanca) le quita buena parte del placer a la conducción. Para una conducción rápida, la sujeción lateral del asiento tampoco es suficiente. Como dijimos cuando la presentación, un coche que se supone va a ser conducido en forma deportiva, debe llevar unos asientos acordes con las aceleraciones laterales que pueden conseguirse. Incluso ese público de bulevar que compra el coche por simple prestigio, no se quejaría de llevar unos asientos mucho más envolventes, con aspecto de pseudocompetición. Si lo compran por ostentación, más «farda» un «baqué» que los que ahora lleva.

En el resto de los mandos, tampoco se aprecia que se hayan aplicado las últimas técnicas. La bocina se actúa por botón central, cuando lo ideal es utilizar los radios del volante, aunque sea deportivo (véase Porsche y Alfa Romeo); las luces exigen ac-



tuar una tecla en el salpicadero, aunque esto no sea problema. Sobre el lavaparabrisas a dedo, que se alcanza muy justo con el cinturón puesto, ya hemos dicho lo que nos parece. Y el mando del limpia es correcto, aunque lo ideal sería, aparte de la posición intermitente, una doble velocidad. Las viseras quitasol, en cambio, están muy bien, llevan bolsa y espejito, y son regulables lateralmente.

### CARBURACION: A REVISAR

Desde el punto de vista mecánico, hay pocas sorpresas. La planta motriz es la del 124-D en su más reciente versión, liberada de la servidumbre del ventilador (de ahí el incremento de potencia), y dotada de un escape algo más abierto (y de sonoridad muy

carburador no parece reunir condiciones para trabajar de esta forma (dos aspiraciones seguidas y dos tiempos muertos, por cuerpo). Quizá es demasiado corto, demasiado bajo, o lo que sea. Lo cierto es que el motor no va «redondo» hasta las 2.500 revoluciones por minuto, y en realidad, no admite el pie a fondo hasta alcanzar las 4.500. Y eso que los difusores son claramente más reducidos de lo que es teóricamente aconsejable en este tipo de carburación. La arranca no es nada fácil, pues el motor no tiene fuerza alguna por debajo de 1.8000 r.p.m., y uniendo a esto que el mando del acelerador es muy brusco en su primera parte del recorrido (¿por qué no usar un buen cable, en vez del bosque de varillitas y reenvíos?), y que el embrague agarra con bastante brusquedad, el resultado final es que la única salida limpia que puede hacerse es en plan fuerte; si se quiere arrancar suave, hay posibilidades de calar el motor, o de arrancar a saltos, como los 2 CV. de tiempos pretéritos.

El otro problema, y grave, que

### DESARROLLOS DEL CAMBIO

(Velocidad, en km/h., en cada marcha)

R. P. M.	MARCHA	1.º	2.º	3.º	4.º
1.000 (desarrollo básico) . . . . .		6,96	12,31	18,78	26,29
1.800 (mínimo utilizable) . . . . .		12,5	22,2	33,8	47,3
2.500 (el motor «tira» bien) . . . . .		17,4	30,8	47,0	65,7
3.700 (par máximo) . . . . .		25,8	45,6	69,5	97,3
5.600 (potencia máxima y crucero) . . . . .		39,0	69,0	105,2	147,2
6.200 (límite máximo) . . . . .		43,2	76,3	116,4	163,0

discreta, pero «musculosa»), una curva de avance también retocada y, sobre todo, de una carburación totalmente nueva. Para utilizar en un motor transversal un carburador de dos cuerpos hay dos posibilidades: o bien montar un auténtico doble cuerpo, transversal a la marcha, alimentando cada uno a dos cilindros (solución adoptada en este caso, y también en el Simca 1200 Special), o bien utilizar un carburador de dos cuerpos y apertura escalonada, pero con disposición de cuba y mariposas totalmente opuesta a la que se encuentra en los habituales. Haría falta un Weber tipo DMTR, que en España no lo hay. Algunos despistados todavía se creen que el 1200 Sport lleva esta disposición de la carburación (la verdad es que la documentación de prensa está equivocada). Pero basta con levantar el capot para comprobar la apertura simultánea, y que no hay membrana de mando a depresión, ni cosa parecida.

Para el 1200 Sport se ha seguido el camino más fácil, utilizando el cuerpo del carburador de la gama 124, igualando el reglaje de ambos cuerpos, poniendo inyección en ambos, y efectuando el mando de las mariposas mediante dos sectores dentados. Lo cierto es que dicho

tiene este motor es el descebamiento de la bomba de aceite en las curvas a derechas tomadas a fuerte tren. Con el nivel prácticamente raspando la señal de «Máx», ya ocurre; hemos conseguido eliminarlo a base de llevar dicho nivel prácticamente un centímetro más alto, pero no es correcto, ya que el aceite puede ser batido por el cigüeñal en forma excesiva. La verdad es que en uno de los dibujos técnicos parece como si el carter llevase una chapa intermedia, que hiciese de techo del aceite, pero en la práctica no funciona, y la aguja se va hacia el cero de forma alarmante, incluso llegando a encenderse la luz roja, si la curva es un poco larga. Consideramos

### PRESTACIONES

**REPRIS**

400 m., en 4.º, a 40 km/h. . . . . 22''

1.000 m., en 4.º, a 40 km/h. . . . . 40'' 7/10

**ACELERACION**

400 m., salida parada . . . . . 18'' 7/10

1.000 m., salida parada . . . . . 35'' 2/10

**VELOCIDAD MAXIMA**

Kilómetros por hora, a 5.980 r.p.m. . . . . 157,21

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con dos personas a bordo y depósito lleno.

imperioso poner rápida solución a esto, cosa que, por otra parte, no tiene que ser demasiado complicada. Lo que no conseguimos explicarnos es para qué sirven tres años de andar probando prototipos, cuando puede ser visto el problema a las primeras de cambio (basta con mirar el manómetro, claro).

### PRESTACIONES: BIEN, EN CONJUNTO

Este fallo de la carburación antes mencionado hace que las cifras conseguidas en recuperación sean lamentables. Comparativamente con él, tenemos que el R-5 TS consigue unos cronos de 20'' 4/10 y 38'' 4/10, claramente mejores. Dentro de la técnica Fiat, el nuevo 128 Coupé «3 Porte» (1.300 c.c., 73 CV. a 6.000 revoluciones por minuto, 855 kilos y desarrollo de 26,7 km/h.) consigue 19'' 6/10 y 37''. El antiguo 128 SL-1300, de 75 CV. y algo menos peso, con motor más «rabiOSO», pero menos elástico, conseguía 20'' 4/10 y 38'' 2/10, muy similar al 5-TS.

Pero esto no quiere decir que el 1200 Sport no ande, ni mucho menos. Véanse ahora las cifras de aceleración pura, y compárense con las del 5-TS (19'' 8/10 y 36'' 5/10), las del 128 «3 Porte» (18'' 8/10 y 35'' 4/10), e incluso el 128-SL (18'' 4/10 y 34'' 6/10), que es el único que le domina. En cuanto a velocidad punta, el 1200 Sport también está muy honorablemente situado, ya que un motor con 8.000 kilómetros a cuestas en el filtro de aire, y del que sólo respondemos de la puesta a punto eléctrica, nos permitió superar los 157 km/h., a casi 700 metros de altitud. El 5-TS, como recordarán nuestros lectores, se quedó en 151, el «3 Porte» hace 156,6 y el 128-SL roza los 160. No está nada mal, para

ser el único 1200, frente a los 1300, y probados a menos altitud.

La conclusión es clara: pese a tener un desarrollo más corto favorable, la recuperación es fatal, porque la carburación no responde a bajo y medio régimen. Claro que en un coche que supone va a ser conducido de forma alegre, esto tiene menor importancia que en un turismo normal, pero lo resaltamos para indicar que hay algo que debería intentar mejorarse.

Como, por otra parte, el desarrollo está muy bien calculado el coche tiene un buen equilibrio entre una marcha de cruce muy desahogada, y el suficiente nervio en cuarta, una vez que el motor ha subido lo bastante de régimen. Ahora bien, no hay que olvidarse que el coche no es más que un 1.200 c.c., especialmente a la hora de meters a adelantar a coches de mayor cilindrada de los que no son partidarios de facilitar el adelantamiento, y que, por desgracia proliferan más de la cuenta.

### LAS DOS ZONAS DE CONSUMO

Este comportamiento extraño de la carburación se aprecia también en el consumo. Mientras no se pase de 110 reales (que son exactamente 120 de aguja), el consumo es asombrosamente económico, por debajo de 7,5 litros. De pronto, en cuanto se quiere ir a 120, el consumo se dispara en dos litros más, pero no pasa apenas de 10 litros más que intentando forzar al máximo la prestación del coche; véase lo que consume en autopista, andando a 145 reales. Como último dato, recordamos a nuestros lectores que en la presentación, en más de 200 kilómetros exclusivamente de serranía y conducción rápida, consumimos a razón de 11,8 litros, que es un tope.

De todos modos, gaste lo que gaste, resulta inadmisiblemente barato de un depósito de tan sólo 30 litros. Si se quiere andar un poco vivo, la autonomía es ridícula. Una capacidad de 35/36 litros sería un mínimo para empezar a hablar. Ya sabemos que es difícil, que la adaptación sería complicada, que el actual depósito ya está muy justo, etcétera. Pero si se quieren aprovechar los faros de un coche, y el pedalier, el conjunto calefactor, el depósito de gasolina y otras cosas más de otro, entonces lo que no está en línea es el precio.

### INSTRUMENTACION

**CUENTAKILOMETROS**

Error, por exceso . . . . . + 1,25 %

**VELOCIMETRO**

Error, por exceso, prácticamente constante; entre 60 y 160 de contador . . . . . + 9,3 %

**CUENTARREVOLUCIONES**

Error, por exceso, constante; entre 2.500 y 6.000 r.p.m. (aguja desplazada) . . . . . + 140 r.p.m.

## MISION: AN INCOGNITA

o ya dijimos cuando su  
ación, el punto flaco de  
ánica de este coche reside  
aja de cambios, basada en  
27. Los semiejes y las jun-  
mocinéticas han sido so-  
ensionados, así como el  
o y algunos rodamientos  
aja. Pero son los mismos  
naje y, sobre todo, la car-  
terior, que es la encar-  
n último término, de so-  
todos los esfuerzos.

en el coche anda de for-  
prochable con su actual  
todo el mundo se queda  
ganar de saber lo que  
podido dar de sí con el  
3 c. c. Y es la caja de  
s la que lo ha impedido.  
contramos en una situa-  
que entran en juego la  
y la picaresca hispánicas;  
gente se pregunta: ¿será  
ante robusta la transmi-  
ra el motor que lleva o,  
cuando no se han atrevi-  
eter el 1430, será que ni  
aguanta bien el 1200?  
susplicia infundada, y  
quier caso, habrá que es-  
ue el tiempo dé la res-  
De todos modos, no sa-  
en cuánto habría encare-  
coche fundir una carcasa  
o más gruesa; es una

## CTOR DIFERENCIAL: ROCERIA

más sobresaliente del co-  
estos al volante, es su  
dad, considerado en con-  
obvio que la carrocería  
máxima cualidad diferen-  
Tiene dos ventajas: en  
lugar, es diferente, y en  
además, es bonita. No  
a insistir demasiado en  
ectos estéticos, p u e s t o  
coche ya está en la calle,  
cual tiene su gusto.

ne sí podemos decir es  
a carrocería, tanto por  
como por fabricación, da  
esión de ser sumamente  
aunque el coche no sea  
(no llega a los 800 kilos).  
y ambos capots cierran  
ajuste y un sonido que  
en a la memoria vehícu-  
mucho mayor empaque y

Un punto que creemos  
está corrigiendo: al malete-  
tra algo de agua, y en to-  
unidades, parece ser, por  
no sitio: en el bisel del  
recho. Una cuestión del  
o de goma, según parece.  
letero, de no ser por la  
de repuesto, sería total-  
equiparable al del 127.  
a la rueda, se queda en  
e menos. Pero como este  
n plan de viaje largo, es  
nte para dos personas,  
onsideramos tan crítica-  
que sí está mal es no  
revisto una funda o re-  
nto para dicha rueda; la  
esto nuevécita y limpia,  
muy bien, pero la pincha-  
un día de lluvia, ya es  
ntar.

digno de resaltar el re-  
tamaño exterior de este  
ue, aprovechando en par-

te la ventaja de sus parachoques  
integrados en la línea de su ca-  
rrocería, consigue un aspecto lo  
bastante estilizado para ser un  
cuatro plazas, con una longitud  
inferior a los 3,70 metros. La ma-  
nejabilidad que de ello se deriva  
es muy de agradecer, en el trá-  
fico urbano.

## CUATRO PLAZAS, PERO ASIENTOS A REVISAR

Interiormente se nos dijo, des-  
de un principio, que las cotas  
eran las mismas que en un 127.  
Y nos lo creemos. Hemos toma-  
do la cinta métrica flexible, y  
hemos procedido a medir al mo-  
do que lo hacemos habitualmen-  
te, desconfiando de las cotas que  
facilita el fabricante. El balance  
es muy positivo. A su vez, hemos  
desempolvado los archivos y he-  
mos calculado las cotas-prome-  
dio de nada menos que diez ca-  
rrocerías básicas de coches de  
turismo considerados como cua-  
tro plazas. Son los siguientes:  
Mini, Seat 850, Simca 1000, R-6,  
R-8, Citroën C-8, Austin/MG, Sim-  
ca 1200, R-12 y 124.

En anchura, a nivel de los hom-  
bros (donde el brazo choca con  
el borde de la ventanilla), el  
1200 Sport arroja 122 cm. de-  
lante, frente a 123 cm. en el pro-  
medio; detrás, tenemos 120 cm.  
en el 1200, frente a 121 en el  
promedio. Como se verá, justo  
en la media. En altura del asie-  
nto al techo, tenemos detrás ex-  
actamente la misma cota en ambos  
casos (84 cm.), mientras que de-  
lante, y gracias a su bajo asie-  
nto, el 1200 ofrece 88 cm., siendo  
la media 85. Pero lo más impor-  
tante son las cotas longitudina-  
les. Dejando el asiento del acom-  
pañante en la misma posición  
(105 cm. de la base del respaldo  
hasta el punto de apoyo de los  
pies, tenemos 70 cm. detrás, en-  
tre respaldo y repaldo en el 1200,  
frente a 71 cm. en el promedio.  
Si el 1200 Sport no es un autén-  
tico cuatro plazas, como se pue-  
de ver escrito por ahí, pues ya  
no sabemos en qué mundo esta-  
mos. Una comprobación más: el  
autor de estas líneas, partidario  
de conducir lo más alejado posi-  
ble del volante, dentro de alcan-  
zar bien la tercera marcha y la  
parte superior del volante, y con  
una estatura de 1,71 metros, pue-  
de sentarse detrás de su propio  
asiento de conductor, y todavía  
le sobran tres centímetros des-  
de las rodillas hasta el respaldo  
delantero. Si cuando en este co-  
che vayan cuatro personas no  
hay forma de conseguir que la  
estatura del conductor, y la del  
más bajito de los otros tres, no  
supere los 3,45 metros sumada  
una a otra, también sería mala  
suerte. Eso sí, considerado como  
cuatro plazas, el coche no tiene  
suficiente maletero; pero para  
una excursión de un día, es un  
cuatro plazas con todas las de  
la ley.

Sobre los asientos, ya dijimos  
cuando la presentación que su  
respaldo no era correcto; dema-  
siado corto, y con un diseño in-  
adecuado. Nos hemos enterado  
de que hubo un error, y que si  
bien los prototipos eran correc-  
tos, la primera serie resultó fa-



El 1200 Sport merece llevar mejores luces.



La línea lateral es francamente estilizada, en especial para un cuatro plazas de menos de 3,70 metros.



Este es el enfoque menos favorable, pero desprende una sensación de poder.

lida; un molde movido, o algo por el estilo. En cualquier caso, aunque se corrija el respaldo, nos sigue pareciendo corta la banqueta, al menos para el conductor, y el apoyo lateral es insuficiente. Sobre los cinturones, que fueron criticados a placer cuando la presentación, no consideramos necesario insistir: deben ser sustituidos por algo mejor. Se aflojan, salvo yendo apretadísimos, y el colgarlos en su ganchito es una auténtica tortura.

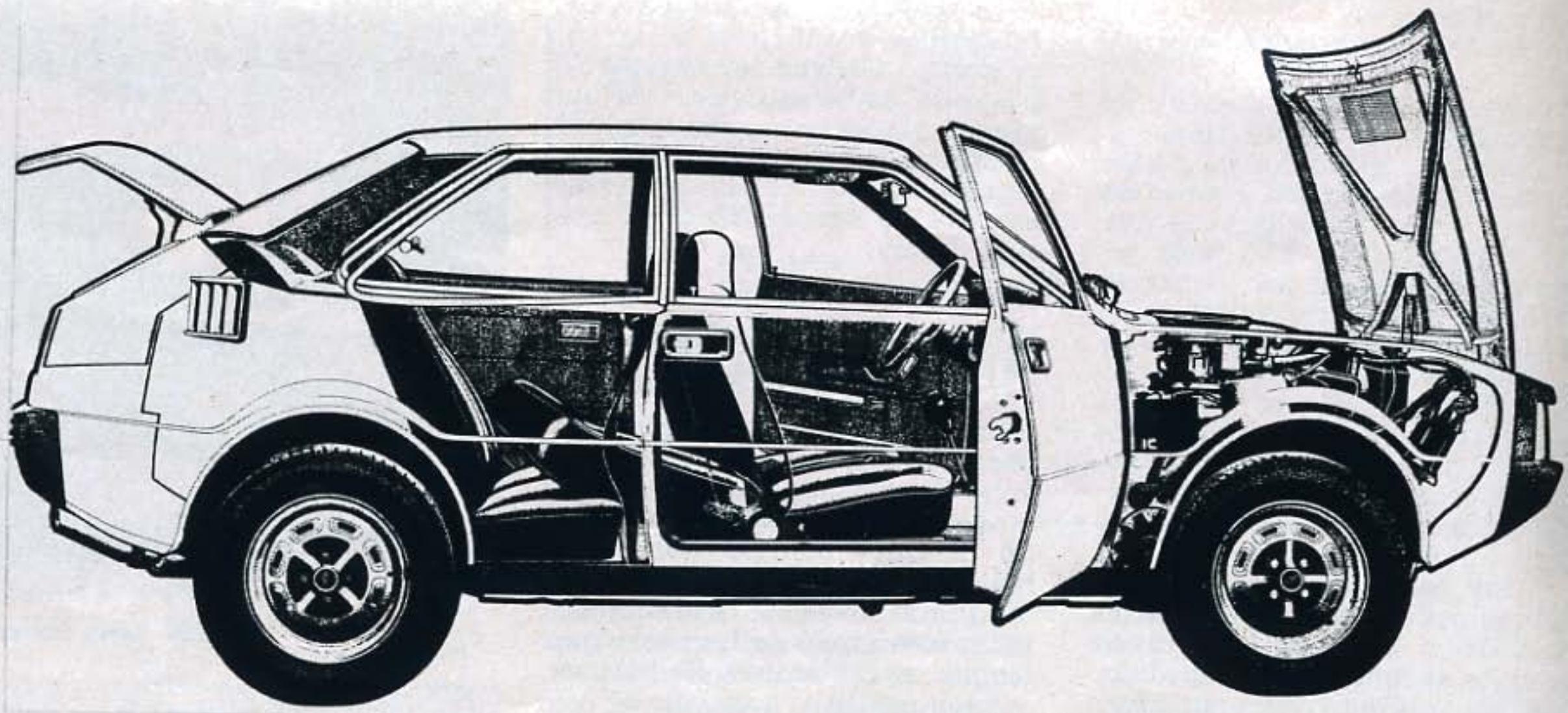
#### EQUIPO GENERAL: ALGO POBRE

Ya hemos criticado una serie de detalles de equipamiento que nos parecen inadecuados. A esto podemos añadir la falta de cuen-

takilómetros parcial, la escasa insonorización (hay poco ruido aerodinámico, pero excesivo de

mecánica), la situación del cenicero delantero (con la palanca en cuarta, lo normal es que el

cigarrillo tropiece en su pomo) y muy en especial, la utilización del equipo climatizador comple-



## RESUMEN DE PRUEBAS

Itinerario	Distancia (Km.)	Carga	Condiciones	Crucero Km./h. reales	Promedio (Km./h.)	Consumo Litros/100 km.
CIUDAD Madrid: casco urbano . . . . .	453,4	Una o dos plazas . . .	Variables, según lugar y hora . . . .	—	—	12,09
MIXTO Ciudad, cronometrar prestaciones y tarar instrumentación . . . . .	282,5	Una o dos plazas . . .	Conducción casi a fondo, con múltiples arrancadas . . . . .	—	—	11,61
AUTOPISTA Madrid-Las Rozas-Guadarrama (varias veces) . . . . .	259,8	Conductor solo . . . . .	Tráfico denso en sentido ascendente, fluido de bajada . . . . .	145 (5.500 r. p. m.)	123,7	10,26
CARRETERA Murcia-Elche-Alicante . . . . .	75,1	Dos plazas y equipaje . . . . .	Mucho tráfico. Conducción turística. Travesía de Elche . . . . .	90	68,1	6,54
Madrid-Aranjuez-Ontigola-Toledo-Puebla Montalbán-Talavera de la Reina-Madrid . . . . .	268,6	Dos plazas . . . . .	Poco tráfico. Lluvia intermitente. Conducción normal . . . . .	90	76,4	6,63
Barcelona-Zaragoza (por la autopista Martorell y túnel de Los Bruchs) . . . . .	292,3	Conductor solo y su equipaje . . . . .	Mucho tráfico hasta bajar La Panadella. Luego, normal . . . . .	100	85,5	6,81
Madrid-Albacete-Murcia . . . . .	385,2	Dos plazas y su equipaje . . . . .	Lluvia intermitente. Tráfico normal, tirando a denso. Los últimos 150 km., de noche . . . . .	110	91,7	7,42
Calatayud-Zaragoza-Lérida-Igualada . . . . .	320,3	Dos plazas y su equipaje . . . . .	Lluvia intermitente; piso mojado. Niebla en puertos Cervero y Fresno. Caravanas de camiones en todo el recorrido; todo él de noche . . . . .	Lo que se podía (no más de 120)	85,4	9,46
Alicante-Madrid . . . . .	407,9	Dos plazas y su equipaje . . . . .	De noche, y lluvia intermitente, desde Albacete. Viento frontal continuo. Tráfico congestionado desde Ocaña . . . . .	120	101,2	9,83
Zaragoza-Madrid . . . . .	311,1	Conductor solo, y su equipaje . . . . .	De noche. Piso seco. Poco tráfico. Unos 10 km. de niebla . . . . .	130	104,3	10,16
Madrid-Calatayud . . . . .	229,1	Dos plazas y equipaje . . . . .	Piso mojado desde Medinaceli; lluvia desde Ariza. Tráfico congestionado hasta Guadalajara, y camiones en las curvas de Medinaceli a Arcos de Jalón . . . . .	A tope (cuando se podía)	102,6	11,02
Resumen-promedio viajes carretera y autopista . . . . .	2.549,4	66 %, dos plazas . . . . .	En general, desfavorables. Mucha llovizna, y bastante tráfico cuando se pretendía ir rápido (marcha a tirones) . . . . .	120,4	93,4	8,83



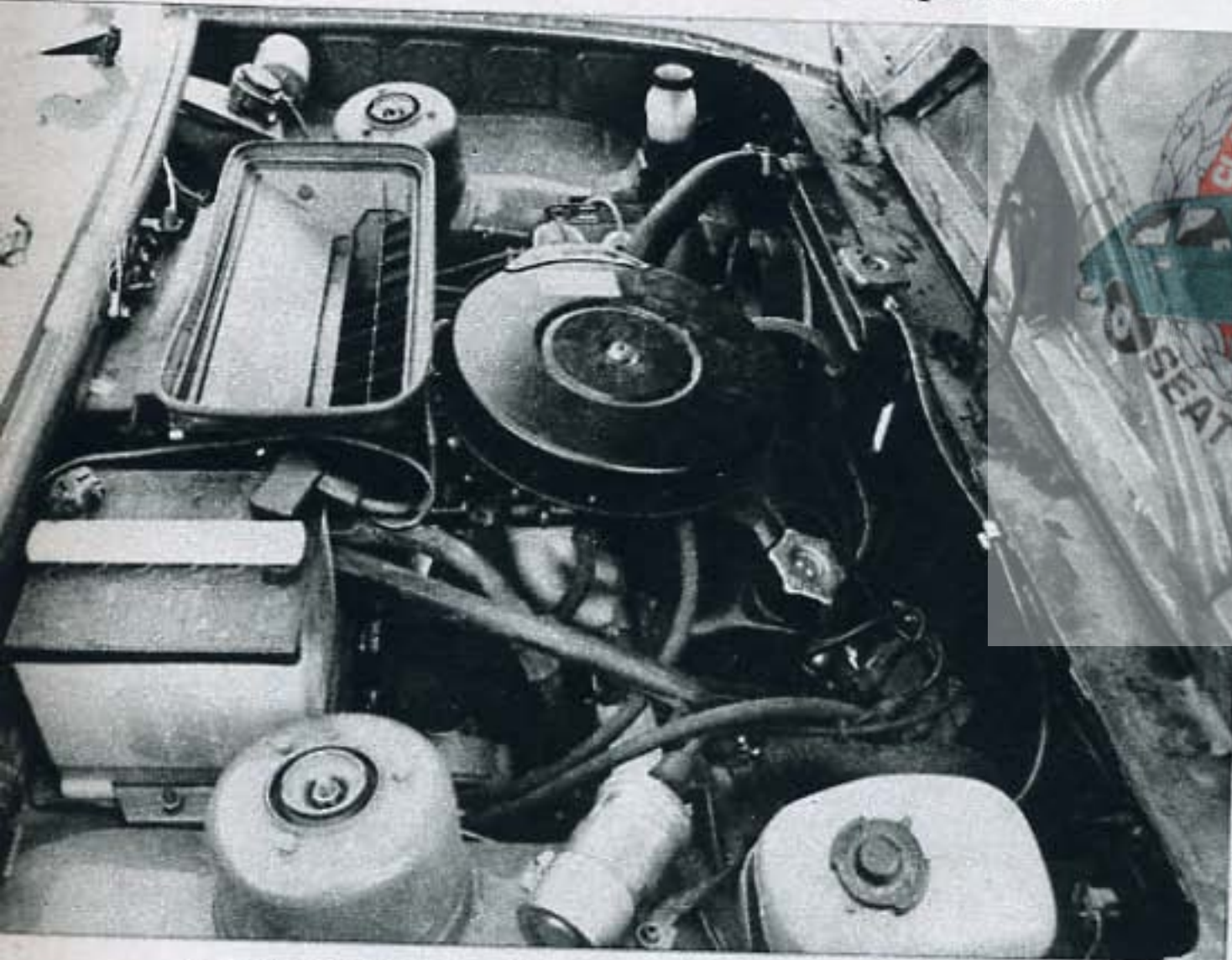
to del 127, que al tener la toma de aire en el capot muy adelantada, por causa del parabrisas inclinado, tiene sus mandos a tal distancia (y sin iluminación de noche, por cierto), que resulta casi imposible accionarlos con el cinturón correctamente abrochado. Un ventilador de una sola velocidad, abundando en el tema, es inapropiado para un coche de más de 300.000 pesetas. Pero también hay sus detalles positivos, aunque sea lógico encontrarlos en un coche de este precio. La ventilación es buena, con aireadores independientes y cristales laterales traseros practicable. Los descansabrazos caen a la altura justo; en concreto, se conduce muy relajadamente con el codo izquierdo apoyado en el de la izquierda. Hay encendedor eléctrico y reloj de cuarzo muy exacto. Los tres agarradores superiores, para los pasajeros, son muy prácticos en un coche como éste, que invita a abordar las curvas a buen ritmo. En cambio, para equipajes e impedimenta varia, la cosa no está demasiado bien. Especialmente falta una guantera con llave. Hay una bandeja a la derecha, la parte superior del salpicadero es útil mientras no se conduzca en plan bravo, y la consola central permite llevar

objetos menudos. La repisa posterior tiene un tamaño aceptable.

### EN RESUMEN: PRECIO HIPERTROFIADO

El 1200 Sport es un coche muy interesante en su planteamiento. Un Coupé llamativo, pero práctico, con mecánica sin problemas (esperemos que la transmisión no nos deje en mal lugar), y un comportamiento rutero que le hace ser, en la práctica, tan eficiente en carretera abierta como coches de vez y media de cilindrada, al menos conducidos uno y otro por el automovilista de tipo medio.

El reproche básico que se le puede hacer es de tipo económico. O bien es demasiado caro, o bien debe tener una serie de detalles de equipo y acabado que le faltan. Hoy por hoy, lo que Seat está vendiendo con este coche es una línea y, objetivamente considerado, el coche está «hinchado» de precio entre 20 y 25 miles de pesetas, franco fábrica. Con todos los detalles de equipamiento que hemos echado en falta montados, con un depósito de gasolina en consonancia, y los problemas de presión de aceite y carburación (sobre todo este último) resueltos, el coche sería irreprochable.



La accesibilidad mecánica es simplemente aceptable.



tero, en parte condenado por la rueda de repuesto, que debiera ir cubierta.

## FICHA TECNICA SEAT 1200 SPORT

### MOTOR

Posición: delantero transversal, inclinado 16 grados hacia delante. Número de cilindros: 4 en línea. Diámetro/Carrera: 73/71,5 milímetros. Cilindrada: 1.197 c. c. Potencia fiscal: 9 H. P. Material del bloque: fundición. Material de la culata: aluminio. Cigüeñal sobre 5 apoyos.

### Carburación

Un carburador doble cuerpo Bressel 32 DFB-2 de apertura simultánea. Bomba de gasolina: mecánica. Filtro de aire: en seco, de papel.

### Lubricación

Bomba: de engranajes. Tipo de circuito: presión directa a la bancada. Número y tipo de filtros: cartucho, en serie. Capacidad total: 4 litros. Cambio de aceite: 3,75 litros.

### Refrigeración por líquido

Arrastre ventilador: motor eléctrico, con mando termostático. Anticongelante: sí. Circuito hermético: sí. Capacidad total circuito: 7 litros.

### Distribución

Situación válvulas: en culata, paralelas, en línea e inclinadas. Situación árbol de levas: lateral, en el bloque. Mando árbol de levas: por cadena de doble eslabón. Accionamiento válvulas: por empujadores, varillas y balancines.

### Encendido

Delco: Femsá. Bobina: Femsá BD 12-2. Bujías: Champion N-9Y.

### Rendimiento

Compresión: 8,8 : 1. Potencia: 67 CV. DIN a 5.600 r. p. m. Par motor máximo: 9,2 mkg. DIN a 3.700 r. p. m.

### TRANSMISION

#### Embrague

Tipo: monodisco en seco, de diafragma. Diámetro de disco: 180 mm. Mando: por cable.

#### Cambio de marchas

Número de marchas de avance: cuatro. Sincronizadas: todas. Relaciones internas: 1.ª, 3,636 : 1; 2.ª, 2,056 : 1; 3.ª, 1,348 : 1; 4.ª, 0,963 : 1.

#### Grupo y diferencial

Disposición motriz: tracción delantera, mecánica transversal. Tipo del grupo: recto helicoidal. Reducción: 4,077 : 1 (13/53). Desarrollo final de la transmisión: 26,29 km/h. a 1.000 r. p. m. en 4.ª.

### BASTIDOR

#### Estructura portante

Carrocería monocasco autoportante.

#### Suspensiones

Delantera: ruedas independientes, tipo McPherson, con la estabilizadora actuando como tirante diagonal. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguador: hidráulico telescópico «Casa-Riv». Estabilizador: barra de torsión anti-balanceo.

Trasera: ruedas independientes, triángulo transversal inferior y montante elástico (amortiguador solidario del buje). Tipo de resorte: ballestón transversal, con doble punto de anclaje. Amortiguador: hidráulico telescópico «Casa-Riv». Estabilizador: efecto anti-balanceo del propio ballestón.

#### Frenos

Tipo de circuito: hidráulico independiente para cada tren. Asistencia: no. Dispositivo anti-bloqueo: compensador trasero en función de la carga. Tipo delanteros: discos. Diámetro: 227 mm.; área barrida: 874 cm<sup>2</sup>. Tipo traseros: tambor. Diámetro: 180 mm.; área barrida 339 cm<sup>2</sup>. Área barrida por los forros de los cuatro frenos, en total: 1.213 cm<sup>2</sup>.

#### Dirección

Tipo: cremallera. Diámetro de giro: 9,6 metros. Vueltas volante, de tope a tope: 3,4. Árbol de dirección: articulado. Diámetro externo del volante: 36 cm.

#### Ruedas

Diámetro llanta: 13 pulgadas. Anchura garganta llanta: 4,5 pulgadas. Neumáticos: radiales. Medida: 165/70 SR-13. Marca Pirelli-Cinturato CN-54.

#### Equipo eléctrico de 12 voltios

Generador: alternador Femsá, de 480 vatios y 35 amperios. Regulador: Femsá GHO 12-3. Batería: Femsá BTM 12-3, de 45 A. h. Motor de arranque: Femsá.

#### Depósito de combustible

Situación: posterior central inferior. Capacidad: 30 litros.

### CARROCERIA

Tipo: Coupé. Número de puertas: 2. Asientos: delante, dos butacas. Detrás, corrido, con forma para dos plazas.

#### Dimensiones

Batalla: 2,22 metros. Vías: 1,31/1,32 metros (delante/detrás). Longitud: 3,67 metros. Anchura: 1,55 metros. Altura: 1,25 metros.

#### Peso

En vacío, y en orden de marcha (según catálogo): 805 kg. Con depósito lleno (en báscula): 792 kg. Reparto de peso entre ambos trenes (delante/detrás): 59,1/40,9 por 100 (depósito lleno).

#### Equipo

Faros: Kinby rectangulares de 220 x 130 mm., con lámpara de 45/40 vatios. Limpiaparabrisas: Femsá. Escobillas: Ar-to. Velocidades: intermitente y continua. Frecuencia: 65 ciclos/minuto y cada cuatro segundos. Instrumentación: Veglia-Bressel. Bocina: dos Femsá AG-12. Luneta térmica: de serie.