

autopista

40
PESETAS

TOMA DE
CONTACTO



NUM. 878
13 DICIEMBRE 1975

EL NUEVO SEAT

1200 SPORT



235.000 PTAS. F.F.



HOMBRE No. 1

125 AÑOS DE INGENIERIA INDUSTRIAL

**PRESENTADO
OFICIALMENTE
EN GRANADA**



**TOMA DE CONTACTO
CON EL NUEVO**

SEAT 1200 SPORT

POR fin! Después de haberlo «espiado» en repetidas ocasiones desde hace meses, después de haber barajado todas las posibilidades relativas a mecánicas, carrocería y precio, ya podemos decir: salió el nuevo Coupé de Seat. Su denominación definitiva: Seat 1200 Sport. Su precio, mientras no haya dictamen en contra, o subida: 235.000 pesetas franco fábrica, que supone, en números limpios, 295.000 puesto en carretera, más el seguro que se quiera contratar (que no bajará de 20.000 pesetas, si se hace un buen «a todo riesgo»). Caro, muy caro el cochecito (mide menos de largo que el antiguo 850 Sport). ¿Justifica su precio? Eso es muy difícil de decir, y más aún cuando se trata de coches de capricho; a nuestro juicio, le sobran 20.000 pesetas franco fábrica.



Gracias a sus parachoques incorporados a la línea de la carrocería, el 1200 Sport consigue unas dimensiones muy reducidas.

SEAT 1200 SPORT

¿Cuál es la filosofía que ha llevado al diseño de este coche? Se trataba de hacer un coche minoritario para un cliente también minoritario. Ya estaba el Coupé 1800, pero era un coche muy caro, muy potente, y que planteaba problemas de conducción tales —por su relación potencia/peso— que el 80 por 100 de sus usuarios no le sacaban pleno rendimiento ni siquiera en aceleración, por no hablar de velocidad. Así, pues, se buscó un coche en el que fuese predominante el placer de conducir, que plantease el mínimo de problemas mecánicos, que fuese un cuatro plazas y no un simple «2 más 2», y que admitiese igual de bien la utilización en tráfico congestionado de ciudad que en carretera, e incluso con maletero suficiente para una discreta utilización familiar. La idea se está fraguando desde hace cuatro años, según nos comunicaron en la conferencia técnica; o sea echando cuentas con los dedos, desde que entró en juego el 127. Como orientación general, se contaba también con el 128 Coupé de Fiat.

¿ES UN 127 COUPE?

Cuando se presentó el 133 —que no es sino un 850 con carrocería nueva—, su documentación estaba plena de referencias al 127, con el cual no comparte, en realidad, más que el bloque-motor, la columna de dirección articulada y una relativa similitud de líneas. En cambio, ahora, el 1200 Sport nos ha salido un hijo pródigo, que no quiere saber nada de sus orígenes y quiere negar cualquier

parentesco con su progenitor, el 127, que al fin y al cabo, es el mejor coche que probablemente haya fabricado nunca Seat. Nos parece una ingratitud muy fea por parte del nuevo modelo, tanto más cuanto que sus virtudes fundamentales (tamaño, manejabilidad, estabilidad) están heredadas por línea directa.

Mecánicamente, el motor es la última versión del 124, colocado transversalmente, inclinado 16 grados hacia delante, lo cual presupone un carter de aceite distinto, y con las necesarias modificaciones en los colectores de escape y, sobre todo, admisión para acoplarse a la utilización de un carburador de doble cuerpo y apertura simultánea (con sincronización mediante sectores dentados), cuyo afinado último parece no haberse logrado del todo por lo que respecta a funcionamiento en baja, entre el ralenti y las 2.500 r. p. m., pero que permite un ligero aumento de potencia respecto a la versión conocida.

En la transmisión, tenemos un embrague de 180 milímetros, como en el 124, acoplado a una transmisión de 127 en la que se han sobredimensionado algunos rodamientos y un eje, aparte de llevar un grupo final más largo. Permanecen constantes el piñonaje y la carcasa exterior —que es la que soporta los esfuerzos en última instancia—, y esta es la causa de que, por precaución y longevidad mecánica, no se haya incorporado el motor del 1430, que habría proporcionado a este coche unas prestaciones impresionantes, en vez de simplemente brillantes (que ya es bastante), como son las actuales. El desarrollo queda muy ajustado, y admitiendo un límite «oficial» de 6.200 r. p. m., que en la prác-

tica puede superarse bastante, tenemos unas velocidades de 43, 76, 116 y 163 kilómetros por hora en cada marcha, siendo la última precisamente la velocidad máxima que nos comunicaron se alcanzaba con el coche, en llano y promedio de dos sentidos. Una cifra plenamente satisfactoria; nosotros, sin comprobar de forma exacta, la pudimos ver entre 165 y 170 de aguja, con un poco más de 6.000 r. p. m. en el tacómetro. El coche anda muy bien, y acelera de manera satisfactoria, pues su peso de catálogo es de 805 kilos.

EL MAS DIVERTIDO DE CONDUCIR

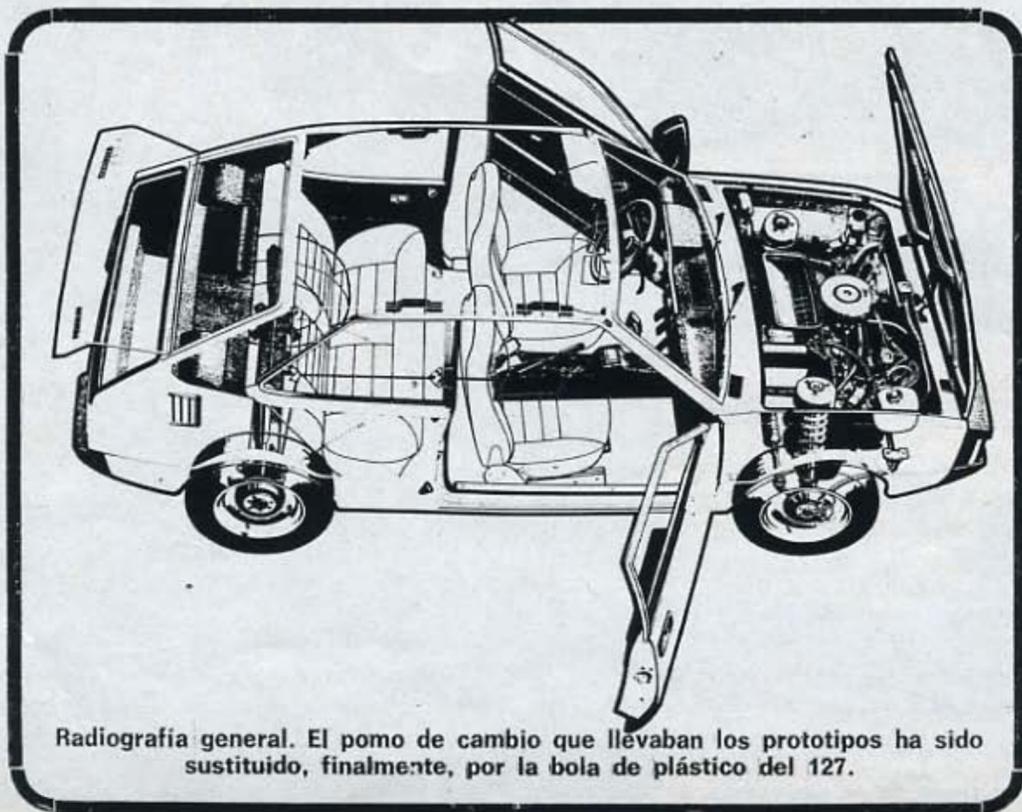
Como suspensión, se repite la implantación general del 127, aunque adecuando los muelles y el ballestón al mayor peso. Aunque la batalla se conserva, hay dos variaciones muy a tener en cuenta; en primer lugar, un cierto rebajamiento del centro de gravedad del vehículo (la altura total es inferior en 12 centímetros). Y en segundo, unas llantas más anchas, y claramente desplazadas, hasta el punto de aumentar en 30 milímetros la vía. Unido todo esto al mayor peso, le confiere al coche una seguridad de pisada, un aplomo de marcha, que es lo único que se le puede echar en falta al 127 como defecto, puestos a buscar uno.

Los frenos son los mismos, sin asistencia. Se ha preferido que el esfuerzo sea un poco más alto, pero conservar una perfecta dosificación del esfuerzo. Decisión que nos parece adecuada, al menos de cara a un público de matiz deportivo; para el sector femenino, ya es otro cantar. Lo que sí es cierto, y en esto la apreciación de

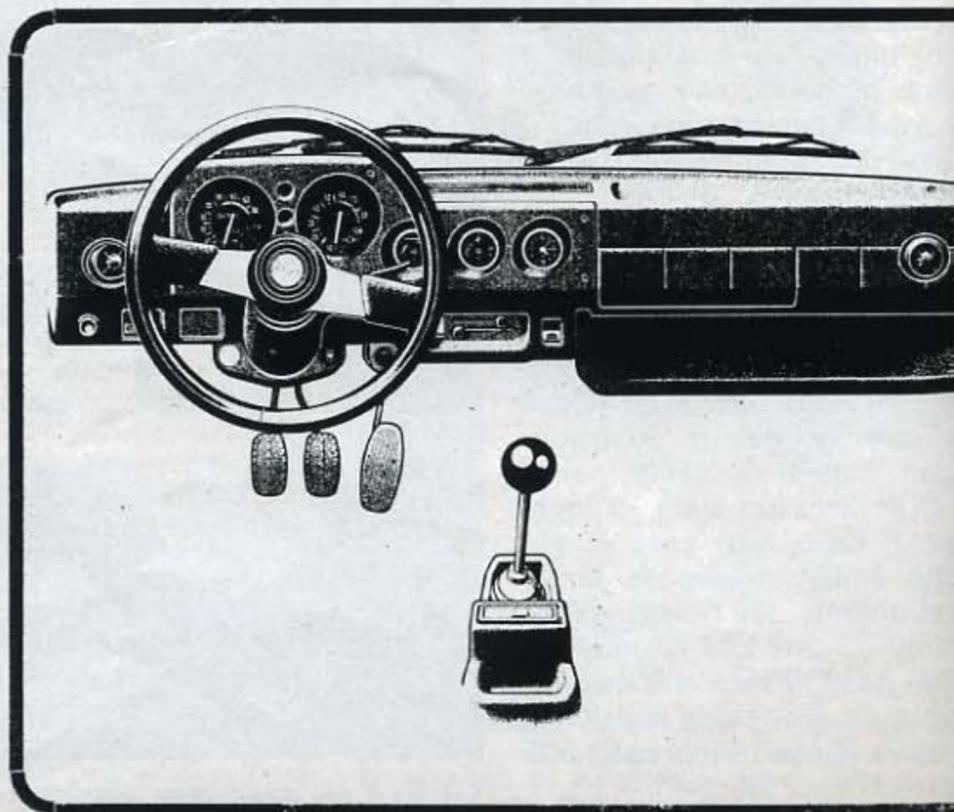
todos los asistentes a la presentación fue unánime, es que los frenos, si bien algo de pedal, no desfallecen; y, a pesar de un ruido ciertamente muy intenso, las pastillas Textar de alta calidad (suponemos que milares a las utilizadas en versiones altas de la gama como los FU, el 132 y el 131/1600) demostraron estar a la altura de las circunstancias.

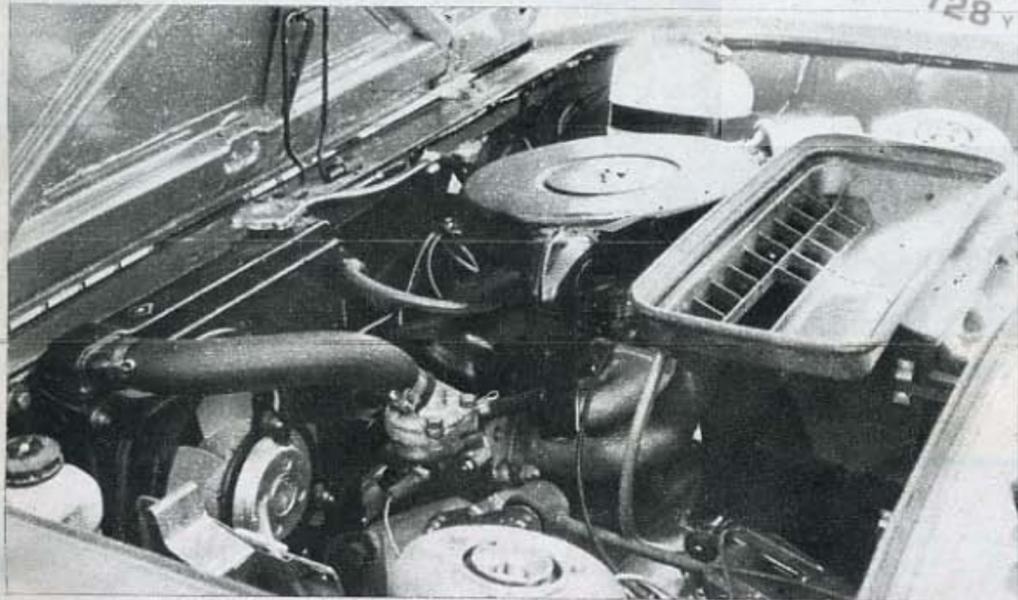
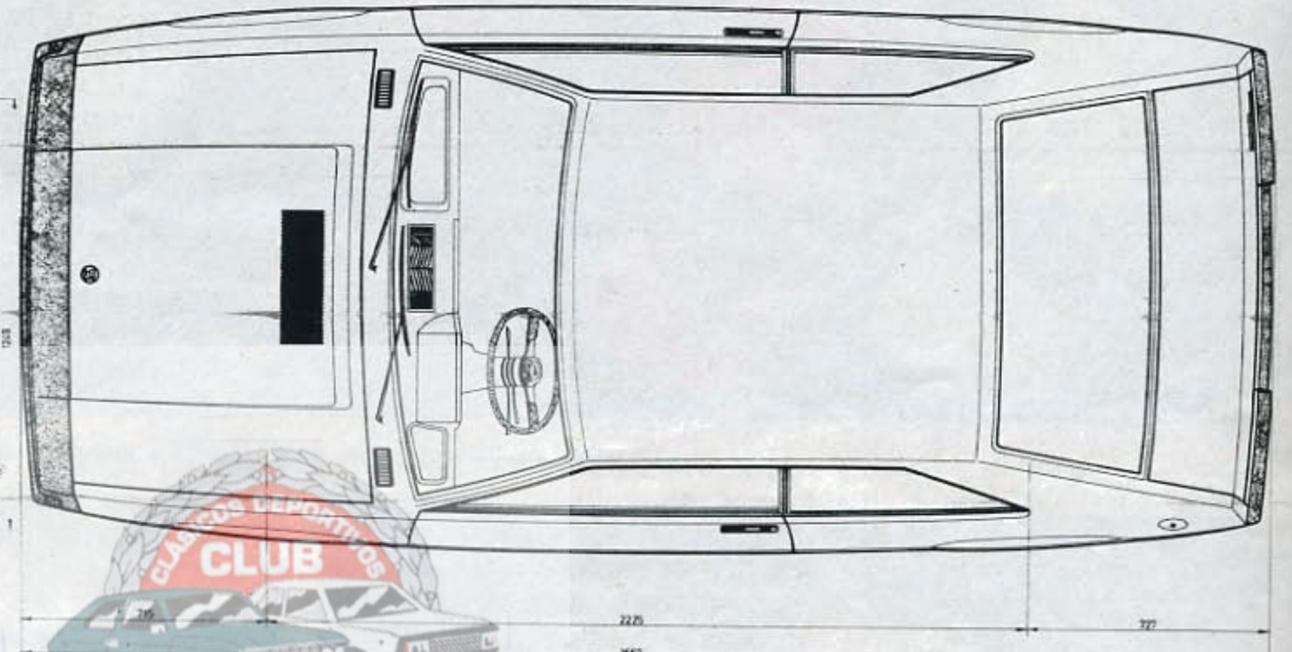
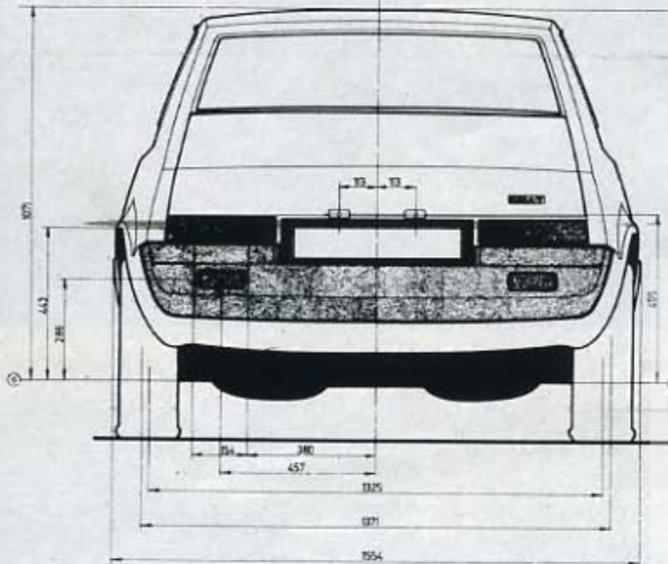
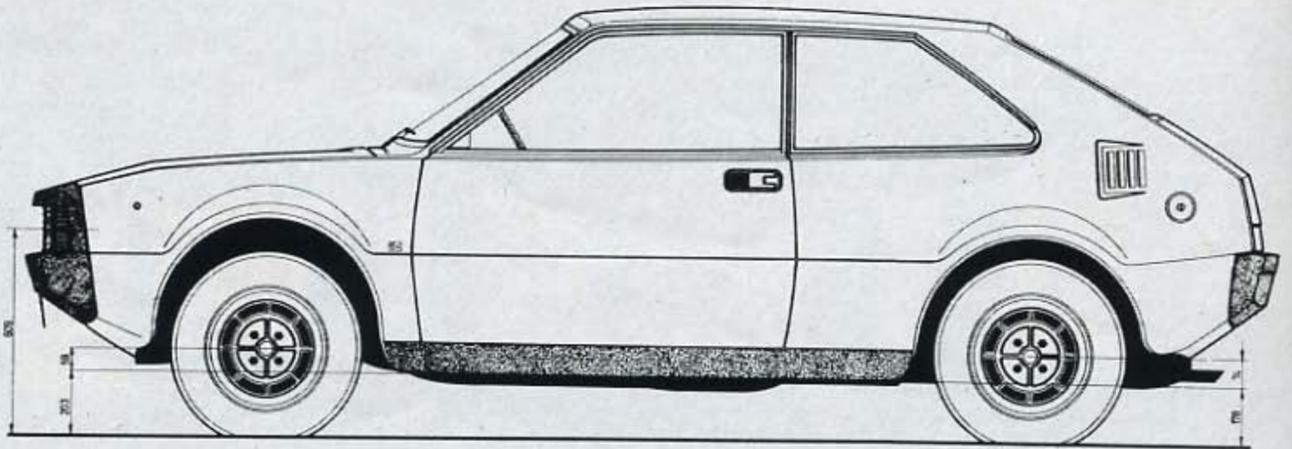
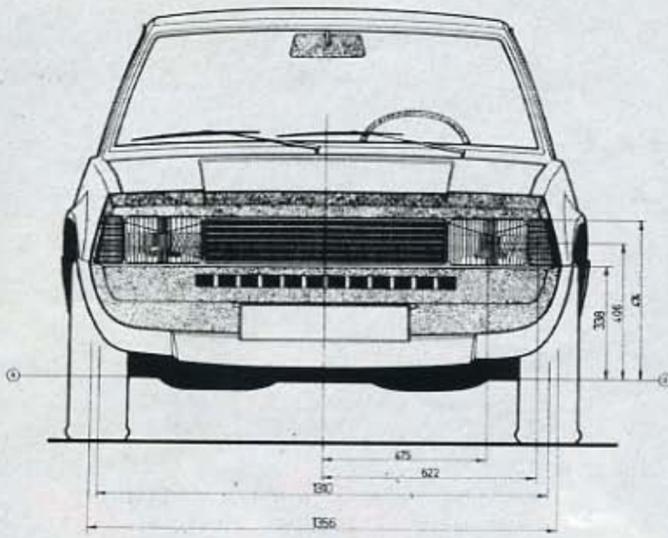
La dirección también es del 127, potenciada en su precisión y rapidez por la disposición de deriva que confiere las llantas de 4,5 pulgadas de neumático Cinturato de 16. Para seco, el conjunto es impecable; en mojado no hemos podido comprobar, aunque es posible que sobre un poco de agua, sea compensada en parte por el excelente comportamiento que es tradicional de este neumático sobre agua.

La combinación de todos estos elementos da como resultado final un cóctel explosivo. Dicho en pocas palabras, el Seat 1200 Sport es el trapecista delantero que permite un modo de conducción más rápido que entre todos los de producción nacional que hayamos probado tal y como salen de fábrica llega a tener la increíble manejabilidad (por batalla corta y dirección rápida) de un 127, pero, a cambio, tampoco tiene ese comportamiento excesivamente nervioso, que pasa de subviraje al coleteo al intentar bruscamente el pie; por otra parte, su adherencia de ruedas al suelo es mejor. No tiene quizá, una adherencia tan absoluta como un GS, y quizá, siquiera como un Simca 1200 o un R-5, ya que la suspensión es más dura y hay algo más de rebote; pero tiene respecto a todos ellos la ventaja de la batalla mucho más corta



Radiografía general. El pomo de cambio que llevaban los prototipos ha sido sustituido, finalmente, por la bola de plástico del 127.





Con la disposición general del 127, tenemos un motor de 124 dotado de carburador de dos cuerpos y apertura simultánea.



Junto a la rueda delantera, equipado con neumático de perfil bajo, un anagrama recuerda que el carrocerista Costa tiene parte activa en el diseño y realización de este modelo.

rección más rápida, y sobre todo, un balanceo lateral prácticamente nulo, que permite encadenar curvas enlazadas a uno y otro lado a un ritmo vertiginoso. Se podría definir su comportamiento como una mezcla entre un Mini y un 1200 de Simca: del primero tiene la agilidad de manejo y el virar plano; del segundo, el aplomo de pisada, el comportamiento noble y un subviraje constante en cualquier circunstancia, que puede tornarse en prácticamente neutro con presiones adecuadas.

CARROCERIA: MEJOR FUERA QUE DENTRO

La línea del coche resulta claramente llamativa; esto es indudable. Dentro de la relatividad de las apreciaciones estéticas, parece haber un acuerdo casi total en lo acertado del frontal, e incluso de la línea lateral. Como casi siempre, lo más discutible es la trasera, zona particularmente difícil de rematar con elegancia en coches de tan corta longitud. A nosotros únicamente deja de conven-

cernos visto totalmente desde atrás y desde abajo, o sea, siguiéndole en otro coche; bajo tal ángulo, la luneta trasera tiene muy poca altura (por su inclinación), y se deja ver mucha zona de chapa por debajo suyo. Los parachoques, en elastómero de espuma de poliuretano de alta densidad, son un hallazgo tanto estético como funcional, ya que, incluso en choques a diez kilómetros por hora, lo único que puede ser necesario cambiar es el armazón metálico interior de los mismos. En

cuanto al parabrisas y la luneta, van pegados a la carrocería con una resina liofilizada de altísima resistencia; puede decirse que forman parte integrante del monocasco.

Los faros, simplemente, son los de la nueva serie 124. Por el precio del coche, lo menos que se podía esperar era unos H-4 de iodo, ya que la línea del morro admite muy mal el añadido de faros auxiliares. También está fuera de lugar en un coche así que el lavaparabrisas sea a base de pulsar a dedo, en



La gama de colores: rojo, ocre, blanco y amarillo claro.



La línea de cintura, algo alta, y las aristas vivas en bisel contribuyen a darle al coche un aspecto recogido.



Visto desde atrás, el coche ofrece mucha chapa a la vista, por ser muy tenue la luneta, que es bastante grande, en realidad.

FICHA TECNICA

MOTOR.—Posición: Delantero transversal. Número de cilindros: Cuatro en línea. Diámetro/carrera: 73/71,5 mm. Cilindrada: 1.197 c.c. Compresión: 8,8 : 1. Carburador: Doble cuerpo de 32, de apertura simultánea. Arbol de levas: Lateral. Situación válvulas: En culata. Potencia: 67 CV. DIN a 5.600 r.p.m. Par motor máximo: 9.2 mkg. DIN a 3.700 r.p.m. Refrigeración: Por líquido. Arrastre ventilador: Motor eléctrico, con mando termostático. Circuito hermético: Sí.

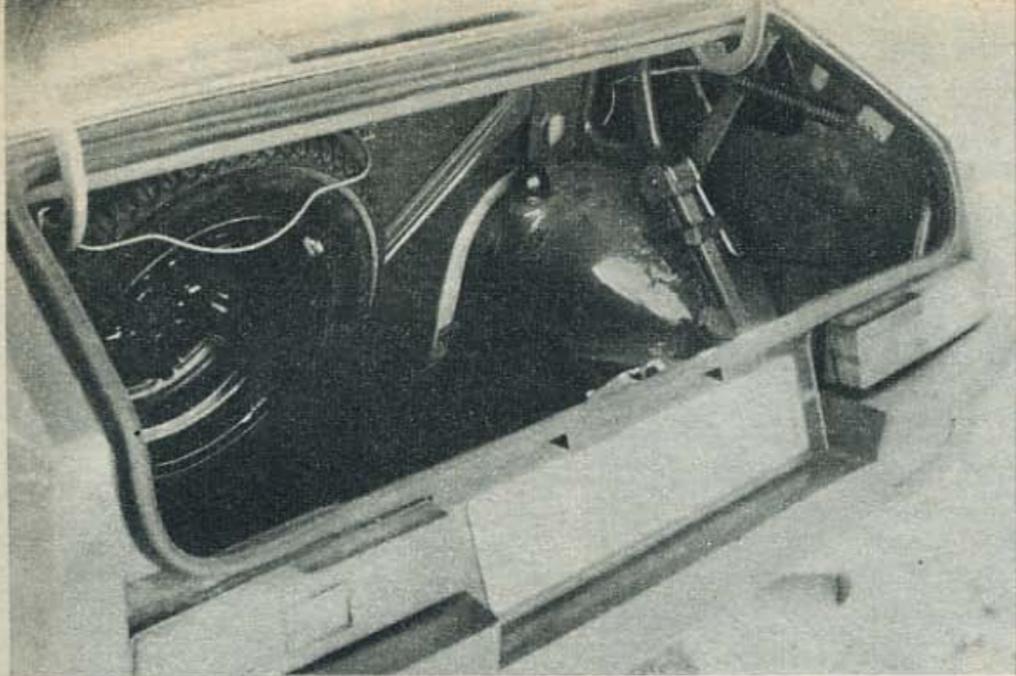
TRANSMISION.—Embrague: Monodisco en seco, de diafragma. Mando por cable. Cambio de cuatro velocidades de

avance, sincronizadas todas ellas. Relaciones internas: 1.º, 3,636 : 1; 2.º, 2,056 : 1; 3.º, 1,348 : 1. 4.º, 0,963 : 3. Diferencial: Reducción del grupo recto helicoidal: 4,077 : 1. Desarrollo final de la transmisión: 26,29 km/h. a 1.000 r.p.m. en 4.º.

BASTIDOR.—Suspensión delantera independiente tipo McPherson, con barra estabilizadora actuando como tirante oblicuo. Suspensión trasera independiente, con montante telescópico de amortiguación, ballestón transversal sujeto en dos puntos y triángulo inferior transversal. Frenos: De disco (Ø 227 mm.) delante y tambor (180 mm.) atrás. Asis-

tencia: No. Tipo de circuito: Independiente para cada tren. Repartidor: Compensador trasero. Dirección de cremallera. Diámetro de giro: 9,6 metros. Vueltas de volante: 3,4. Llantas de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: Radiales 155/70-13. Cinturato. Depósito de combustible: 30 litros. Generador: Alternador de 480 vatios. Batería de 45 A/h.

CARROCERIA.—Batalla: 2,225 metros. Vías: 1,31/1,325 metros (delante/detrás). Longitud: 3,667 metros. Anchura: 1,55 metros. Altura: 1,25 metros. Peso en vacío y en orden de marcha (según catálogo): 805 kilos.



El maletero tiene un volumen muy aceptable. La ubicación de la rueda de repuesto, al no estar tapada, puede causar problemas.



Dispositivo de apertura del maletero, con un tirador situado en el vano de la puerta del conductor.

SEAT 1200 SPORT

vez de con bomba eléctrica. En cambio, la aerodinámica parece haber sido estudiada muy a fondo, tanto por lo que se refiere a la buena renovación de aire en el interior, como a la penetración a alta velocidad, para lo cual se realizaron experiencias en el túnel de viento del INTA.

Interiormente, la presentación es agradable, y el diseño, moderno y funcional. Hay bastantes huecos donde llevar impedimenta ligera. La instrumentación consta de velocímetro, cuentavueeltas, nivel de gasolina, termómetro, manómetro y reloj eléctrico. Se echa de menos un cuentakilómetros parcial; y la luz del cuadro y, sobre todo, los chivatos son demasiado brillantes de noche, sin reostato que permita graduarlos.

El conductor no ha sido mimado hasta el extremo que sería deseable. Los asientos tienen un bonito diseño, buen tapizado en género agradable y un soporte lateral muy bueno para turismo, pero algo escaso para conducción deportiva; recordemos que este coche se ha fabricado bajo el planteamiento de reforzar el placer de conducir, no la facilidad de entrada y salida de usuarios con artritis o ciática. Aunque nos aseguraron que en el diseño del asiento se ha utilizado un maniquí antropomórfico «tipo 80 por 100», en el muestreo base ha debido influir el público femenino en un 50 por 100, ya que, sobre todo el respaldo, resulta claramente escaso de medidas. La mayoría de los presentes se quejaban de que el abultamiento diseñado con la clara intención de acoplarse al cuello y la nuca, les molestaba justamente entre los hombros; por su parte, el borde superior del reposacabezas integrado se acaba justo a mitad de la cabeza, y a pesar de que la estructura metálica está embutida en la espuma de

goma, su reborde se aprecia en cuanto se apoya la cabeza con algo de fuerza, lo cual hace dudar de su eficacia en caso de producirse un impacto por detrás, razón básica de la existencia del reposacabezas.

El pedalier queda claramente desplazado hacia el centro, como en el 127; pero al ir sentado más bajo, se aprecia más. La posición de conducción que se puede adoptar, al margen de esto, es buena, y se llega con facilidad a la palanca de cambios —de aspecto no muy deportivo, al ser larga e inclinada, y con la clásica dureza, a coche nuevo, del 127—.

Digamos, como críticas finales, que los cinturones resultaron ser un auténtico tormento: difíciles de colgar en su ejecución, y con una tendencia generalizada a aflojarse cada media docena de curvas; es urgente poner solución a esto. En cuanto a la autonomía de un coche de esta categoría, con un depósito de 30 litros, es francamente ridícula. A nosotros, por carreteras continuamente de mon-

taña, en uso intensivo de la tercera, y casi tanta segunda como cuarta, nos consumió exactamente 11,80 litros, para un promedio de 69,6 kilómetros por hora. Claro que el itinerario «se las traía»: Málaga-Cuesta de la Reina-Colmenar-Alhama de Granada-Ventas de Huelma-Armilla-Granada-subida al Veleta-Granada. Según datos de fábrica, los consumos a velocidades estables son: 6,4 litros a 90; 7,3, a 100, y 8,8, a 120.

No faltan, por otra parte, buen número de detalles de lujo y confort: cristales teñidos, luneta térmica, cristales laterales traseros abisagrados, encendedor eléctrico, volante de tamaño adecuado en material elástico, quitasoles orientables, descansabrazos bien diseñados, captafaros en las puertas, etcétera.

En cuanto al maletero, su capacidad es aceptable, lo mismo que es buena la habitabilidad de las plazas traseras, en especial si no se tienen las piernas muy largas. Por su parte, la rueda de repuesto, situada atrás

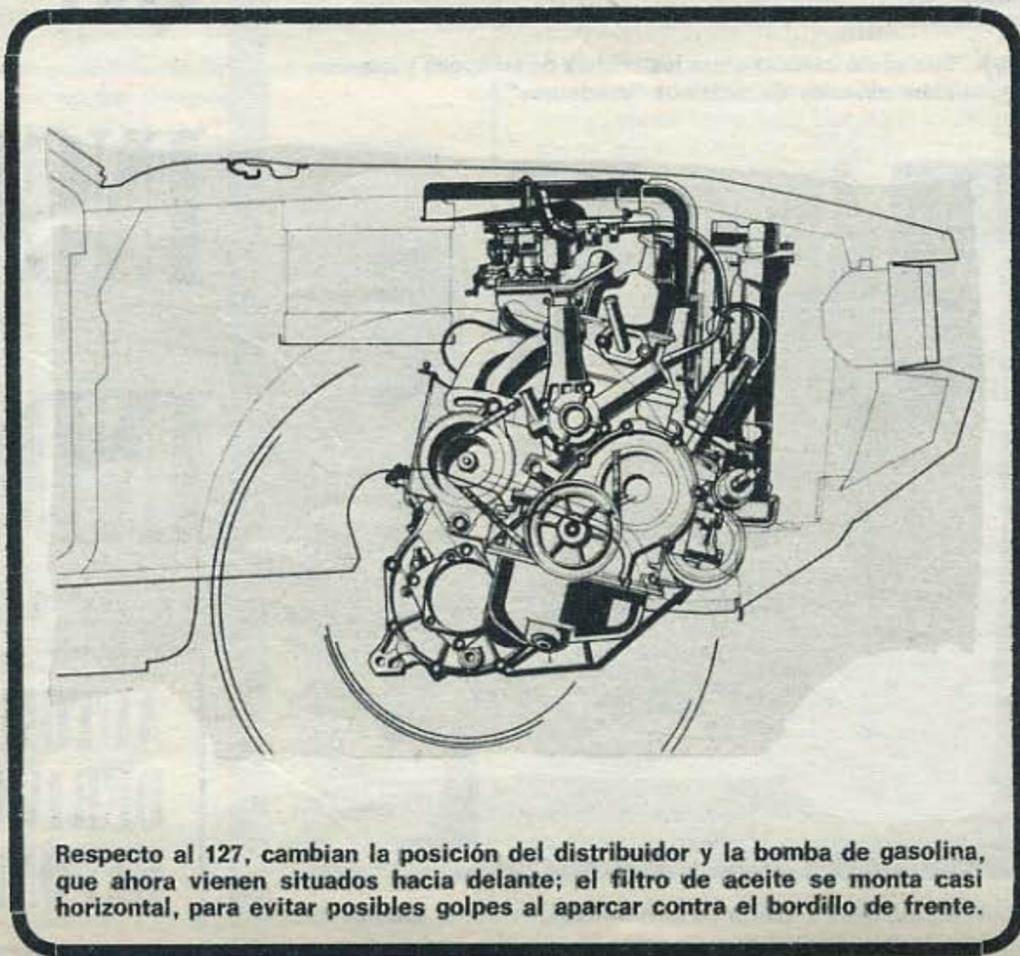
verticalmente, junto al respaldo posterior, presenta el inconveniente de no ir separada de los equipajes, por lo cual la rueda pinchada, y por tanto sucia, puede manchar las maletas.

EN RESUMEN...

El Seat 1200 Sport es hoy día —tras la desaparición del Coupé 1800 y del Mini Cooper— uno de los poquísimos coches de matiz simultáneamente personal y deportivo. Los otros son el Alpine y el R-5 TS. Pero la producción del Alpine es marginal, numéricamente, y el TS tiene en su contra, para un público que busca algo «distinto», el hecho de compartir la carrocería con una gama de utilitarios; también el precio es diferente, por supuesto.

En cuanto a su objetivo, creemos que el nuevo Seat está muy próximo al acierto pleno. La prestación es brillante y, desde luego, suficiente para una amplia mayoría. El comportamiento rutero, ejemplar y muy seguro. El mantenimiento, como en un coche de serie. La línea, suficientemente personal y muy llamativa, que es lo que se busca. Habitabilidad y maletero adecuados. Nivel de acabado y confort, buenos en general. Las lagunas son: depósito de gasolina escaso, asientos un poco pequeños, cinturones a modificar, lavaparabrisas a dedo, y falta de cuentakilómetros parcial, de aislamiento de la rueda de repuesto y de faros de iodo. Son detalles de cierta importancia, pero que quedan eclipsados por el resto de las virtudes.

En cuanto al precio, ya hemos dado nuestra opinión. Queda por decir que la producción parece va a oscilar entre las 25 y las 40 unidades diarias —lo cual ya es toda una serie, y no justifica un precio de artesanía— y que la comercialización va a iniciarse, o bien antes de Navidades o, en el peor caso, inmediatamente después de Reyes.



Respecto al 127, cambian la posición del distribuidor y la bomba de gasolina, que ahora vienen situados hacia delante; el filtro de aceite se monta casi horizontal, para evitar posibles golpes al aparcar contra el bordillo de frente.