

# SEAT 1200 SPORT



# NUEVOS SEAT 1200

**PARA  
EL  
SALON**

- **VERSION 3 PUERTAS**
- **BREAK BARATO**

**MOTOR 1308 GT PARA EL SPECIAL**

# RALLYE FIRESTONE

## ANÁLISIS COMPARATIVO



# RENAULT 5 TS-SEAT 1200 SPORT

automovilista español que desea un coche de matiz simultáneamente deportivo y personal, tiene muy poco donde elegir. Desapareció el 124 Sport, como exponente de este tipo de coche. Desapareció el Mini-Cooper, que no podía entrar en esta categoría, por su mala presentación. Han aparecido incluso los FU —a la espera de que salga una nueva versión—, aunque les faltaba ese toque de tipo diferenciador, si bien sus prestaciones eran muy brillantes. Nos queda el Alpine 1300, pero en el limitado cupo de producción, le quita importancia comercial, admitiendo que su

comfort pueda admitirse como aceptable para incluirlo en una clasificación que, si bien precisa necesariamente de un alto nivel de prestación, tampoco puede prescindir del confort dentro de un nivel aceptable.

Dos posibles candidatos más: el Renault 5-TS y el inminente Simca «Rallye». De entrada, sus prestaciones están justamente en el umbral inferior de lo que puede admitirse como aceptable; pero podrían pasar, de ser aceptable lo demás. Pero no lo es. El TS ofrece una presentación muy digna, sin detalles superfluos de lujo, pero su comportamiento rutero, tal como sale

de fábrica, no permite muchas confianzas. Es un coche abocado a la preparación «tipo Copa», si se le quiere sacar partido. Y no es de un coche para competición de lo que hablamos. En cuanto al Simca, si bien su comportamiento general promete ser algo mejor, resulta demasiado llamativo por fuera, y demasiado espartano por dentro para ser admisible. En ambos casos, se trata de carrocerías de cuatro puertas, con implantación general «todo atrás», y tanto unas como otra están francamente superadas.

Resumiendo: la elección razonable para este posible cliente, hoy por hoy, se centra exclusivamente

entre dos modelos: el Renault 5-TS y el Seat 1200-Sport, aparecidos uno tras otro, con un muy corto intervalo de tiempo entre ambos. Se trata de vehículos muy cortos (3,5 y 3,67 metros de longitud), de tracción delantera, con dos puertas laterales, cilindrada similar (1.300 y 1.200 c. c.) y equipamiento general muy cuidado, e incluso lujoso. Es decir, dos vehículos que cumplen perfectamente el papel de «polivalentes de lujo», puesto que se desenvuelven perfectamente en tráfico urbano, gracias a su tamaño, y en carretera ofrecen una prestación perfectamente comparable, e incluso superior, a la de turismos



**ANÁLISIS COMPARATIVO**



El TS, con suspensión más blanda y confortable, resulta más aparatoso en curva.

de categoría media/alta, según está estructurado el mercado español. En caso de necesidad, ambos coches ofrecen cuatro plazas, aunque para viaje largo, la capacidad del maletero los condicione más bien como coches de dos plazas, como si de auténticos «Gran Turismo», en el más puro sentido del término, se tratase.

**LAS DIFERENCIAS**

Hasta ahora hemos hablado de similitudes. Pero lo que al potencial comprador le interesa, sobre todo, son las diferencias. Porque

a pesar de ese refrán de que «todas las comparaciones son odiosas», la realidad es que en la mayoría de los casos nuestra mente funciona a base de establecer comparaciones, y muy pocas veces en función de valores absolutos e inmutables.

Así pues, lo primero que se aprecia como diferencia es el precio. El Seat es notablemente más caro. Para ser exactos, 71.700 pesetas más comprando al contado, o bien 80.500 pesetas comprando a 24 plazos. Como es lógico, este precio debe tener alguna explicación, o al menos, justificación. La hay, al menos parcial. Y es que el 1200 Sport posee una carrocería absolutamente original, no exenta de indudable atractivo estético, si bien con parte las cotas fundamentales de implantación general del modelo 127. En cambio, el 5-TS es más ni menos que un R-5, si bien llevado al límite máximo de detalles y acabado. Aunque no conviene olvidar, para que esto no suene a desprecio, que el R-5 es, posiblemente, el coche pequeño que mayor impacto ha causado en toda Europa en cuanto a línea, en los últimos años. Pero, de todos modos, hay que tener en cuenta que en esta categoría de coches de que hablamos, el aspecto de «exclusividad» también cuenta, al margen de las virtudes intrínsecas de cada vehículo, y forzoso es conceder un margen de ventaja al 1200-Sport. El problema es traducir esta valoración, de tipo subjetivo, a pesetas contantes y sonantes, para deducir si la diferencia está justificada o no.

Mientras decidimos sobre el tema, bueno será ir viendo el resultado de las posibles comparaciones, tal fin, y para evitar ser prolijo, hemos elaborado unos cuadros que nos evitarán el excesivo farrago del texto. Por lo que respecta a consumo, ambos coches están bastante igualados, si bien con ventaja para el 5-TS, que es verdaderamente excepcional. No obstante, los compradores de este tipo de coches se supone que tienen la suficiente fluidez económica como para preocuparse demasiado por una diferencia de algo más de un litro en ciudad, o un tercio de litro en carretera. Pero, puestos a comparar, al César lo que es del César.

Esta ventaja en consumo se ve en contra del 5-TS cuando pasamos a las prestaciones. Tanto en velocidad como en aceleración pura, el Seat resulta claramente superior; por el contrario, en recuperación desde bajo régimen, es Renault el que marca puntos de claridad.

**MECANICA: LAGUNAS IMPORTANTES**

La clave de estos comportamientos extraños reside en que ambos coches llevan a cuestras su co

<b>COMPARACION DE CONSUMOS</b>		
	<b>R-5 TS</b>	<b>1200 S</b>
<b>CIUDAD (litros/100 km.)</b> ... ..	10,77	12,09
<b>CARRETERA</b>		
Kilómetros recorridos ... ..	1.889,1	2.289,6
Velocidad crucero (km/h.) ... ..	114,3	115,1
Promedio (km/h.) ... ..	90,8	91,4
Consumo (litros/100 km.) ... ..	8,30	8,67

# CUADRO COMPARATIVO

## RENAULT 5-TS-SEAT 1200 SPORT

CARACTERISTICAS QUE SE COMPARAN		AMBOS TIENEN EN COMUN	VENTAJAS DE CADA UNO	
APARTADO	ASPECTO CONCRETO		R. 5 - TS	I.200 SPORT
SEGURIDAD	Estabilidad	Tracción delantera	Adherencia en mal piso	Superior, en general
	Dirección	Cremallera, muy precisa		Más rápida y ligera
	Frenos	Mixtos: discos/tambor	Servo-freno	Doble circuito
MECANICA	Rendimiento básico	Cuatro cilindros, cinco apoyos, culata aluminio, balancines, electro-ventilador	Elasticidad en bajo régimen, y reprise	Prestaciones, en conjunto (velocidad y aceleración)
	Carburación	Carburador de dos cuerpos	Funciona sin problemas Capacidad depósito Menor consumo	Escape bien resuelto
	Transmisión	Embrague de 180 mm. de Ø. Caja de cuatro marchas sincronizadas.	Mayor robustez Suavidad mando cambio	Escalonamiento correcto. Desarrollo final exacto. Disposición transversal
CARROCERIA	Exterior	Parachoques eficaces y estéticos	Mayor maletero y asiento posterior abatible	Linea personal y más estilizada
	Confort	Asideros y descansabrazos	Suspensión y sonoridad	Cristales laterales abren
	Equipo	Pedalier mal diseñado	Buenos cinturones	Tapón depósito con llave
	Detalles	Encendedor eléctrico	Ventilador dos velocidades	Reloj eléctrico cuarzo.
	Lujo		Mejores detalles y acabado: tapicería, consola...	
VISIBILIDAD Y LUCES	Visibilidad básica	Cristales tintados verde. Retrovisor de puerta; el interior, doble posición	Más campo visual	
	Limpiaparabrisas	Acabados en negro mate	Dos velocidades continuas. Lavaparabrisas eléctrico	Continua e intermitente
	Luneta trasera	Resistencia anti-vaho	Limpia y lavacristales	
	Luces auxiliares	Doble luz retroceso	Regulación interior altura. Dos iodios largo alcance. Ráfagas de «largas»	Captafaros interior puerta
	Detalles	Quitasoles orientables	Intermitentes «emergencia»	
INSTRUMENTACION	Equipo básico	Cuentakilómetros Velocímetro Cuentarrevoluciones	Cuentakilómetros parcial Voltímetro Indicadores exactos	Termómetro agua Manómetro aceite
	Detalles		Luz cuadro verde, con reostato. Luz-testigo freno mano. Agujas visibles, y sin reflejos	

pendiente cruz, en cuanto a su mecánica. El Seat tiene un solo problema, pero de importancia: su carburación no está resuelta; ni bien, ni mal. El coche es muy económico por debajo de 4.500 r. p. m., pero tampoco admite que se le pise a fondo hasta llegar a ese régimen; y por debajo de 2.500 r. p. m., ni siquiera funciona «redondo». Por lo demás, su transmisión está mucho más racionalmente estudiada, en cuanto a desarrollos y escalonamiento de las marchas, y permite sacarle mayor partido al rendimiento del motor, que tiene menor cilindrada que el Renault.

Por su parte, el 5-TS tiene dos problemas: su sistema de escape y los desarrollos de transmisión. La carburación está afinadísima, incluso hasta el límite de haber dejado la inyección tan justa que se nota un pequeño fallo al meter el segundo cuerpo. Por el contrario, el escape mata de forma importante el rendimiento, hasta el punto de que, a pesar de tener casi cien centímetros cúbicos más, y compresión más alta, le confiere al coche una aceleración más floja, para un peso absolutamente igual.

Y en cuanto a los desarrollos, ofrece una cuarta absurdamente larga, incompatible con un rendimiento brillante, si bien puede ser beneficiosa de cara al consumo. Problema que se agrava por el excesivo salto que existe entre ella y la tercera.

Puestos a condensar de algún modo, podemos decir que el 1200-Sport ofrece una prestación más brillante si se utiliza un sistema de conducción relativamente deportivo, mientras que el 5-TS tiene una mayor suavidad y agrado de utilización en plan turístico, a la vez que un consumo algo inferior.

## CONFORT FRENTE A ESTABILIDAD

También en el comportamiento rutero hay ciertas diferencias. El TS, con suspensión mucho más blanda y mayor batalla, ofrece un nivel de confort claramente superior, especialmente apreciable cuando se circula por carreteras secundarias. Por el contrario, su balanceo lateral mucho más acusado, unido a una dirección a la vez más pesada y más lenta, le hacen claramente menos eficaz cuando se trata de obtener el máximo rendimiento sobre un trazado virado. Los partidarios del Seat 1200 pueden argumentar que el problema del confort, sobre unas carreteras que, mal que bien, van siendo cada vez mejores, tiene una impor-



Los capots quedan casi a la misma altura, así como los faros y los parachoques.



**ANÁLISIS  
COMPARATIVO**



Pasa y no pasa: el arco de tubos ilustra claramente la diferencia de alturas entre ambos coches.



Aunque las lunetas tienen casi la misma dimensión, su proyección vertical es notablemente distinta.



**ANÁLISIS COMPARATIVO**

Portón o maletero clásico. Dos conceptos y dos líneas: utilidad frente a estilización.

**COMPARACION DE TRANSMISIONES**

**DESARROLLOS**

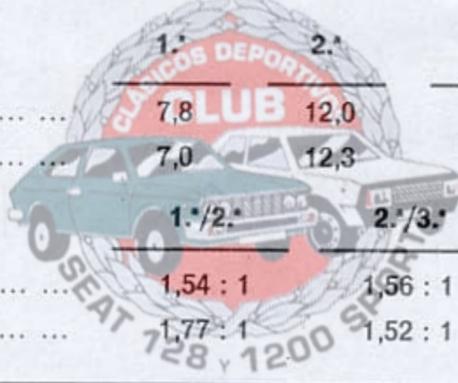
Velocidad, en km/h., a 1.000 r.p.m. ...

	1.*	2.*	3.*	4.*
R-5 TS	7,8	12,0	18,7	27,5
1200-S	7,0	12,3	18,8	26,3

**ESCALONAMIENTO**

Salto entre marchas ...

	1./2.*	2./3.*	3./4.*
R-5 TS	1,54 : 1	1,56 : 1	1,47 : 1
1200-S	1,77 : 1	1,52 : 1	1,40 : 1



tancia relativa. Es cierto, pero no lo es menos que la ventaja de estabilidad del 1200 sólo se manifiesta cuando se llega a límites de velocidad en curva que muchos usuarios (los que compran más por la línea que por la prestación) no llegarán a alcanzar nunca. La ven-

taja de un mayor confort está siempre ahí, mientras que la estabilidad sólo se manifiesta al límite. No obstante, siguiendo con la tónica de dar al César lo que es del César, debe dejarse constancia de este superior comportamiento rutero del 1200 Sport.

En cuanto a frenos, se vuelven las tornas. Si bien los del Seat son plenamente eficaces, los del TS lo son tanto o más (tanto por dimensionamiento como por calidad de pastillas), y tienen la ventaja de ir ayudados por un «Master-Vac» de un tarado ejemplar para el peso

del coche. A cambio, el Seat ofrece circuitos hidráulicos independientes, que también es un detalle a tener en cuenta.

**EQUIPO: EL 5-TS, MAS LUJOSO**

En cuanto a equipamiento, no vamos a insistir punto por punto y nos remitimos al cuadro general comparativo. Hecho el balance de pros y contras, forzoso es concluir que el 5-TS lleva un equipamiento superior. Haciendo un cálculo aproximado, podemos decir que tiene un valor claramente superior en más de 10.000 pesetas, al precio de coche puesto en la calle. Realmente, aparte de un tapón con llave para el depósito de combustible y un par de instrumentos (termómetro y manómetro), es difícil imaginar un detalle razonable que le falte al 5-TS. En cambio, en el Sport se observan lagunas importantes, entre las que destacan la falta de bomba eléctrica para el lavaparabrisas, unos faros inadecuados, la iluminación del cuadro y la ausencia del cuenta-kilómetros parcial.

Un detalle digno de comentar son los asientos. Ninguno de los dos coches lleva unos asientos dignos de un vehículo de aspiraciones más o menos deportivas. Una primera exigencia: ser suficientemente envolventes, para sujetar el cuerpo en las curvas. Pues no la cumplen. Otra: una banqueta lo bastante larga para permitir apoyar toda la longitud del muslo. Pues tampoco. Por lo menos, el respaldo del TS es más anatómico en su diseño, cosa que falta en el caso del Sport. Tanto uno como otro podían aprender de sus hermanos mayores, los asientos de dos berlinas burguesas como son el 12-S y el 132.



La diferencia de inclinación, tanto de parabrisas como de lunetas, queda evidenciada en esta composición.

## ANTE A FRENTE

sto todo este panorama, llega momento de la gran decisión. 1200 Sport ofrece, a los amantes de la auténtica conducción rápida, una prestación superior. El 5-TS acelera más, tiene más puntería, aunque esto interesa menos) tiene mejor en curva. Teóricamente, permite llegar antes, aunque la carretera abierta, esto resulta difícil de explotar a fondo. Así, permite divertirse más, que no cuenta.

Por el contrario, el 5-TS ofrece un confort y un acabado general superior, más detalles de equipo y un consumo algo más discreto. La diferencia, como decíamos al principio, está en la carrocería. El 5-TS es, al fin y al cabo, un R-5, mientras que el 1200 Sport es un coche de serie limitada, y sobre todo, no puede ser confundido con un cochecito que vale 100.000 pesetas menos. Y siendo lo que es, una vanidad humana, un coche de este tipo es, en buena parte, el escape de una situación económica ahogada.

Esperamos que nuestros lectores no serán tan ingenuos como para buscar aquí la solución al dilema. En realidad, no puede darse una respuesta absoluta, ya que entran en juego factores muy subjetivos. Las dos grandes ventajas del Seat —línea y comportamiento— son dos factores de variación eminentemente personal; el precio que se esté dispuesto a pagar por ellas, es problema muy íntimo. Una conclusión cierta: por un coche vendido, Seat gana bastantes miles de pesetas que Renault. Otra, no menos cierta: Seat se ha molestado en desarrollar y comercializar un modelo especial, cosa que ningún otro constructor ha hecho (aparte del caso especialísimo del hispano-alemán «Mallorca»). Esto es, por lo tanto, que le sale un mayor beneficio a su riesgo, y a su esfuerzo. ¿Quizá 70.000 pesetas largas son demasiado beneficio? Es posible, pero no es decisión nuestra enjuiciarlo; nosotros juzgamos el vehículo. El público, al hacer cola en la lista de espera de ambos coches, es quien sentencia definitivamente. Y todo hace creer que hay público en cantidad para ambos, a pesar de todas las crisis.

## POSIBILIDADES DE MEJORA

Hasta ahora hemos hablado, como es lógico, de lo que son los coches estrictamente de serie. Pero no hay que olvidar que, en este

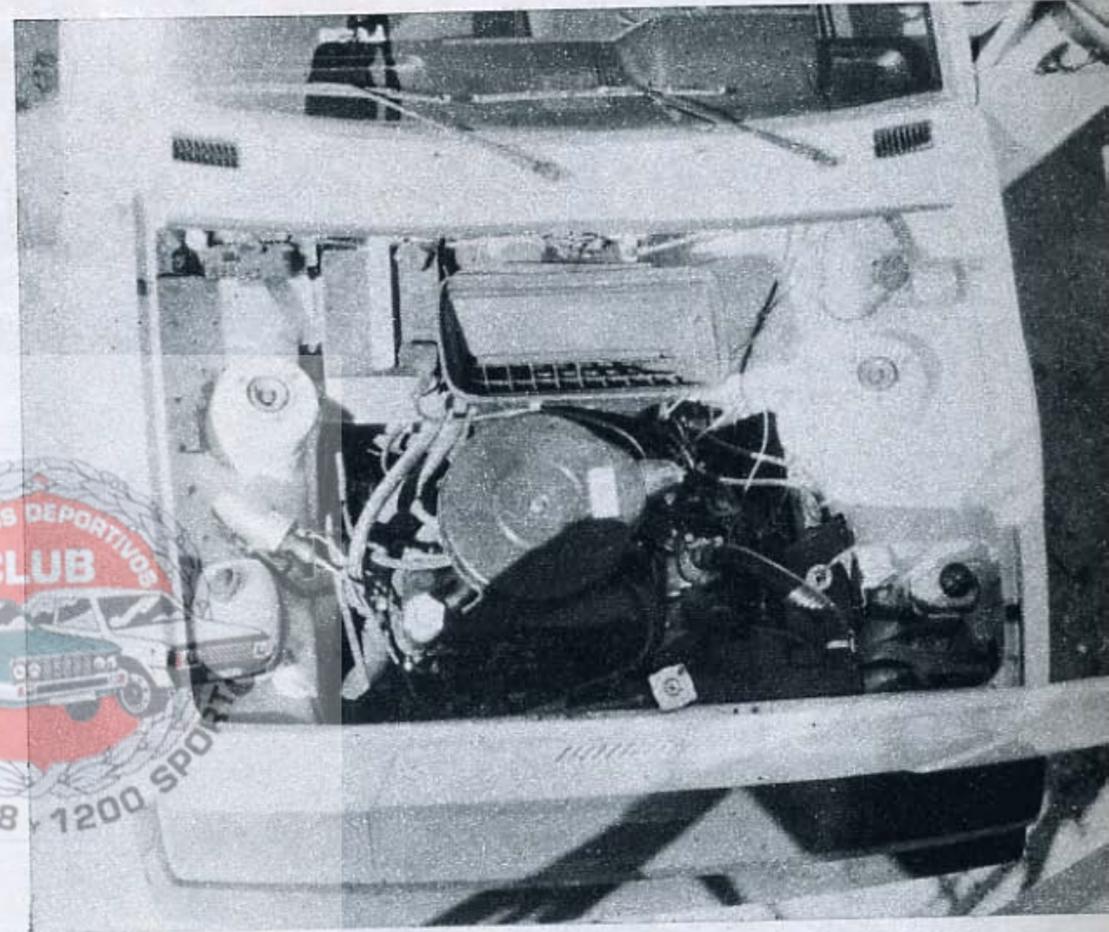
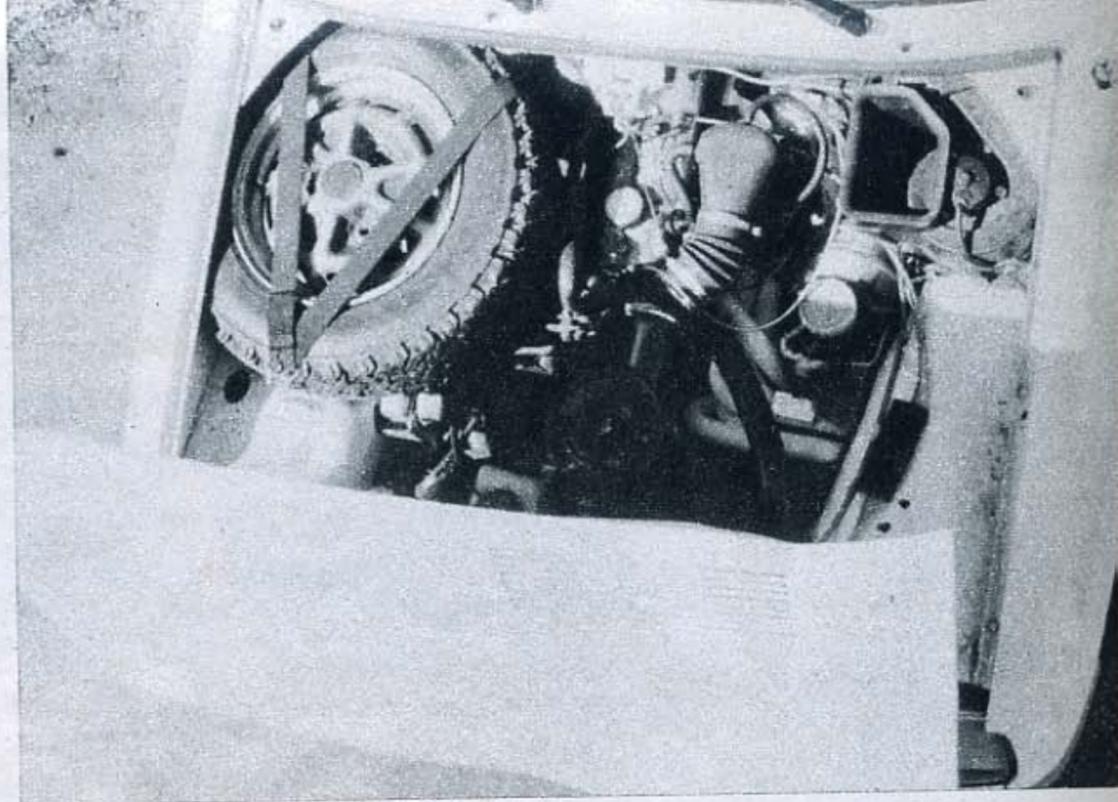
tipo de vehículos, al comprador no le importa gastarse unos miles de pesetas adicionales para acabar de personalizarlo, o de acoplarlo a sus particulares gustos de conducción.

En el Seat no hay lugar para muchos inventos. Puesto que la transmisión parece estar en los límites de la fiabilidad, todo aumento de potencia (y especialmente de par motor) es desaconsejable; por otra parte, el coche ya tiene una prestación muy satisfactoria. Se le podría acoplar, para el sector de público comodón, un servo-freno. La instalación de un par de faros auxiliares plantea problemas, tanto estéticos como de colocación. Y se podría pensar en que un buen electricista le adapte el mando y la bomba de lavaparabrisas eléctrico de otros modelos Seat.

En el caso del 5-TS hay mayor campo para las mejoras. Ya hemos hablado del tapón y de la instrumentación. Punto fundamental, sobre todo para los amantes de las prestaciones brillantes: un buen escape. El equipo más sofisticado, como es el «Vimesa», cuesta instalado menos de 9.000 pesetas. Con ocho caballos reales de beneficio, es indudable que ya nos situamos al nivel de prestación del 1200 Sport. Si a todo esto le añadimos una barra estabilizadora más gruesa (2.000 pesetas), tenemos ya un coche que tiene un rendimiento en carretera perfectamente comparable al de su rival. Gasto, hasta el momento: 15.000 pesetas, instalación de todo incluida.

El verdadero amante de la mecánica podría ir todavía más adelante: cambiar el piñonaje de la caja de cambios por el del R-5 Normal, lo cual exige cambiar el tren fijo y los piñones de segunda y tercera, ya que primera y cuarta son idénticas. Precio de dicho piñonaje: 3.400 pesetas, al público. Digamos 5.000 pesetas, o poco más, montado. Y llevando las cosas al límite, cambiar los neumáticos, de nuevos, por unos 155/70, que le acortan ligeramente el desarrollo al coche (la cuarta queda en 26,6 kilómetros por hora), permitiendo al motor manifestar su nueva potencia. Diferencia de precio, por unidad: 100 pesetas. Pero como siempre hay que perder, pongamos que se vayan 2.000 pesetas en el cambio de los cinco neumáticos. En total, por menos de 25.000 pesetas, hemos dejado un coche con unas prestaciones totalmente a la altura de su rival, o quizá superiores, y un confort claramente mejor.

Sigue quedando en el aire la pregunta clave: ¿cuánto vale llevar una carrocería especial?



Mecánicas: longitudinal contra transversal. El TS va equipado con un colector especial de escape.

## COMPARACION DE PRESTACIONES

	R-5 TS	1200 S
<b>REPRIS (en 4.ª, a 40 km/h.)</b>		
0-400 metros ... ..	20" 4	22" 0
400-1.000 metros ... ..	18" 0	18" 7
0-1.000 metros ... ..	38" 4	40" 7
<b>ACELERACION (salida parada)</b>		
0-400 metros ... ..	19" 8	18" 7
400-1.000 metros ... ..	16" 7	16" 5
0-1.000 metros ... ..	36" 5	35" 2
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h. ... ..	150,9	157,2
A un régimen de r. p. m. ... ..	5.485	5.980