

PRUEBA TECNICA



SEAT 1200 SPORT

CUALIDADES

- LINEA AERODINAMICA
- MAGNIFICA ESTABILIDAD
- NOTABLE SEGURIDAD PASIVA
- DIRECCION RAPIDA Y PRECISA
- CUADRO DE INSTRUMENTACION
- EFICACIA Y SENSIBILIDAD DE FRENADA

DEFECTOS

- PRECIO ALTO
- SISTEMA DE CARBURACION
- PRECARIA AUTONOMIA
- PALANCA DEL CAMBIO LENTA Y POCO PRECISA
- LUCES INSUFICIENTES
- LAGUNAS EN EL DISEÑO

Prueban: Mariano Otermín y
G. Romero-Requejo O.

El hecho de poner nuevamente en el mercado un coupé de categoría media, como es el 1200 Sport, nos parece en principio alabable, pues otorga una posibilidad más de elección para un sector de la demanda muy numeroso.

Desde hace aproximadamente cuatro años, Seat venía trabajando en este proyecto por su propia cuenta y riesgo, y, lógicamente, con escasa ayuda por parte de Fiat, puesto que no entraba en sus planes el modelo. ¿Quizás por no verlo compatible con el 128 tres puertas?

En líneas generales, se puede decir que sobre la mecánica del 127 se ha montado el motor del 124. La dimensión de los elementos de suspensión están más cerca del 131 que del 127. En pocas palabras, se ha echado mano de aquello de lo que se disponía, lo que no deja de ser lógico, y se ha creado aquello que faltaba. La carrocería se encarga de producirla la fábrica In-ducuar, lo que realiza en base a un diseño que compró Seat.

Estamos, pues, ante un nuevo vehículo, dirigido a un público joven, que llama la atención por su línea "muy mona"; pero que, a la larga, no sabemos si será este público quien lo compre, pues sus 234.000 pesetas de precio franco fábrica se ponen con todo, en la calle, en cerca de 300.000 pesetas. A esto hay que añadir que sus 9,78 CV fiscales obligan a realizar declaración sobre la renta.

CARROCERIA

Diseño original, estética agradable y dimensiones apropiadas. En principio, da el clavo.

Su aspecto viene definido principalmente por formas rectilíneas y, pese a casi total ausencia de redondez en las formas, resulta en verdad muy estético; esto, lo que no es poco.

El motor se sitúa convenientemente para poder permitir la inclinación del parabrisas. El parabrisas presenta

una inclinación considerable y se consigue una buena penetrabilidad aerodinámica, favorecida por la cola truncada. Pese a que la altura del vehículo es quizás algo elevada para un coche de este tipo.

El espesor de la chapa es normal. La pintura, bastante mala —por lo menos, en nuestro coche de pruebas—. Y como consecuencia de esas formas rectilíneas de que antes les hablábamos, se producen recovecos en la carrocería que acumulan humedad, con el consiguiente peligro de oxidación. Nuestro coche empezaba a tener ya estos síntomas, y eso que era relativamente nuevo. Se aprecia que, por debajo de las puertas, penetra barro y agua, acumulándose en el montante, y sucede que al salir del coche se roza la ropa, ensuciándose. Los bajos de la

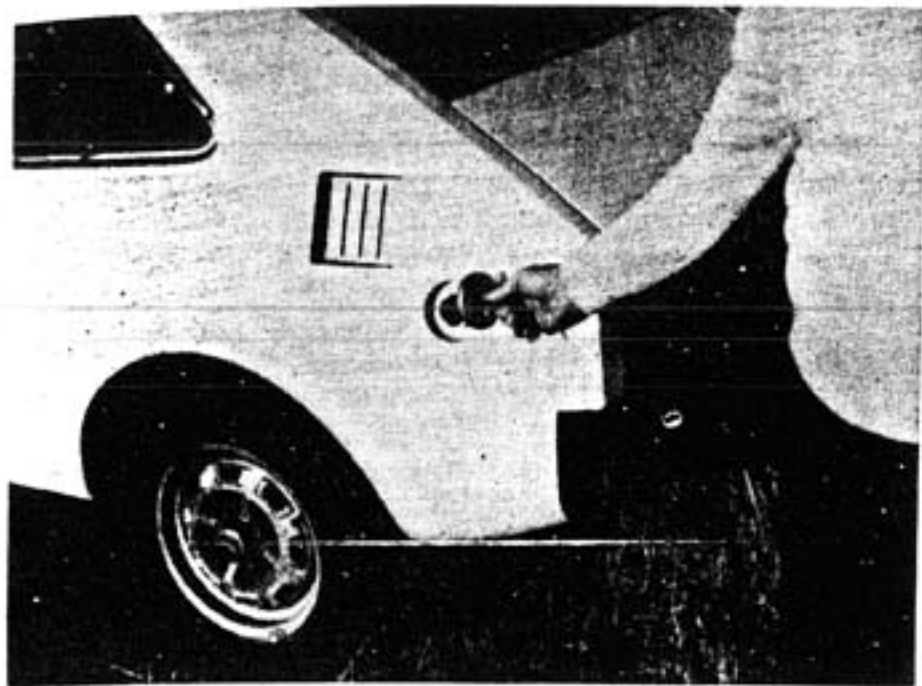
carrocería están adecuadamente protegidos con pintura anticorrosiva.

A simple vista, destaca sobremanera la pieza protectora, en color negro mate, realizada en material elástico, que hace las veces de parachoques, resistiendo pequeños impactos sin deformarse (de hasta 5 km/h). Engloba esta pieza una parrilla de generosas dimensiones, dos faros de luces convencionales y forma rectangular que proporcionan poca luz y sendos pilotos—de situación. Estos últimos, poco protegidos. En resumen, un aspecto muy vistoso con carácter deportivo.

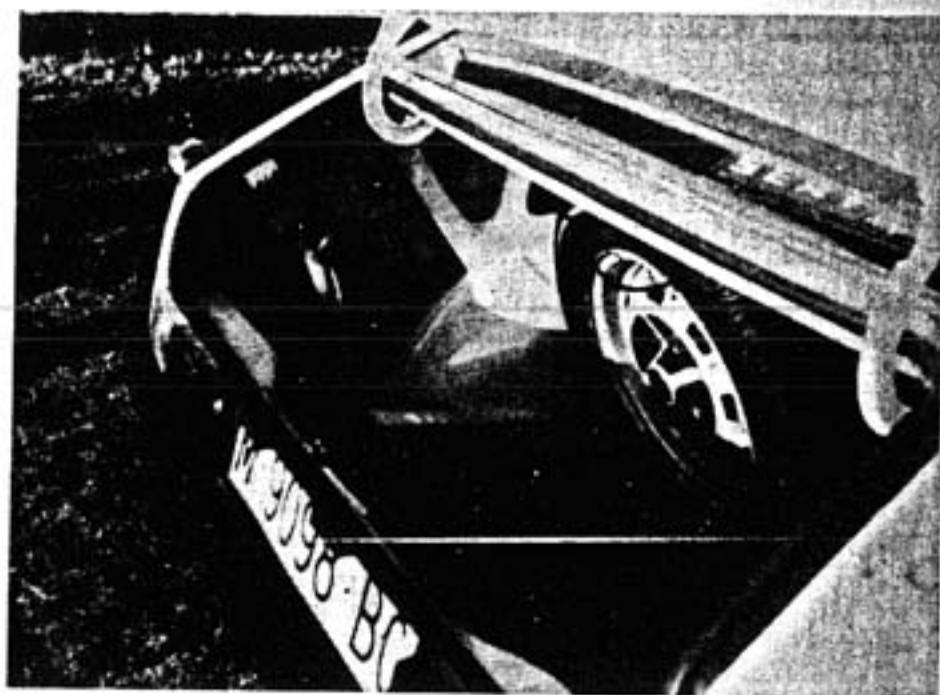
Lateralmente se aprecia una línea de cintura algo alta. Las puertas tienen una correcta dimensión; aunque no hubiera venido nada mal, para mejorar la accesibilidad, mayor tamaño en las



Las formas rectilíneas de la carrocería, no empañan su estética.



El maletero presenta este aspecto. La rueda de repuesto anula prácticamente su capacidad.



Tapón del depósito de la gasolina de seguridad. Va también provisto de llave.

luneta térmica, calefacción, luces y pulsador de agua del lavaparabrisas, por estar colocados en el salpicadero, quedan algo alejados; el último de los mencionados, inadmisibles en un coche de este precio. Debería ser eléctrico.

El volante, perfecto en diámetro, con un revestimiento correcto y tacto magnífico. Los pedales están bien dimensionados; se recubren de goma, aunque se encuentran desplazados excesivamente hacia la derecha. Además, el del embrague nos obliga a una posición forzada del pie. Por otra parte, no hay espacio apenas para apoyar el pie izquierdo en el piso; el paso de la rueda se lo come todo.

El freno de mano está bien colocado. La visibilidad, bastante buena hacia adelante y limitada hacia atrás. El acabado general es correcto; pero pobre para el precio del coche. Existen algunos refinamientos, aunque pocos. Bien dotado de ceniceros. Calefacción buena.

La posición para conducir resulta algo forzada por la disposición de los pedales, y, por lo tanto, cansada para largas distancias.

MECANICA

Una de las características que mejor definen al 1200 Sport es la adopción de un implanto mecánico totalmente delantero y transversal, este sistema, además de ser práctico, reduce al mínimo el espacio necesario para la mecánica en sí, dejando más espacio útil para el habitáculo destinado a los pasajeros. La accesibilidad a los órganos del motor es buena.

Desde el punto de vista netamente mecánico, diremos que se consigue que las pérdidas energéticas se reduzcan al mínimo, dado que el giro del motor y de las ruedas es siempre en el mismo sentido.

La solución adoptada por Seat de inclinar el motor hacia adelante 16° permite mejor visibilidad y mayor penetración del vehículo al poder ser más baja su altura de morro.

El conjunto formado por el motor, caja de cambios y diferencial es compacto y exactamente igual que el de su hermano menor, el 127, en cuanto

a su diseño se refiere y a relaciones de cambio, pues son exactas en ambas unidades.

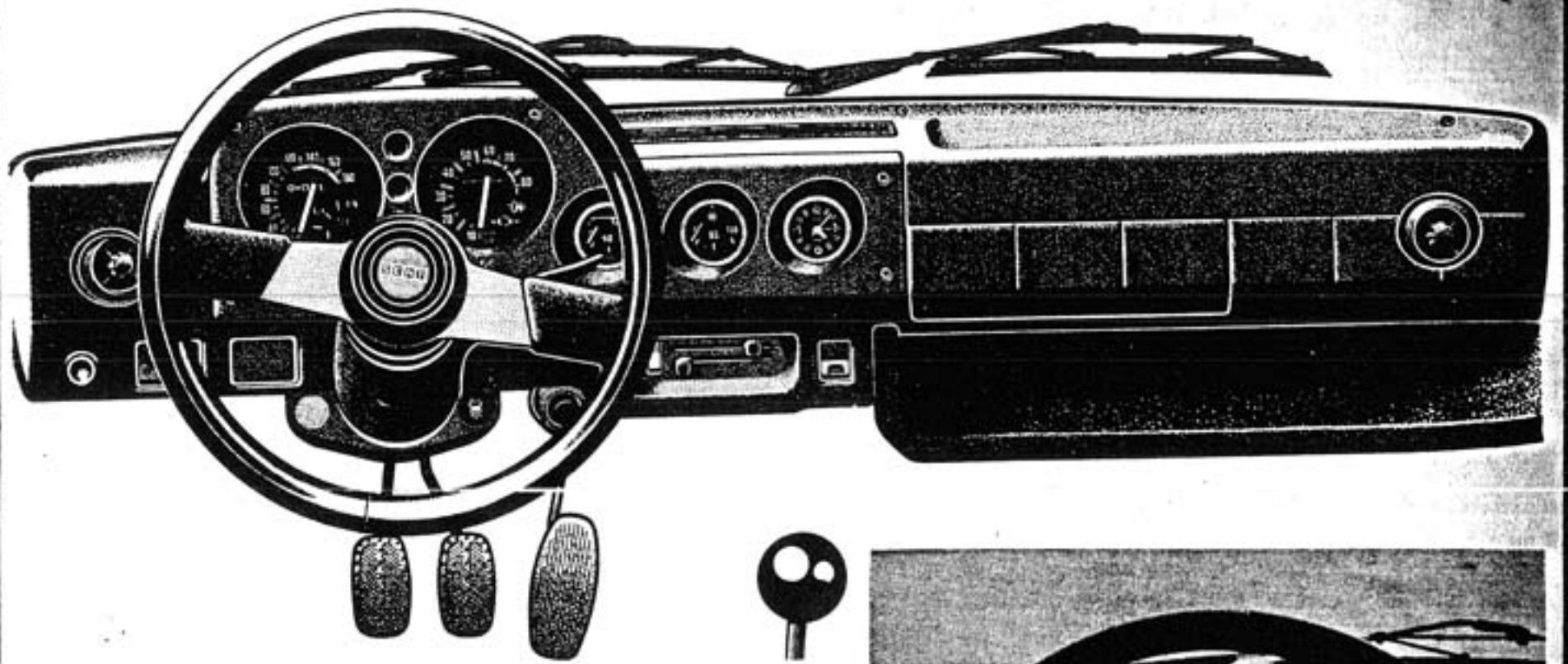
El motor que anima al nuevo modelo es el experimentado durante muchos años en los Seat 124, y, por lo mismo no presenta ninguna novedad que no sea conocida, si exceptuamos que obtiene 2 CV más por la adopción de un electroventilador. Así, la potencia, que en el 124 es de 65 CV (DIN), pasa a ser en este modelo de 67 CV, conseguidos a 5.600 rpm, y como, por otra parte, la relación de compresión es relativamente baja, permite el uso de gasolinas de 92 a 96 octanos.

Una característica que debería definir su buen rendimiento es la de que el par motor está en 9,2 mkg, a tan sólo 3.700 rpm, lo que, unido a su curva plana de desarrollo de potencia, debería permitir una utilización de las marchas largas sin ningún tipo de inconveniente. Esto no sucede así como veremos en el apartado de comportamiento, debido al sistema de aceleración que adopta el nuevo carburador.

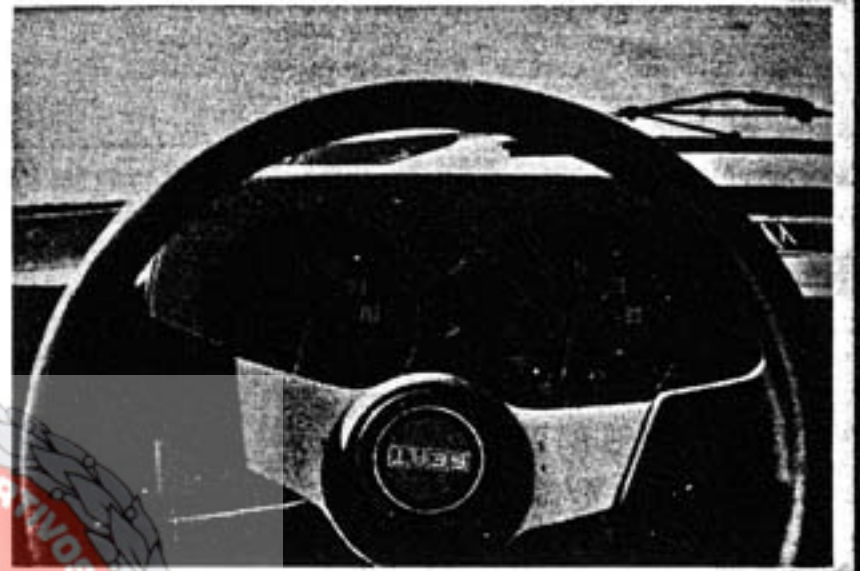
La alimentación se consigue con una



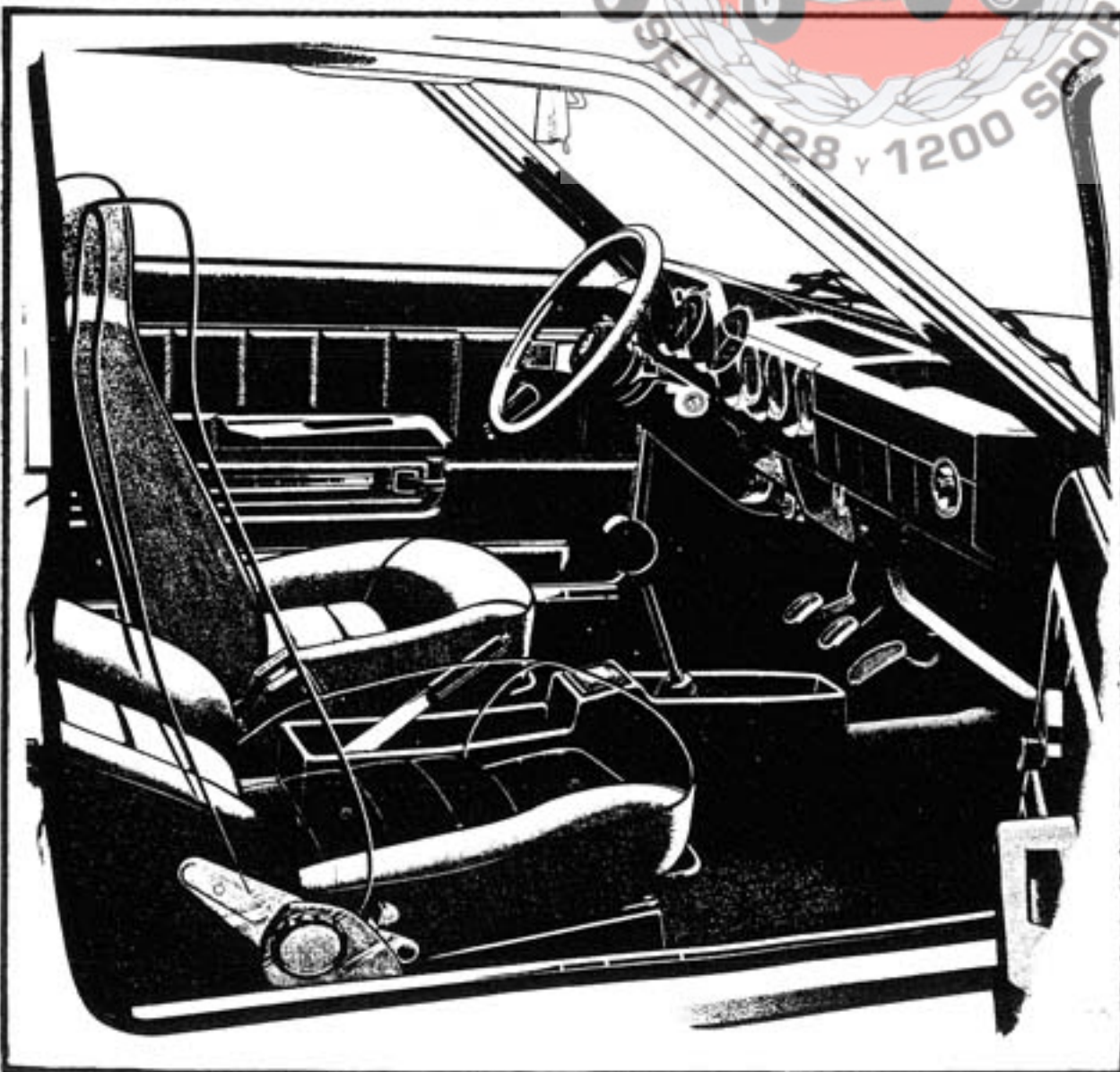
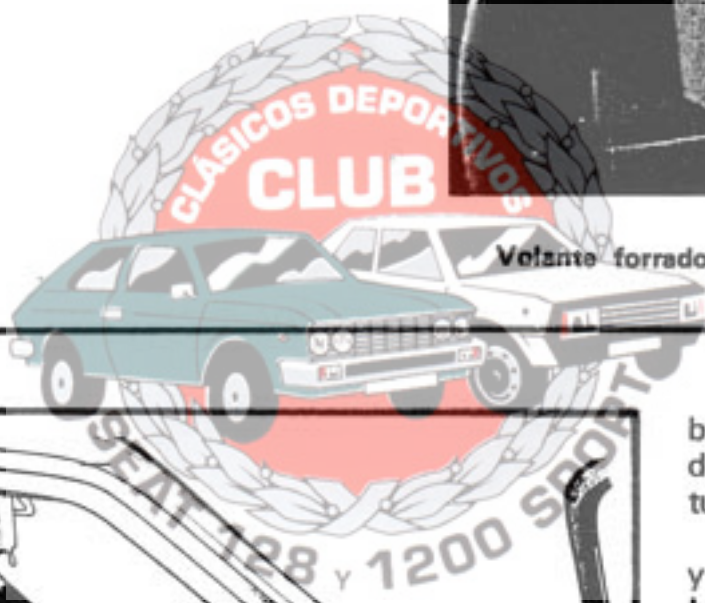
En la foto se aprecia, como las válvulas de aireación iban desprovistas en un principio de las piezas de plástico, que actualmente las entornan para aumentar la depresión y mejorar su eficacia.



Salpicadero deformable con un cuadro de instrumentación bastante completo y muy logrado.



Volante forrado, buenas dimensiones y tacto correcto.



Los asientos delanteros, algo cortos de banqueta, incorporan reposacabezas poco prácticos.

bomba de doble membrana y un carburador de doble cuerpo invertido, con apertura simultánea en ambos cuerpos.

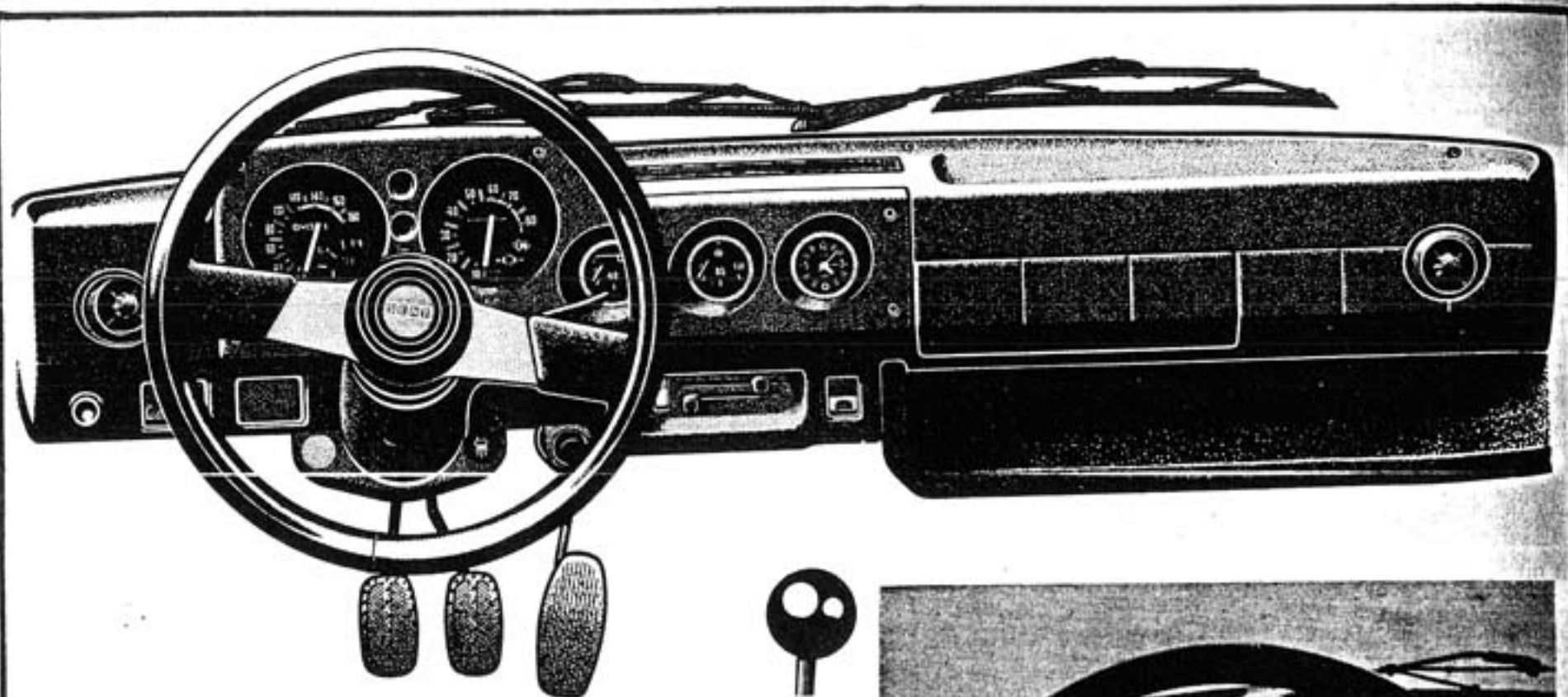
El sistema de encendido es por delco y bobina, como en los otros modelos. La única novedad está en la tapa del delco, que se encuentra asegurada a su base mediante tornillos, desechando las ballestillas, que, por su imprecisa sujeción, hacían variar el punto.

La caja de cambios, tipo Porsche, va adosada en paralelo con el motor, y dispone de cuatro relaciones sincronizadas, con la cuarta ligeramente sobremultiplicada, pues en vez de ser 1:1, es de 0,963 : 1.

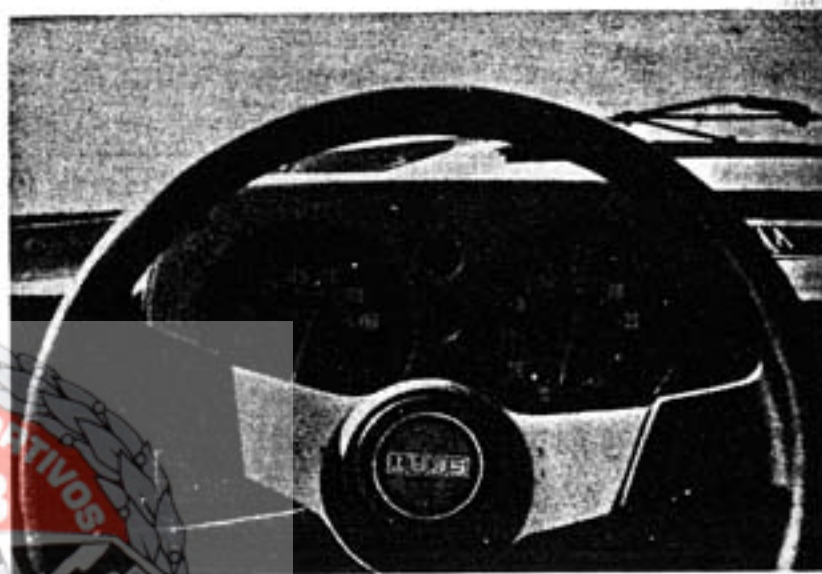
La transmisión final a las ruedas se hace mediante semiejes, con juntas homocinéticas, tripoidales en su unión con la caja de cambios y juntas homocinéticas a rótula o de esfera en su unión con la rueda. Este diseño es el que más duración aporta al sistema de transmisión delantera y menos pérdidas energéticas produce.

La suspensión delantera es de ruedas independientes, tipo Mac Pherson, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. La trasera adopta una ballesta transversal de dos hojas, controlada por topes de goma y amortiguadores hidráulicos telescópicos que se unen rígidamente a las manguetas.

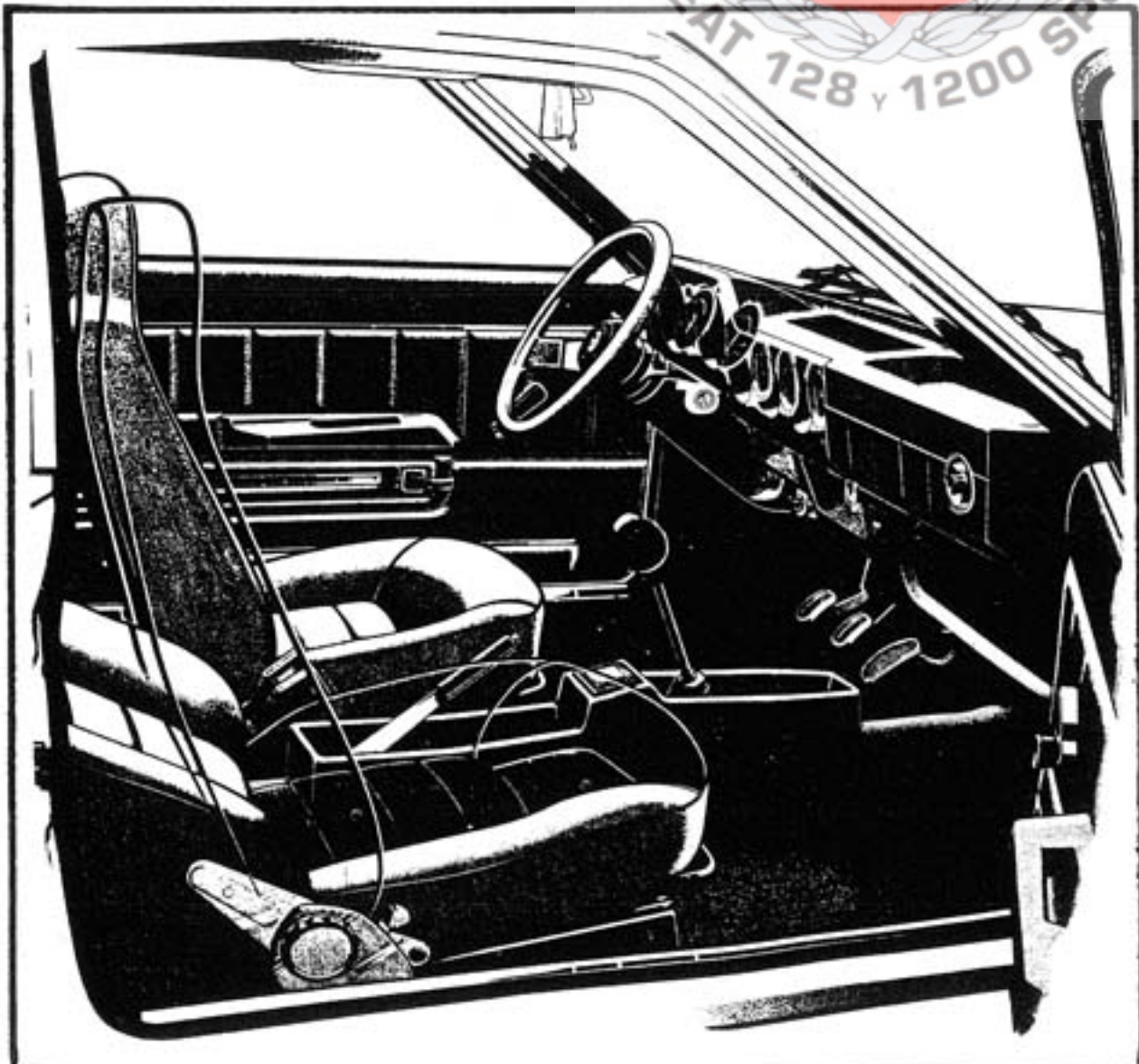
La dirección es de cremallera, con columna de seguridad, formada por dos



Salpicadero deformable con un cuadro de instrumentación bastante completo y muy logrado.



Volante forrado, buenas dimensiones y tacto correcto.



Los asientos delanteros, algo cortos de banqueta, incorporan reposacabezas poco prácticos.

bomba de doble membrana y un carburador de doble cuerpo invertido, con apertura simultánea en ambos cuerpos.

El sistema de encendido es por delco y bobina, como en los otros modelos. La única novedad está en la tapa del delco, que se encuentra asegurada a su base mediante tornillos, desechando las ballestillas, que, por su imprecisa sujeción, hacían variar el punto.

La caja de cambios, tipo Porsche, va adosada en paralelo con el motor, y dispone de cuatro relaciones sincronizadas, con la cuarta ligeramente sobremultiplicada, pues en vez de ser 1:1, es de 0,963 : 1.

La transmisión final a las ruedas se hace mediante semiejes, con juntas homocinéticas, tripoidales en su unión con la caja de cambios y juntas homocinéticas a rótula o de esfera en su unión con la rueda. Este diseño es el que más duración aporta al sistema de transmisión delantera y menos pérdidas energéticas produce.

La suspensión delantera es de ruedas independientes, tipo Mac Pherson, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. La trasera adopta una ballesta transversal de dos hojas, controlada por topes de goma y amortiguadores hidráulicos telescópicos que se unen rígidamente a las manguetas.

La dirección es de cremallera, con columna de seguridad, formada por dos

trancos unidos entre sí por sendas juntas cardan.

Los frenos son una combinación mixta, de tambor los traseos y de disco los delanteros, sin servomecanismo de ayuda, por lo que es uno mismo el que hace toda la fuerza necesaria para frenar, teniendo, por tanto, una mayor sensibilidad de frenada en el momento que nos habituamos al sistema. Doble circuito, con compensador de frenado en el de las ruedas posteriores.

COMPORTAMIENTO

Nada más poner el coche en marcha y empezar a rodar con él, pudimos ver que el sistema de aceleración no es fino al no tener ninguna sensibilidad en bajo régimen. En principio, achacamos esto a que el coche no estaba a punto; después, a nosotros, que no podíamos controlarlo por falta de adaptación. Finalmente, pudimos observar que se debe en todo al sistema de carburación. Al abrir a un mismo tiempo las dos mariposas del carburador, la respuesta del motor es tan rápida y descontrolada, que en verdad dificulta el dominio del coche.

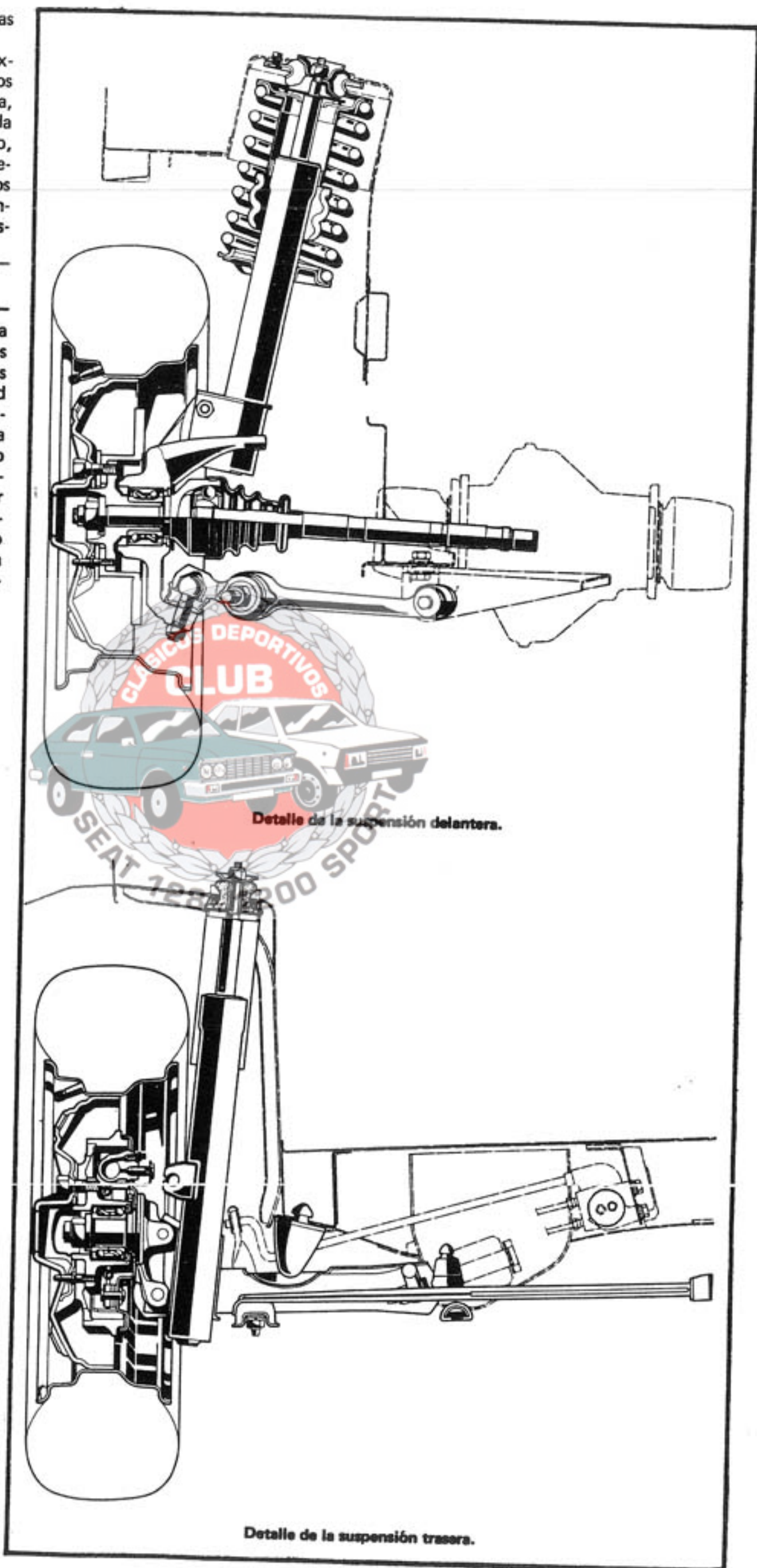
Lo mismo ocurre en el momento que se intenta andar en marchas largas. Si el régimen de vueltas del motor no es elevado, es difícil lograrlo. Por último, cuando se levanta el pie para entrar en una curva, se gira el volante y se da gas para salir, el tirón es tan rápido y fuerte que sorprende y descontrola momentáneamente el trazado de la curva, haciendo creer al conductor que la dirección no tiene precisión, cuando es todo lo contrario.

Circulando en directa, se puede apreciar sin ninguna duda que al levantar ligeramente el pie del acelerador el motor tira más que haciéndolo a fondo, lo que abunda en datos de que la carburación de este coche no está conseguida.

Como quiera que no nos quedábamos tranquilos, hemos transformado el carburador, probando con una apertura diferenciada, pero mecánica (sin vacío) de ambos cuerpos, y el coche es otro. Solamente cambiamos la parte inferior, dejando todos los reglajes, a excepción de los de baja, y anulamos la saturación del segundo cuerpo. De esta forma, obtuvimos un total control en baja, más potencia a este régimen y pudimos circular en cualquier marcha sin el consabido tirón. En directa sale perfectamente desde las 1.000 rpm sin tirones de ningún tipo, y el ralentí es perfecto a 500 rpm.

Ahora, el coche es totalmente nuestro. Lo dominamos en las curvas y podemos trazarlas con precisión con sólo dosificar la potencia necesaria. Finalmente, cuando levantamos ligeramente el pie, el motor retiene en vez de tirar más.

La suspensión está muy lograda. Los pasajeros no se resienten ni siquiera sobre firme empedrado, por el que hicimos algunos trayectos. Bien es verdad que contribuía también a ello los neu-



PRUEBA SEAT 1200 SPORT

máticos que calzaba nuestro vehículo. Sobre este particular creemos que el coche está sobrado de neumáticos; con los 145 SR 13 tendría suficiente. Aunque también es verdad que con los de mayor medida, la seguridad se acrecenta.

La estabilidad del 1200 es francamente buena. Diríamos que espectacular, pues, una vez adaptado el conductor al todo delante, se puede andar muy deprisa y seguro. Es muy difícil verle el límite, y llegando casi al mismo se muestra un poco subvirador; aunque el coche es altamente neutro.

Resulta algo incómodo el alto nivel sonoro, porque pasando de 3.000 rpm los ruidos dentro del habitáculo crecen considerablemente.

Hicimos constantemente uso de los frenos tratando de llegar al "fading", sin conseguirlo en condiciones normales de uso deportivo, lo que demuestra que están perfectamente logrados. Su suficiencia no admite discusión.

Circulando de noche, echamos en falta luz. Resulta arriesgado andar a más de 70 kilómetros por hora con la que proporcionan los faros que monta de origen. Unas lámparas halógenas no le vendrían nada mal.

PRESTACIONES

En general, las encontramos buenas. Sobre todo en régimen alto, donde el motor tira muy bien dentro de su cilindrada.

El fabricante da las siguientes velocidades máximas, medidas con cuatro personas a bordo y 40 kg de equipaje: 40 en primera, 75 en segunda, 115 en tercera y 160 en cuarta. Nosotros sobrepasamos estos límites en cada marcha. Bien es verdad que tan sólo éramos dos personas y sin equipaje; total, un peso de 165 kilogramos.

Las pruebas de aceleración con salida parada nos dieron los siguientes cronos:

400 M = 18 segundos 4 décimas.

1.000 M = 34 segundos 3 décimas.

Por lo que respecta a la recuperación del vehículo, obtuvimos en la clásica prueba partiendo de cuarenta kilómetros por hora en cuarta velocidad, los siguientes tiempos:

400 M = 22 segundos 3 décimas.

1.000 M = 40 segundos 2 décimas.

Los datos obtenidos fueron producto de diversas pruebas, que se realizaron

CUADRO DE VALORACIONES

CARROCERIA

■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □ □ □

HABITACULO

■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □ □ □

MECANICA

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □

COMPORTAMIENTO

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □ □

PRESTACIONES

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □

CONSUMOS

■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □ □ □

SEGURIDAD

■ ■ ■ ■ ■ ■ □ □ □ □

TOTAL: 48 PUNTOS SOBRE 70 POSIBLES

con dos personas, sobre pavimento seco y en buenas condiciones de asfaltado. Carburamos el coche para el momento y el sitio de la prueba, y tiramos de vueltas al máximo.

En resumen, la aceleración la podemos calificar de brillante; mientras que la recuperación refleja, por los cronos obtenidos, el problema ya comentado al hablar del sistema de aceleración.

CONSUMOS

No somos muy partidarios de dar consumos, pues para cifrar éstos intervienen tantos agentes, que prácticamente es muy difícil ser exactos. Existen la diferencia de un conductor a otro, el tráfico y su densidad, temperatura y humedad, puesta a punto del vehículo y un sinnúmero de factores más. A título orientativo puesto que hay que darlos, en carretera lo ciframos en 10 litros, a un promedio de velocidad de 90 kilómetros por hora; en autopista, 13,5 litros, con un promedio de 135 kilómetros por hora, y, por último, en ciudad nos rondó los 14 litros. Cifras algo altas, que bajaron cuando transformamos el carburador.

Se hace patente que con estas cifras de consumo, la autonomía del vehículo queda bastante mermada, dada la escasa capacidad del depósito de combustible.

SEGURIDAD

Por lo que respecta a la seguridad activa, es decir, a la mayor o menor bondad de aquellos elementos que contribuyen a prevenir accidentes, cuentan a su favor: la potencia del motor, lo preciso de la dirección, la ausencia de reflejos, buena visibilidad delantera, frenos eficaces y los sorprendente de su estabilidad. En contra, tenemos un puesto de conducción con algunas incomodidades, la escasa visibilidad trasera, palanca del cambio poco precisa, mediocre iluminación y el tan traído y llevado problema del sistema de carburación.

Coadyuvan a que las consecuencias de los accidentes sean menores (seguridad pasiva) los siguientes elementos: estruc-

tura deformable progresivamente, paño choques elásticos, motor delantero, salpicadero deformable, el buen anclaje de los asientos, la columna partida de dirección, la correcta colocación del depósito de la gasolina, los reposacabezas, buenas cerraduras, cinturones de seguridad de cintura y bandolera, etc. Sólo apreciamos en contra la escasa curvatura del cristal delantero.

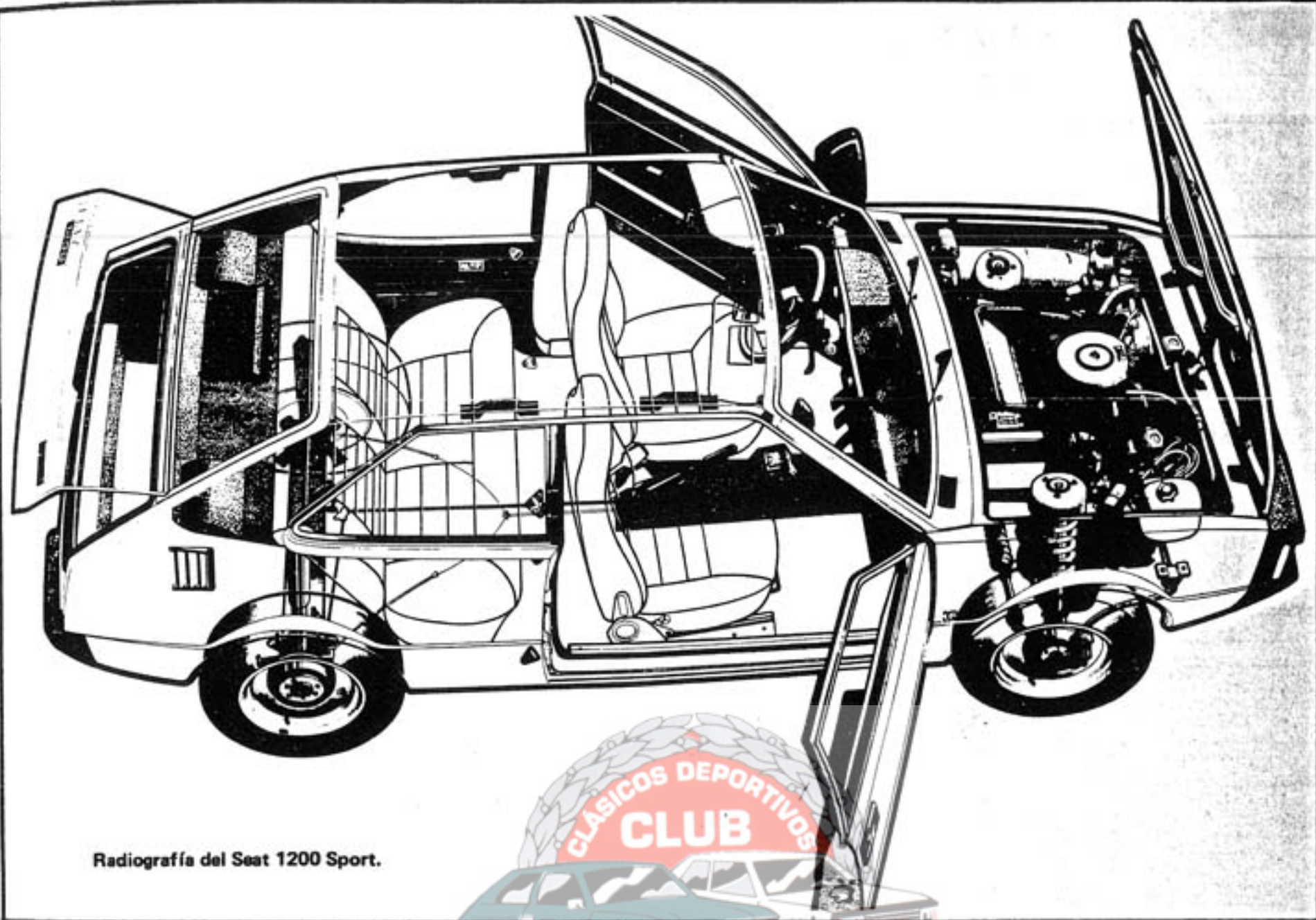
CONCLUSION

El 1200 Sport tiene un reclamo principal, que es su agraciada línea. Su exterior aparente, realizado por el cuadro de instrumentación, y la sonoridad de su escape aumentan su atracción ante el gran público.

Al ser un coche que se fabricará en series muy cortas, el precio es altísimo, aunque parece ser que esto no ha sido nunca grave impedimento en la venta de coches de estas características. Los caprichos, se pagan, y siempre hay gente caprichosa. Lo que está por ver es si el tamaño del coche justifica el tamaño del precio incluso para los caprichos, pues sale más caro que el 131/1430 Lujo. Lujo que, por otra parte, no existe en el Sport.

En sí, el vehículo adolece de algunos fallos en su diseño que, por su carácter son perdonables, aunque no todos. En nuestra opinión, se hace necesario corregir el sistema de aceleración del carburador, dotarle de mejor iluminación y lavacristales eléctrico; mejorar la calidad de la pintura y reducir el nivel sonoro dentro del habitáculo. Todo esto se puede hacer. Es fácil, y le mejorará considerablemente, pues en cuanto motor, transmisión, dirección, frenos, suspensiones y estabilidad merece nuestra total aprobación.

Si la próxima subida de precios de automóviles, que se comenta a la hora de redactar esta prueba, no afecta al 1200 Sport —lo que puede ser probable—, mejoraría nuestro juicio crítico sobre el mismo; que si ha sido excesivamente severo, buena culpa de ello tiene el precio con que ha sido lanzado al mercado.



Radiografía del Seat 1200 Sport.

FICHA TÉCNICA

CARROCERIA

Tipo: coupé dos puertas (2 + 2 plazas).
 Longitud total: 3.667 mm.
 Anchura total: 1.554 mm.
 Altura total: 1.071 mm.
 Vía delantera: 1.310 mm.
 Vía trasera: 1.325 mm.
 Distancia entre ejes: 2.225 mm.
 Capacidad del maletero: no dada por el fabricante.
 Pesos en vacío: 805 kg.
 Carga útil máxima: 400 kg.
 Capacidad depósito combustible: 30 litros.

MOTOR

Posición: delantero transversal inclinado 16 grados hacia delante.
 Número y disposición de cilindros: 4 en línea.
 Diámetro x carrera: 73 x 71,5 mm.
 Cilindrada: 1.197 cc.
 Relación de compresión: 8,8 : 1.
 Potencia máxima: 67 CV (DIN) a 5.600 rpm.
 Par máximo: 9,2 mkg a 3.700 rpm.
 Relación peso/potencia: 12 kilos por caballo.
 Potencia fiscal: 9 CV.
 Carburador: doble cuerpo de apertura simultánea.
 Cigüeñal: sobre cinco puntos de apoyo.
 Distribución: válvulas en culata. Árbol de levas lateral en el bloque.
 Refrigeración: por agua en circuito hermético. Ventilador propulsado por motor eléctrico.
 Combustible: gasolina de 96 octanos.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
 Embrague: monodisco en seco de diafragma.
 Cambio: manual de 4 velocidades sincronizadas y m.a.
 Palanca: situada en el suelo.
 Relaciones: 1ª 3,636; 2ª, 2,056; 3ª, 1,348; 4ª, 0,963.

DIRECCION

Tipo: cremallera.
 Columna: articulada.
 Diámetro de giro: 9,6 metros.
 Diámetro del volante: 36 cm.
 Vueltas del volante entre topes: 3,4.

RUEDAS

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

FRENOS

Tipo de circuito: hidráulico independiente para cada tren.
 Asistencia: no.
 Delanteros: de disco con diámetro de 227 mm.
 Traseros: de tambor, de 180 mm de diámetro, con corrector de frenada en función de la carga.

SUSPENSIONES

Delantera: ruedas independientes, tipo Mc Pherson con brazos triangulares inferiores, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora transversal.

Trasera: ballesta transversal de dos hojas y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

EQUIPO ELECTRICICO

Batería: 12 voltios y 45 amperios (Femsa).
 Generador: alternador de 480 vatios y 35 amperios (Femsa).
 Faros: dos convencionales Kimby.
 Limpiaparabrisas: dos velocidades, intermitente y continua.