

NOVEDAD

fórmula



Nº 130 - 20 DE DICIEMBRE 1975

REVISTA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

RESUMEN F/1430



ALMANAQUE 1976

NOVEDADES

- Renault 20**
- Seat 1200 S**
- Simca 1308**
- Ford Bobcat**

**50
PTS**

RALLYE COSTA DEL SOL

PRESENTACION Y TOMA DE CONTACTO CON EL NUEVO SEAT 1200 SPORT

PRESENTACION Y TOMA DE CONTACTO CON EL NUEVO SEAT 1200 SPORT

Mucho tiempo se venía hablando del nuevo "coupé" de Seat, al que se le atribuían parentescos con modelos ya existentes, o mejoras con versiones deportivas de algunos de los más acreditados dentro de la gama del primer constructor nacional, siendo la opinión más generalizada, la de que se trataría de una versión rallye o deportiva del acreditado 127. No obstante, Seat en todo momento eludió las comparaciones, dándole un carácter personal al nuevo coche de su gama, aun cuando catalogarle como una mejora del 127, con aspiraciones de sport, no es precisamente ninguna nota negativa, antes todo lo contrario. Pero, como hemos dicho, Seat ha querido que el 1200 Sport sea típicamente español, a pesar de unas bases de innegable parentesco con el 127, además de equipar el motor del nuevo 124, aunque instalado transversalmente, con una inclinación hacia adelante de 16 grados, situación ésta que ha obligado a ciertas modificaciones en el carter de aceite, así como en los colectores de escape y la transmisión.

Con la presentación técnica, se han despejado las incógnitas sobre la clase y personalidad del nuevo modelo, aun cuando en nuestro número 128 dábamos unas impresiones sobre él, con motivo de una muy ligera toma de contacto. Realmente, el 1200 Sport tiene su personalidad propia, ya que esta ha sido la motivación que se ha observado por sus constructores. Partiendo la idea desde casi hace cuatro años, se ha ido encaminando el desarrollo del vehículo para clientes minoritarios, con personalidad y que buscan en el coche algo que les distinga; quizá se podría centrar en una juventud con unas preferencias particulares, que hu-

yen de la clásica berlina sin llegar al deportivo puro, por varios factores. No obstante, las características de habitabilidad impuestas por sus constructores, le hacen un cuatro plazas, más que un dos más dos, con un confort realmente agradable en los asientos traseros, lo cual no suele ser usual en los coupés, cuando estos además tienen conjunto muy compacto y unas dimensiones reducidas, lo que le confiere una manejabilidad excelente. Estas características le hacen muy adecuado, tanto por carreteras sinuosas o rutas planas, así como para un uso ciudadano. El buen portaequipajes (para las pretensiones del modelo), le puede incluir además, en unas aspiraciones familiares, aunque no numerosas en cuanto a elementos y menos aún, equipajes. Como resumen, cabría situarle en ese grupo que cubre el placer de conducir, dentro de una categoría en que se les suele sacar partido y rendimiento.

Sus líneas resultan muy agradables, aun cuando esta es una materia un tanto relativa a la hora de opinar. No obstante, las opiniones más generalizadas parecen coincidir en una estética agresiva en conjunto, quizá salvando la parte trasera, en donde resulta un tanto forzada por la cantidad de carrocería "acumulada", marcada un poco por las reducidas medidas del vehículo. En su favor, la parte frontal es muy agresiva y agradable, a lo que contribuyen los parachoques, a base de poliuretano de alta densidad (los traseros también lo son), que le confieren buena estética, aparte de su funcionalidad. La aerodinámica del Seat 1200 Sport ha dado un coeficiente de penetración en el aire, del 0'37 según los estudios realizados en el túnel de viento, del I.N.T.A., lo cual es francamente notable, demostrando la atención que se ha dedicado a este aspecto, tratándose de una carrocería totalmente nueva. Esta ha sido construida en INDUCAR de

Tarrasa, aunque bajo los diseños de los proyectistas de Seat. Están previstas entre 25 y 30 unidades diarias.

El precio no convence tanto como la elegancia de su carrocería; saldrá a 235.000 pesetas, franco fábrica, lo cual representa que puesto en carretera, rondará las trescientas mil. Nada agradable, aunque se trate de un coche destinado a minorías y a gente joven, pues a la hora de elegir, el precio también es un factor determinante.

Estabilidad y manejabilidad, cualidades destacadas

Con el motor del actual 124, 1197 c.c. y un peso de catálogo de 805 Kg., la relación peso potencia, lo cual se traduce en una buena respuesta a la hora de acelerar; resulta con nervio, lo que siempre se agradece en vehículos pensados para andar alegres. Su velocidad punta, según datos facilitados por fábrica, es de 163'3 kilómetros por hora, tras las pruebas que se han realizado con los vehículos experimentales. A nosotros nos dio la impresión que esta velocidad es correcta, aun cuando el velocímetro marcaba alrededor de los 170, girando sobre las 6.200 r.p.m.: lógicamente, nuestro dato es simplemente el de lectura.

En contra, no resultaba agradable en bajas, pues "caía" totalmente la potencia y obligaba a mantener relaciones cortas, con el fin de que no bajase el motor de las 2.500-3.000 r.p.m. Podría tratarse de un problema de afinaje que, no obstante, se manifestaba en las distintas unidades de la presentación. Así, al forzar un poco las marchas para obtener su respuesta, nos dio la impresión de que el motor resultaba un tanto ruidoso, o por lo menos esta era la sensación que proporcionaba desde el interior del vehículo.

En cuanto a la suspensión y estabilidad, el Seat 1200 Sport resulta muy notable y destacado, con una adherencia que recuerda a la del 127 (es lógico, por tratarse de las mismas bases), permitiendo un ritmo de conducción muy rápido, siempre con la sensación de plena adherencia, ayudado ello por unos neumáticos Cinturato 165/70 y unas llantas de 4'5 pulgadas. Esto hará que sus futuros clientes se encuentren a gusto conduciendo el nuevo modelo, por cuanto un motor con alegría, respaldado por una excelente estabilidad, hacen un conjunto perfecto para la conducción deportiva.

No puede olvidarse en este aspecto los frenos, que sin ir asistidos, resultan suficientes. La adopción de este sistema ha sido muy considerada, por cuanto se ha pensado como más lógico que el conductor dosifique el esfuerzo o presión en el pedal, toda vez que como posibles clientes va a ser un público más o menos deportivo y en este aspecto, los frenos asistidos no son precisamente los preferidos.





El consumo resulta muy aceptable. En nuestro recorrido, nunca pensando en darle un viaje placentero al nuevo coche y teniendo en cuenta que subimos a Sierra Nevada, en Granada, nos dio un promedio de consumo de 8'95 litros por cien. Según datos de la casa constructora y en sus pruebas realizadas, a velocidades uniformes de 120, 100 y 90 kilómetros a la hora, dio unas cifras de 8'8, 7'3 y 6'4 litros por cien respectivamente, lo cual se corresponde con nuestros datos, en los de máximo consumo. No obstante, esperamos poder ampliar todos estos aspectos en un futuro próximo, en pruebas más a fondo y con tomas más exactas, que las que pueden resultar de una presentación. Nos olvidábamos comentar o citar, que el depósito de gasolina sólo tiene capacidad para 30 litros, lo cual resulta escasísimo para un vehículo de esta índole.

Por lo que respecta a su interior, resulta agradable y moderno. El tablier es bastante completo y lo único que se le puede objetar es la excesiva luminosidad de los relojes, durante la noche. Los asientos, de aspecto confortable, no lo son tanto cuando uno los utiliza. Si su posición baja resulta adecuada para una conducción deportiva, no ocurre lo mismo cuando uno los ocupa, pues resultan pequeños, a pesar de que anuncian que se han hecho estudios y pruebas con un maniquí, al 80 por ciento del tipo medio español. No obstante, fueron muy pocos los presentes que se adaptaron bien a estas medidas, en especial al aspecto de sujeción cuando se circulaba por carreteras sinuosas, en las que el desplazamiento del cuerpo se acusa más. Los cinturones en nada contribuyen a la sujeción, pues todos coincidimos en que se aflojaban. Todo ello debe ser reconsiderado por Seat, pues son detalles que pueden cambiar mucho la utilización del vehículo, así como los pedales, que están un tanto desplazados a la derecha, forzados por el paso de rueda. En la situación baja de conducción, aún se acentúa más este detalle.

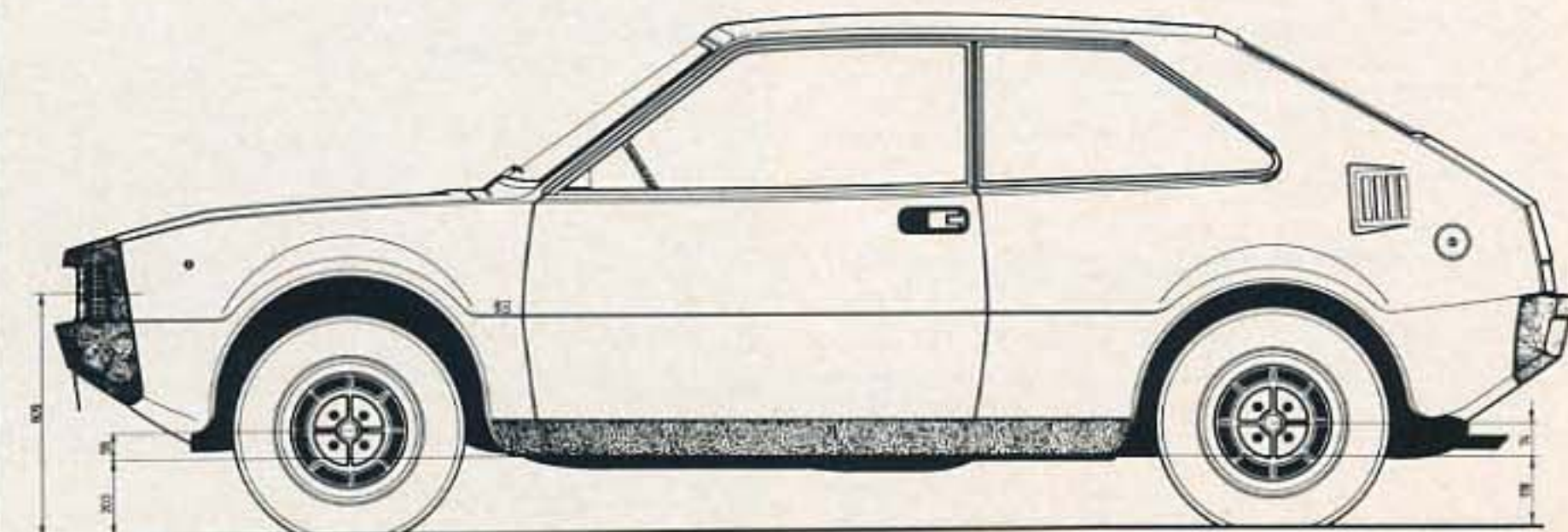
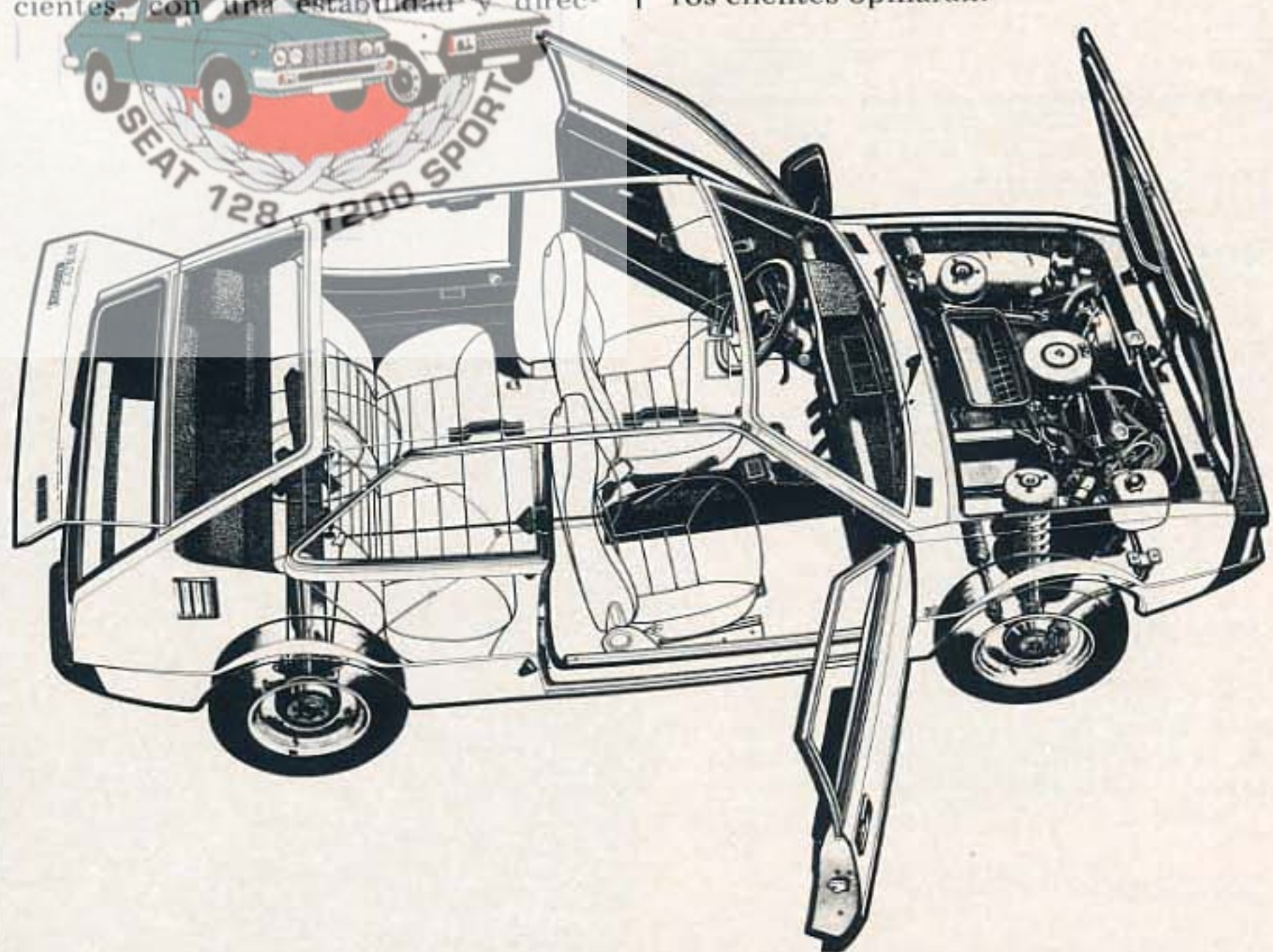
Una vez superados estos aspectos internos, por demás importantes, la posición de conducción resulta buena, aunque lo sería mejor, de no ser por lo dicho, que en algunos aspectos puede ser modificado.

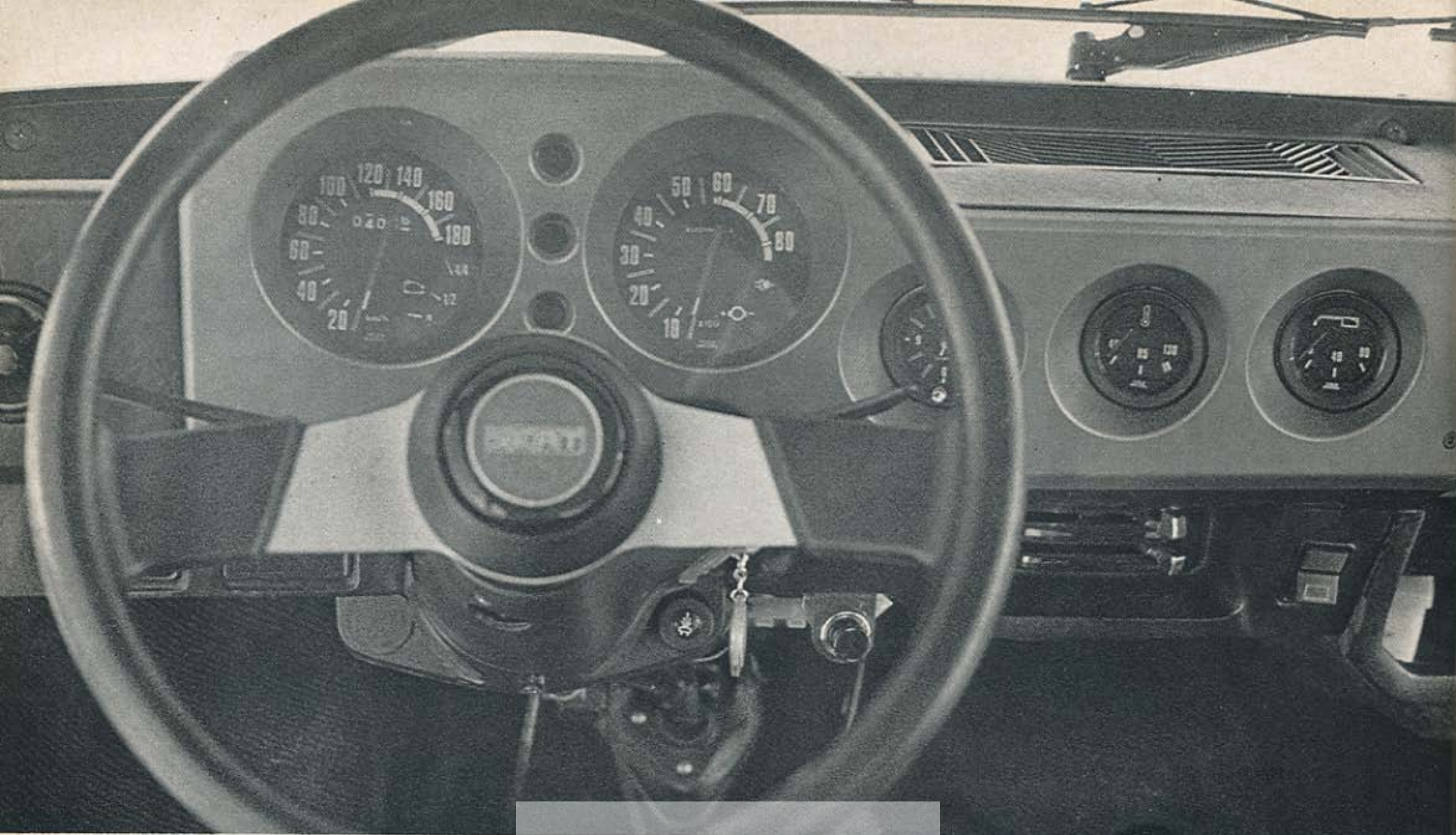
Otra cosa por confirmar, aunque si apreciada, es el "vacío" que se produce entre la segunda y la tercera, lo cual obliga a un cambio muy rápido, tras apurar mucho aquella. Pero como decimos, ello sólo es una primera impresión.

Digamos finalmente, como resumen, que el Seat 1200 Sport nos agradó bastante en todos sus apartados, destacando sus prestaciones brillantes y suficientes, con una estabilidad y direc-

ción realmente notables por su seguridad y que el consumo está muy a tono con su categoría. Si a ello se unen la personalidad de sus líneas, muy estéticas y funcionales, se obtiene un conjunto que se puede calificar como logrado, respondiendo a la confianza e ilusión puestas por Seat.

Sólo el precio y algunos de los detalles descritos, ponen sus notas negativas. A partir de primeros de enero, los futuros clientes opinarán.





FICHA TECNICA

MOTOR

4 cilindros en línea. Delantero transversal. Diámetro por 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; 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. Ventilador: Eléctrico.

TRANSMISION

Embrague: Monodisco en seco, de diafragma. Cambio de cuatro velocidades de avance, sincronizadas todas ellas. Relaciones internas: 1.a, 3'636:1; 2.a 2'056:1; 3.a, 1'348:1; 4.a 0'963:3. Diferencial: 4'077:1.

BASTIDOR

Suspensión delantera: Independiente tipo McPherson. Suspensión trasera: Independiente, con ballestón transversal. Frenos: De disco (227 mm. de diámetro) delante y tambor (180 mm.) atrás. Dirección: De cremallera. Llantas: De 4'5 x 13 pulgadas.

CARROCERIA

Entre ejes: 2'225 metros. Vías: 1'31/1'325 metros. Longitud: 3'667 metros. Anchura: 1'55 metros. Altura: 1'25 metros. Peso: 805 kilos.

