

PARTIR
RZO

MAS CAROS LOS VEHICULOS

Revista gráfica del motor

Velocidad

35
PTAS.

MADRID, 21 DE FEBRERO DE 1976 • AÑO XVII • NUM. 754



PRUEBA DEL SEAT 1200 SPORT

PRIMERAS FOTOS DEL
NUEVO SIMCA
"RALLYE" ESPAÑOL



CUANDO un nuevo coche de diseño en buena parte español aparece en nuestro mercado, bien merece un tratamiento aparte en su prueba para nuestros lectores. Y esto es lo que sucede en el caso del nuevo Seat 1200 Sport, ya en la tienda, si bien con plazos de entrega por el momento dilatados a causa de los retrasos en las entregas de determinados accesorios implementos por la industria auxiliar, con motivo de las últimas huelgas. Ello ha hecho que aun buena parte de unidades del nuevo coche ya terminadas no se puedan entregar mientras no incorporen tales componentes, que algunas pequeñas fábricas de la industria auxiliar no pueden suministrar, y que por lo precipitado de su lanzamiento no pudo tampoco la marca constructora hacer "stock" ni de coches ni de accesorios o repuestos. Poco a poco, en fin, se van entregando los coches a quienes los piden, y los escasos ejemplares que de él por ahora ruedan, causan el asombro entre los transeúntes, quienes cuando, por ejemplo —en el caso nuestro—, parábamos a poner gasolina durante la prueba, nos preguntaban lo clásico de que cómo va, lo que cuesta, lo que gasta, lo que anda o si es cómodo. A todas estas respuestas y a muchas más que pudieran hacernos hemos de contestar cumplidamente a nuestros lectores, pues, en definitiva, para eso estamos: para informar a quienes puedan interesarse por algo,

Durante la prueba, un alto ante la catedral de Burgos.



PRUEBA DEL SEAT



1200 SPORT



Por **LUIS FERNANDO MEDINA**
Fotos: **FREIRE**

Las carreteras nevadas del Norte no fueron obstáculos para el 1200 Sport.

y más cuando se trata de un producto español y, por ello, al alcance del público que nos lee.

El interés del nuevo coche se acrecienta por el hecho de ser el primero dentro de la producción nacional que ha sido diseñado en gran parte aquí, en nuestro país; es decir, ante todo, con una presencia distinta a la de los coches fabricados bajo licencia por nuestras cuatro marcas nacionales, que son todos idénticos al máximo cuando se los compara con los modelos originales de las casas licenciatarias. Al decir que se trata del primero en este aspecto, hemos de hacer una salvedad, una honrosa excepción, la del glorioso Pegaso, que ya es historia en el recuerdo de las aficionados al coche de concepto "sport" para el automovilista exigente y entendido, muy "sui generis", puesto que no busca el rendimiento en cuanto a su capacidad interior y de maletero, sino más bien otro tipo de rendimientos, como pueden ser el buen andar, la aceleración, el nervio, etc. En este sentido, también se puede buscar una analogía con aquel gran desaparecido a que nos hemos referido antes, si bien este intento del Seat 1200 Sport es más modesto, sin dejar de tener su indudable interés para muchos posibles compradores.

Formas alargadas y terminación de cola en «fast-back», pese a su reducido tamaño, de algo más de tres metros y medio.

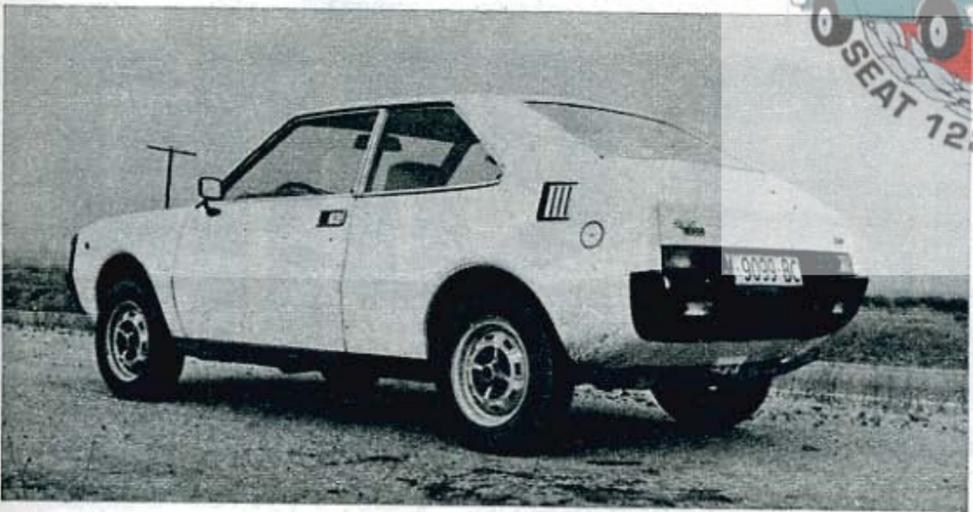


ESTETICA

ESTE particular es el que indudablemente será más comentado en las tertulias automovilísticas, porque, ciertamente, es el que lo distingue de cualquier otro coche nacional o extranjero, y —como en las películas—



En la vista tres cuartos frontal se advierte lo depurado de las líneas.



La vista tres cuartos posterior es también de una gran belleza de formas.



Visto por atrás se muestra la poca altura de la luneta y el consistente parachoques de poliuretano, que incluye los faros de marcha atrás.

todo parecido será mera coincidencia, pues el diseño de su línea es propio, se debe a la misma Seat o más concretamente a su equipo de investigadores. Un coche en este aspecto indudablemente conseguido, siguiendo las corrientes de la moda, es cierto, pero con personalidad suya que destaca y complace, que llama la atención y que sirve como blanco de comentarios, que pueden ser discutidos y discutibles, pero que habrán de ser —a buen seguro— más los partidarios que sus detractores. Su belleza de líneas y lo acertado de su diseño aerodinámico no se discute. En este último particular hay que añadir también que los resultados de penetración en el seno del aire son muy convincentes: el 0,37 de coeficiente es una cifra que para así quisieran muchos coches, incluso deportivos; por cuanto supone la eliminación en buena proporción de una resistencia al avance de tal importancia como es la que opone un fluido como el aire.

El frontal, en forma de cuña afilada con planos en inflexión por la parte superior o capot, que hace el que aquella se acuse más, a medida que se acerca al extremo anterior, logrando esa penetración que se busca en beneficio de la eliminación de resistencias, es quizá —a nuestro juicio— lo más conseguido desde los puntos de vista estético y práctico. Pero tampoco queda por debajo la parte posterior, que, un tanto derivada del 127, conservando el concepto «fast-back» de éste, con los cristales laterales posteriores en ascenso por su marco inferior y la cola truncada del maletero, tiene su particular belleza y está igualmente estudiada para evitar la resistencia del viento, eliminando torbellinos o turbulencias que muchas veces se producen en otras carrocerías, aparentemente más aerodinámicas.

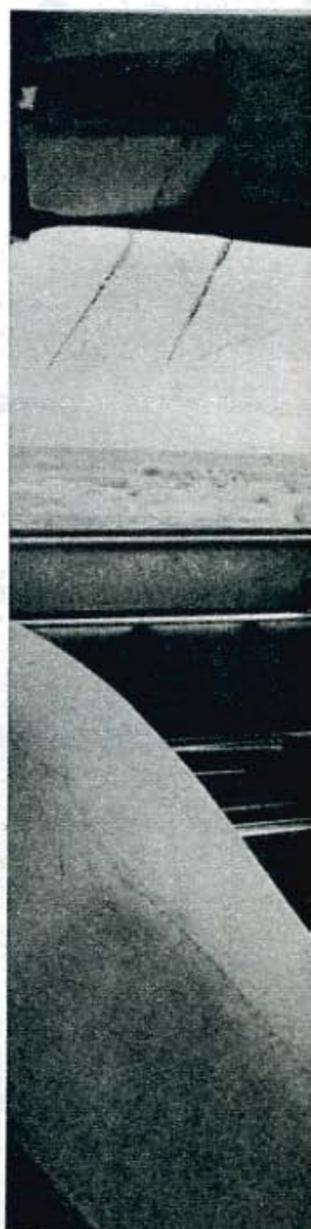
Los parachoques de poliuretano, tanto delante como atrás, además de cumplir con su función de amortiguadores en los golpes de aparcamiento e incluso en otros de mayor violencia, forman un todo dentro de la estética y dan al coche una apariencia muy actual y agradable, que es lo que en general se propone —y consigue— este diseño de una carrocería que merece los más elogiosos comentarios. Y que no tiene nada que envidiar de las mejores realizaciones de los más cualificados estilistas italianos.

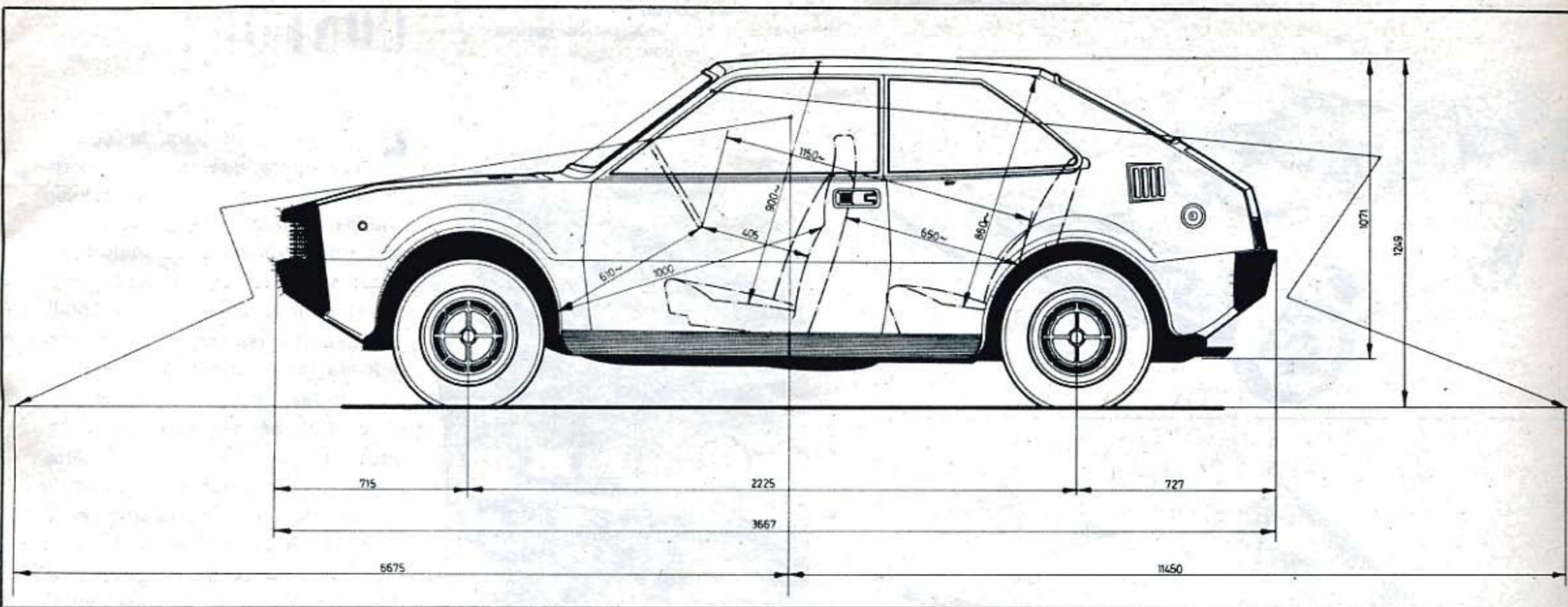
HABITABILIDAD

LA plataforma portante es la misma del 127, con las necesarias modificaciones para recibir una carrocería distinta. Sin embargo, y aun cuando el habitáculo pudiera ser más o menos de las mismas dimensiones que el coche citado, la disposición es bien distinta al tratarse de un coche en el que por su denominación sport se trata de una construcción baja, muy condicionada por las formas aerodinámicas y que obliga necesariamente también a una colocación baja de los asientos. De esta manera, la colocación de quienes viajan en los asientos anteriores obliga a una posición en la que las piernas van estiradas y los propios asientos deberán retrasarse para buscar el máximo de comodidad. Sucede entonces que se limita el espacio para quienes van en los asientos posteriores que, a su vez, buscan igualmente una posición cómoda intentando estirar las piernas, lo que no consiguen porque el respaldo de los asientos delanteros por las circunstancias antes señaladas, les impide el hacerlo al quedar demasiado cerca del asiento o baquet posterior.

Si quienes van en los asientos delanteros encogen las piernas cuanto

Sentado en el baquet posterior no pueden estirarse las piernas si no está el asiento anterior lo suficientemente adelantado, con menoscabo en comodidad de quien lo ocupa.





Conjunto de dimensiones, por las que puede apreciarse la habitabilidad del coche.

pueden, queda entonces espacio suficiente para que atrás puedan ir dos personas con un mínimo de comodidad, pero ese sacrificio no se puede pedir y menos en un coche de su condición, en que se busca la postura más descansada, sobre todo para el conductor, a quien los mandos obligan a una posición que no puede modificarse si se quiere conducir con seguridad y sin cansancio. El coche es, pues, un ver-

dadero dos plazas, que cuenta con dos plazas auxiliares en el baquet posterior, más bien para niños, pues dos personas adultas viajarían en ellos con estrecheces y dificultades, no pudiendo soportar un viaje largo. Es lo que se denomina un «dos más dos», que es la disposición más corriente en coches de su condición, aún de mayor tamaño. Quizá el haber dispuesto atrás de unos asientos más funcionales, con

menos grueso de respaldo y asiento más plano —como suele hacerse en muchos coches sport— hubiera permitido una mayor habitabilidad para las plazas de atrás, claro que con menoscabo de su confort.

Por lo que se refiere al maletero, no es ni más ni menos que con lo que se suele contar también en este tipo de coches de aire deportivo. No permite la colocación de mucho bagaje, y el haber instalado

la rueda de repuesto detrás del dorso o dorso del baquet posterior le resta bastantes posibilidades. No había otro lugar donde ubicar la mencionada rueda de obligado uso y los ingenieros de Seat no tuvieron más remedio que ubicarla en tal sitio, debiendo también haber tenido que prever un resalte en la bandeja portaobjetos de detrás de asiento por necesidad del tamaño de la rueda.



El maletero que es de limitadas dimensiones y poco estanca al agua, se ve en parte disminuido por la colocación de la rueda de repuesto

Muy original el sistema de apertura del maletero por pestillo situado en el marco de la puerta del conductor.

SEAT 1200 SPORT

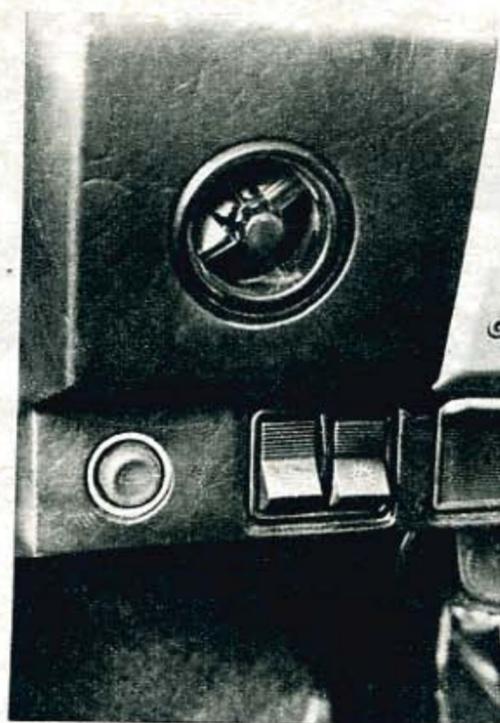


Marcha de las corrientes de aire para la climatización óptima en invierno y verano.

CONFORT

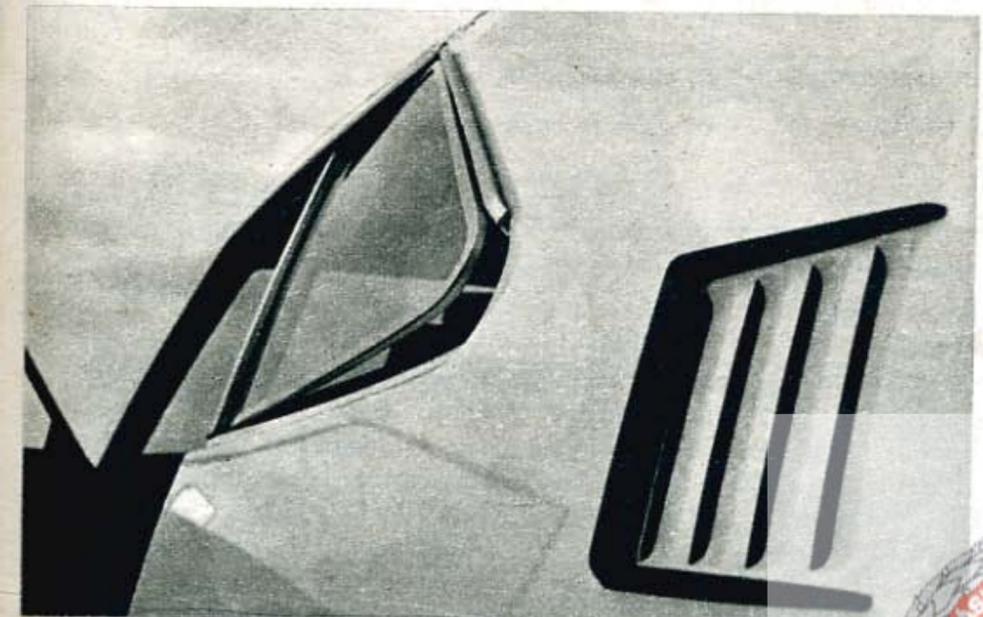
EN un coche de pretensiones deportivas —no para la competición pura, que es otro concepto distinto—, en el que se buscan buenos rendimientos y en el que para conseguirlos juega importante papel su forma baja y aerodinámica, el confort se halla muy condicionado, precisamente, por el dictado de tales formas. Los asientos han de ser colocados muy bajos y el confort se sacrifica en parte, pues, las posturas son necesariamente un poco forzadas, como lo son las de un piloto dentro de su coche de Fórmula 1, aunque mucho más en este último, lógicamente. Por mucho confort que se quiera obtener de un coche de sport, siempre se irá más cómodo en un Rolls Royce o en un Mercedes que en un Porsche o en un Ferrari. No creemos que sea necesario el aclararlo.

El diseño de los asientos delanteros, aun siendo bueno, no lo hemos encontrado óptimo del todo y hay algunos reparos que no tene-



Entradas de aire fresco regulables y muy eficaces en el salpicadero.

Aparte de las rejillas de salida de ventilación interior, las ventanillas posteriores se abren hacia fuera, actuando como deflectores.

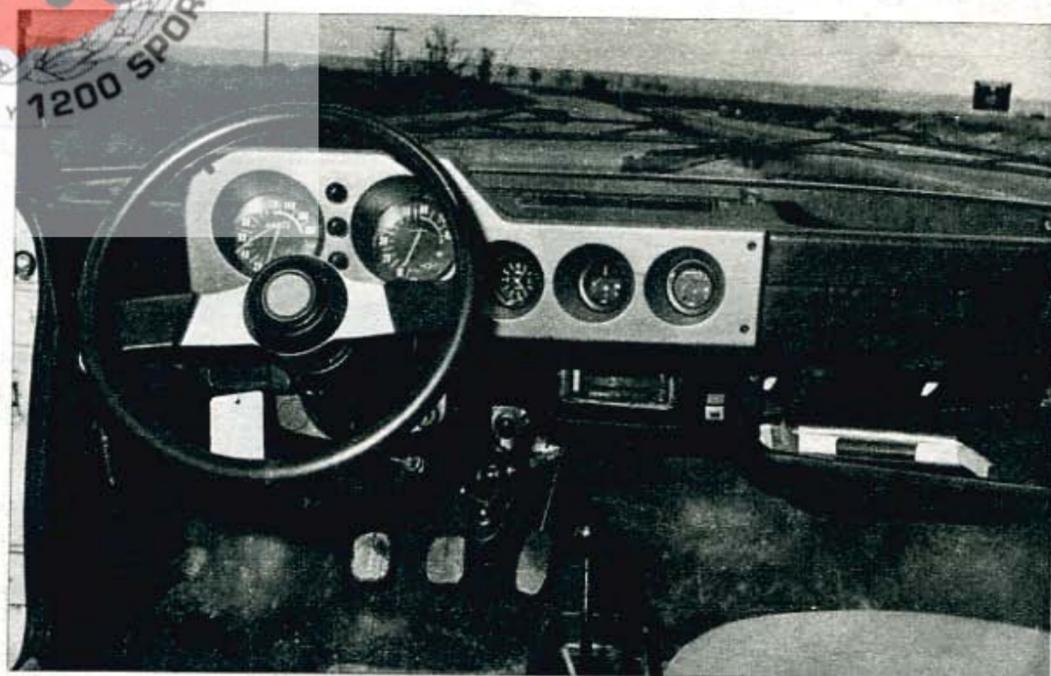


VISIBILIDAD

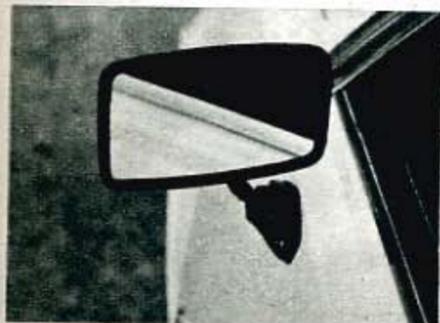
FRANCAMENTE buena en la vista hacia el frente, gracias a que los montantes del parabrisas son bastante estrechos y bien dispuestos. Lo mismo se puede decir en cuanto respecta hacia los lados con unas ventanillas amplias en las puertas que permiten ver bien

grave inconveniente, pudimos comprobar que si bien no se domina todo el panorama que fuera de desear hacia abajo, la instalación de un espejo retrovisor externo facilita mucho las cosas, sobre todo en los adelantamientos, en los que hay que guiarse por este segundo espejo más que por el interior. Únicamente en las maniobras de aparcamiento, cuando se quiere ver hacia atrás y hacia abajo, es cuando la cosa se complica, porque no se acierta a medir bien las distancias con el coche posterior y hay que guiarse por la intuición, en lo que favorece mucho el tratarse de un coche que apenas tiene cola y además cuenta con buenos parachoques amortiguadores para esos posibles pequeños golpecitos de aparcamiento.

En la visibilidad en derredor, que ya decimos que es buena con esos reparos que hemos hecho, hay que añadir que la esquina posterior derecha, por la forma ascendente de las segundas ventanillas laterales y por lo ancho del panel lateral detrás de las mismas, es la zona de menos visibilidad. Al principio, en tráfico urbano, al dar una curva a la derecha, seña-

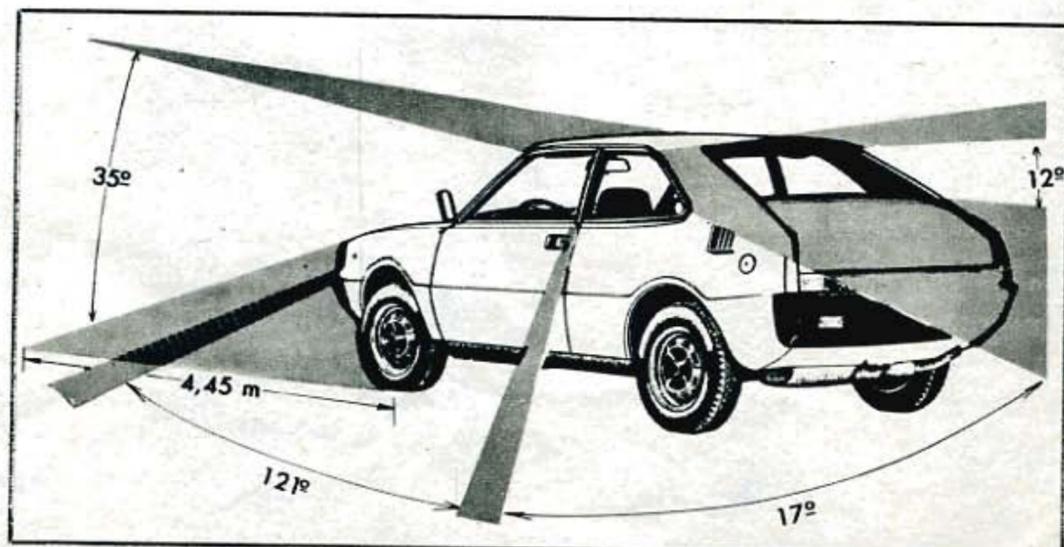


La visibilidad al frente es francamente buena, dominándose un amplio panorama.



Espejo retrovisor externo, muy útil, que debiera complementarse con otro igual en el lado opuesto.

a un lado u otro. La retrovisión es suficiente por el espejo interno y aún cuando al principio nos pareció que la escasa altura de la luneta posterior podía ser



Ángulos muertos y zonas de visibilidad en el nuevo modelo.

mos inconveniente alguno en señalar. Así —por ejemplo— el asiento propiamente dicho es algo corto y queda gran parte de las piernas al aire. Por lo que se refiere al respaldo, no es todo lo envolvente que fuera de desear y el reposacabezas integral adoptado deberá ser sin duda rediseñado —hemos oído decir que hay otro tipo de asientos en preparación—, pues a las personas de baja estatura se les queda a mitad de altura con respecto a la cabeza, clavándose en ella su borde superior, que es más rígido de lo que debiera. Y si se trata de personas altas en que la cabeza queda por encima del reposacabezas, el efecto beneficioso de éste en caso de choque por detrás con otro vehículo por alcance, se trocaría en perjudicial, ya que favorecería el desnucamiento. Como decimos —si no se ha hecho ya— el mencionado reposacabezas está pidiendo un rediseñado que lo haga más cómodo y útil.

Por lo que se refiere a la comodidad que pueda derivarse de la suspensión, se ha resuelto bastante bien a nuestro entender ese compromiso que existe entre la blan-

lando la maniobra con el intermitente, nos dimos cuenta de que un coche estaba a nuestro lado con el morro casi llegando a la altura de la puerta derecha del nuestro y sin advertir su presencia por no ver el mencionado morro. Esto suele suceder al principio, pero pronto se identifica uno con esa falta de visibilidad en ese lado —que debiera llevar otro retrovisor— y todo se reduce a poner un poco más atención de lo corriente y a buen seguro que el pequeño susto no volverá a repetirse.

La visión en la conducción nocturna no es suficiente y un coche como éste bien merece unos faros halógenos que muestren bien la ruta ante el conductor. Hay que pensar que el usuario de este tipo de coches gusta de andar fuerte, tanto de día como de noche y en este segundo caso no pueden conseguirse buenos promedios de marcha precisamente por esa determinada escasez en el alumbrado que podría admitirse en un coche normal, mientras que en este caso —repetimos— unos buenos faros que avancen notablemente ante el coche son imprescindibles.



Los asientos anteriores son de respaldos inclinables para poder descansar si se preci-

dura que se busca y la seguridad, que es aún más interesante. No es fácil encontrar una suspensión que sea a la vez muy blanda y no comprometa la estabilidad del vehículo, y en el caso del coche que nos ocupa, es lo suficientemente

blanda como para no transmitir en exceso las desigualdades del camino, y al mismo tiempo está lo suficientemente bien amortiguada como para poder sujetar la carrocería evitando oscilaciones y movimientos de excesiva amplitud que

podieran comprometer la adherencia y, como consecuencia, esa seguridad de marcha tan deseada —sobre todo en este tipo de coches— para poder andar a buena marcha sin complicaciones para el conductor.

DIRECCION

MUY suave y muy precisa, así de sencillo. La incorporación del sistema de cremallera en los coches de Seat, al menos en los últimos que van apareciendo, está convenciendo plenamente, como era de esperar. Ya la clásica de tornillo y rodillo quedó desplazada, sobre todo en coches pequeños y medios, por adquirir pronto holgura y mostrarse vagabunda, por lo que hay que ir continuamente corrigiendo y sobre todo si hay viento lateral. Nada de esto es necesario en el Seat 1200 Sport, que se lleva como una pluma y que tiene la desmultiplicación adecuada para obtener la rapidez de respuesta necesaria, sin que haya necesidad tampoco de ir muy pendiente de ella, permitiendo por ello una conducción muy descansada. Incluso en las maniobras de aparcamiento no se muestra dura en absoluto, a pesar de que —por el motor delantero— pudiera pensarse en una dureza mayor de lo normal. Es todo lo contrario y ello es lo más demostrativo de que las cotas han sido muy bien estudiadas.

El árbol de dirección se haya dividido en tres tramos, de un lado porque la posición del ataque a la cremallera con respecto al eje ideal del volante así lo exige y de otro, porque así se consigue una mayor seguridad en caso de choque, evitando el que el volante se clave en el pecho del conductor al actuar los tres tramos como si de un acordeón se tratara. Un pequeño defecto hay que señalar y es la excesiva anchura de los radios del volante que obligan a tomar con las manos las dos posiciones posibles con él, de «las dos menos diez» o de «las cinco menos veinte» y más bien esta última, pues la anterior es más cansada, sobre todo porque el volante queda más lejos del conductor por su parte alta y este volante está ya suficientemente lejos, obligando en todo caso a llevar los brazos muy tendidos, en posición netamen-

te «racing». Y perdónese hablar en estos términos, que los posibles compradores de este tipo de coches entienden —por otra parte— a la perfección.

La presentación del volante es buena, pero tampoco nada fuera de lo corriente. El tacto del aro almohadillado muy agradable y el tamaño del mismo muy adecuado. Es decir, ni grande ni pequeño: el justo. Un volante más pequeño iría bien en un coche de competición, aunque no faltará quien lo adopte para este coche, lo cual, a nuestro modo de ver, podría resultar no sólo ridículo, sino innecesario. Aparte de que la nueva legislación impide la reducción del diámetro de los volantes fuera de ciertos límites muy restringidos lo que nos parece perfectamente explicable por cuanto se compromete la seguridad de marcha.



El volante de dirección, de buen tamaño y almohadillado en su aro, pero con brazos quizá demasiado anchos.

FRENOS

EL sistema adoptado es el mixto de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las posteriores. También se aplica el sistema de doble bomba principal funcionando en tándem, de la que una manda presión a las ruedas delanteras y la otra a las posteriores. Este sistema de circuitos independientes tiene la ventaja de que si hay una avería en uno de los juegos —el delantero o el posterior— queda el otro, y el coche —aunque disminuido en sus posibilidades de frenado— no queda sin freno, y por esta circunstancia se trata de un sistema de seguridad digno de ser imitado por muchos coches en que sólo se dispone de una sola bomba principal que manda presión a las cuatro ruedas y que —en caso de avería— deja el coche sin freno hidráulico, quedando sólo el de mano, que, de una parte, es insuficiente y, de otra, casi nunca suele estar tensado, aparte de que su frenada es imprecisa y suele modificar la trayectoria, sobre todo si se trata de suelo mojado.

Al principio, en las primeras frenadas parece que el freno no es muy eficaz, sobre todo si se viene de un coche con servofreno, que éste no lleva. La realidad es que hay que pisar más fuerte y es cuestión de esfuerzo por parte del conductor. Y se ha previsto así —sin servofreno— porque generalmente al automovilista deportivo le gusta «vivir» el freno. Sin servofreno, tendrá que realizar un esfuerzo mayor, pero a cambio sabrá dosificar la frenada, dando a la misma el valor o la intensidad necesaria en cada caso, mientras que el servofreno, al ser más brusco requiere andarse con pies de plomo y tocar el pedal como si de terciopelo se tratase. En la conducción airada y deportiva es todo brusco o al menos decidido, y el tacto sobre el pedal del freno no es que se pierda, pero parece como si quisiera detener el coche en cada instante en que se precisa a fuerza de pedaladas bruscas.

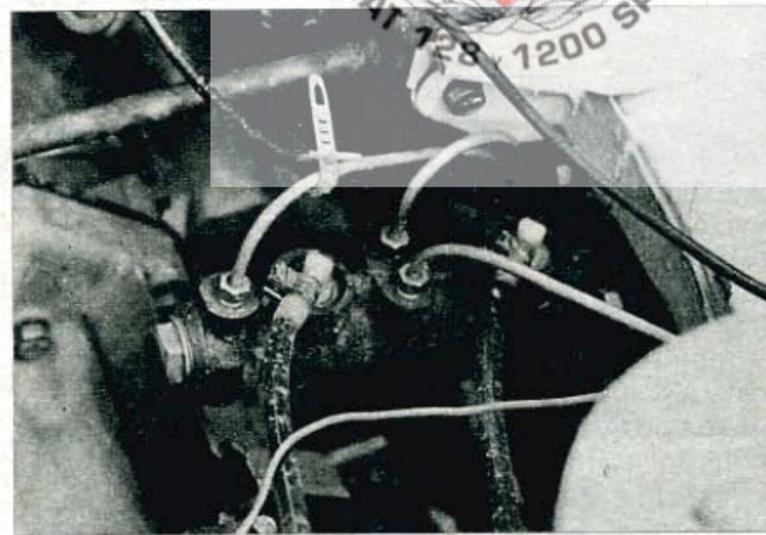
Así lo ha entendido Seat y así debe ser —en efecto— el freno de un coche deportivo. No obstante, se ha previsto que a este mismo sistema de freno se le pueda acoplar el servo, para lo que se ha dejado el espacio necesario. El servofreno ya sabemos que no frena con más potencia porque el sistema de frenado es el mismo, sino que ayuda en la maniobra evitando esfuerzo. Quizá en este coche sean las féminas quienes busquen el freno asistido, pues el hombre y sobre todo el joven lo prefiere sin él. Parece que servofreno y coche deportivo no grande son cosas que no se conjugan. Y para los que adopten el servofreno, nuestro aviso es que al principio tanteen con cuidado, no vaya a ser que «salgan por el parabrisas» sin necesidad.



Midiendo la distancia de frenado, que fue de 23 metros a la velocidad de 100 kilómetros por hora.



Depósito de líquido de frenos de dos recipientes, uno para cada circuito.



Bomba principal de frenado con dos cilindros en tándem, uno para las ruedas anteriores y el otro para las posteriores.



El coche, durante la prueba de frenado, en la que no se desvió de su trayectoria.

MOTOR

ES el mismo del 124 que con una relación de compresión de 8,8 a 1 da una potencia de 67 CV DIN a 5.600 r. p. m. Va colocado transversalmente e inclinado hacia delante con un ángulo de 16 grados para impedir una altura excesiva del capot. Ello ha permitido también el que tanto los nuevos colectores de admisión y de escape sean de un diseño más depurado igualándose en los valores de admisión y escape entre cilindros precalentándose la mezcla en el de admisión gracias a que el escape lo rodea a poca distancia. El carburador es un doble cuerpo con difusores de 32 milímetros en el que un cuerpo funciona hasta cierta velocidad y el otro entra en funcionamiento por depresión, reforzando al primero cuando pasa dicha velocidad. Entonces, naturalmente, suben las prestaciones el consumo, pero a esto ya nos referimos en sus apartados correspondientes.

El motor es elástico más bien pues tiene su mejor par motor a 3.700 r. p. m., y el valor del mismo es de 9,2 kilogrametros. La gran ventaja que observamos en él es el que al tratarse de un grupo motopropulsor de gran serie, no hay complicaciones. El repuesto se encuentra fácilmente, no es caro, el mecánico normal puede hacer las reparaciones necesarias siguiendo los reglajes de puesta a punto del libro de instrucciones de la marca. El sistema de empujadores y balancines no presenta las complicaciones de reglaje de taquets que

El distribuidor de encendido es accesible a pesar del lugar en que está situado, entre el motor y el mamparo anterior.





La accesibilidad a cualquier órgano del motor es en general bastante buena.

tienen los motores de dos árboles de levas en cabeza, que presentaban, en efecto, los Coupés Sport de la marca, sobre todo en el 1800 ya desaparecido. Mecánica muy desarrollada la de este último, pero por eso mismo bastante complicada de poner a punto y muy fácil de ponerse fuera de punto. Por eso creemos que el nuevo 1200 no dará

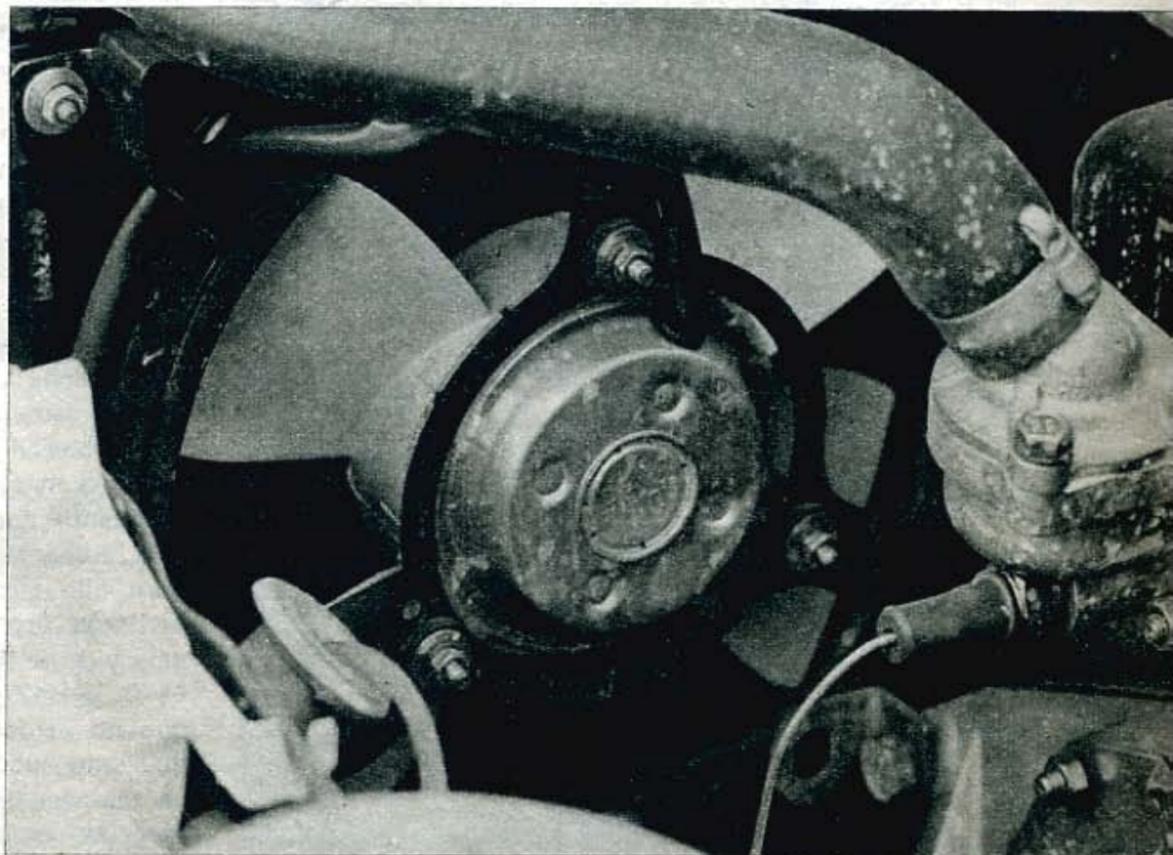
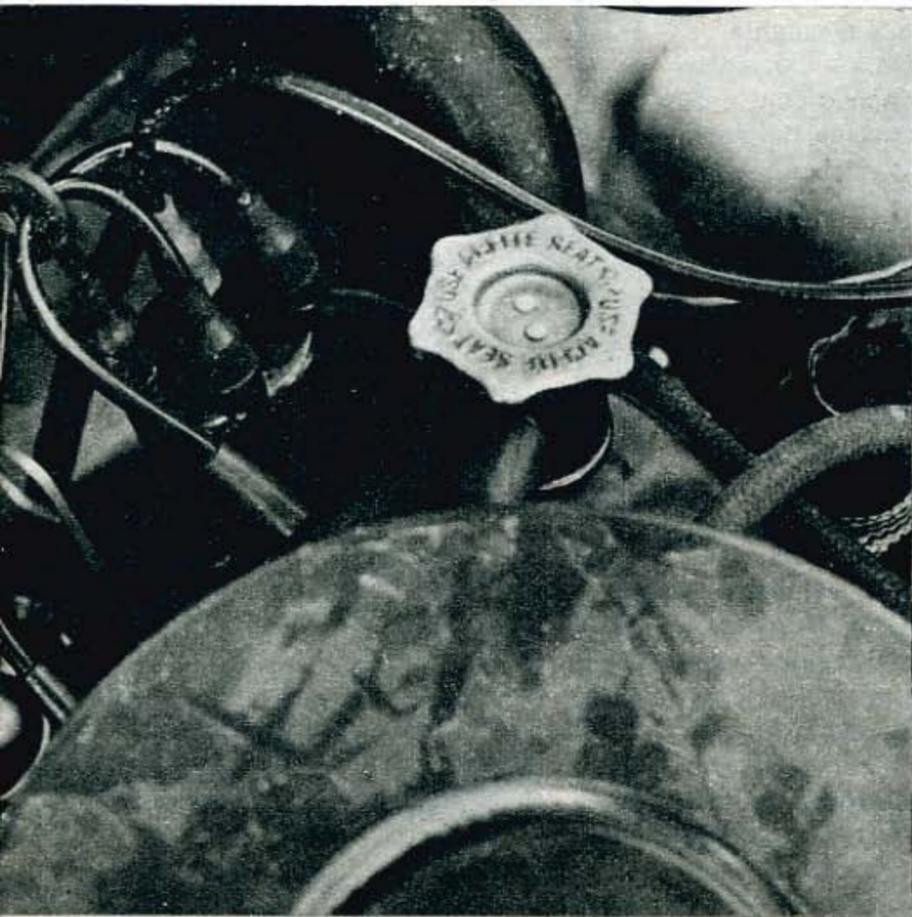


Raro es encontrar en un coche tan a mano el motorcito del limpiaparabrisas. Sin embargo, el lavaparabrisas es manual cuando debiera ser eléctrico en un coche de su precio: 234.900 pesetas franco fábrica.

más complicaciones que las de un motor de 124 normal de serie y estos coches, ya sabemos que han dado muy pocas, gracias a una mecánica muy simple y muy robusta; y por ello, muy duradera.

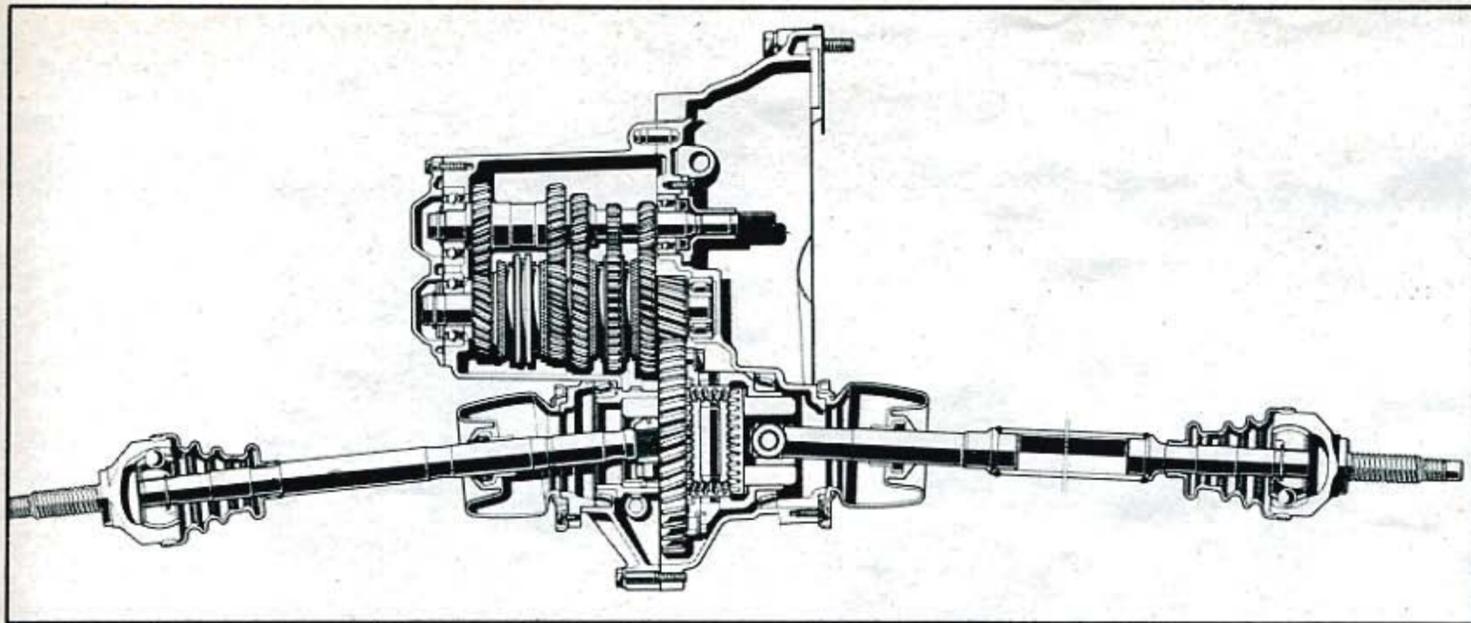
Es quizá más rumoroso de lo normal, pero ya es sabido que en estos coches gusta oír la sinfonía mecánica y casi no se concibe un

deportivo silencioso al máximo. Otro punto muy bien estudiado es el sistema de escape. El coche suena muy bien en este aspecto, tanto desde fuera como desde el interior en contraposición con los 124 normales anteriores, que emitían un sonido a lata un tanto desagradable por culpa del diseño del último depósito o pot del silencioso.



Ventilador eléctrico de refrigeración, que entra en funcionamiento por termocontacto, a superar los noventa grados.

SEAT 1200 SPORT



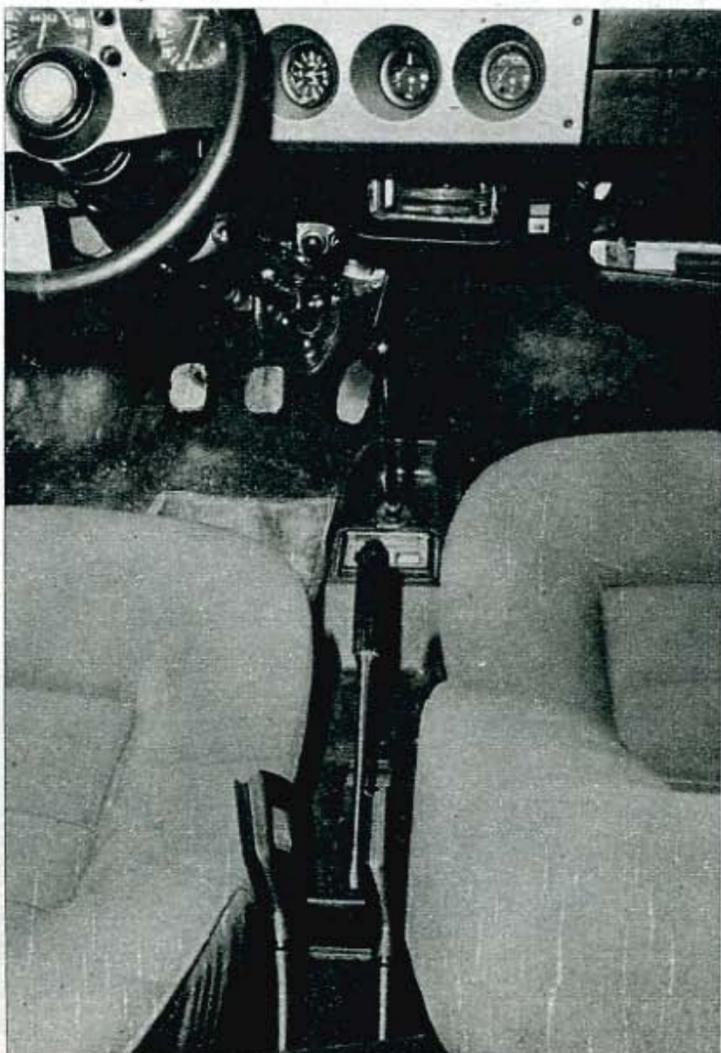
Sección de la caja de cambio, situada transversalmente a continuación del motor y en bloque con el grupo diferencial, que transmite el movimiento por dos semiejes a las ruedas.

CAJA DE CAMBIO

La palanca de cambio está bien situado, pero— sin embargo— al retirar excesivamente hacia atrás el asiento del conductor, buscando la posición más cómoda, sucede el que queda algo retirada, lo mismo que pasa con el volante. No es grave defecto y sólo se acusa algo lejana la tercera velocidad al enclavarla, puesto que es la que queda más distante del conductor. También al existir una timonería hasta la caja de cambio por no ir a ésta directamente la palanca, las maniobras de cambio no son muy exactas,



debiendo asegurarse el que cada velocidad ha sido perfectamente enclavada. Es una práctica a la que uno se acostumbra pronto y al cabo de algunos kilómetros los corridos acaba por dominarse.



La palanca de cambio, en buena posición, pero algo retirada en el caso de enclavar la tercera velocidad.

El escalonado de las marchas parece adecuado y es el siguiente: primera, 3,636 : 1; segunda, 2,055 : 1; tercera, 1,348 : 1, y cuarta, 0,963 : 1. La marcha atrás tiene una reducción de 3,615 : 1. Respecto a las velocidades posibles en cada marcha, son las de hasta 40 km/h. en primera, 75 en segunda, 115 en tercera y cerca de 160 en directa, pues la velocidad máxima obtenida ha sido en nuestro ensayo la de 158,4 km/h.

La capacidad ascensional a coche cargado con cuatro personas es del 8 por 100 en directa, del 12,5 por 100 en tercera, del 21 por 100 en segunda y del 35 por ciento en primera. Como se ve, es buen trepador e incluso en directa se advierte que aguanta bastante subiendo, sobre todo si van dos personas —conductor y acompañante— que es como lo hemos probado en los recorridos Madrid-Valencia-Madrid-Santander-Madrid. Incluso en conducción ágil no es preciso un manejo excesivo del cambio. La primera velocidad no es necesario el ponerla si no se trata de curvas excesivamente cerradas y en fuerte rampa, como puede ser un intrincado puerto de montaña. En conducción normal o más bien tranquila, la buena elasticidad del motor hace que no sea preciso un uso excesivo del cambio, sino más bien escaso. Unicamente en los adelantamientos, cuando se trata de adelantar a un coche rápido y se pone la tercera para abreviar, se nota el que hubieran venido bien algunos caballos más, por lo que es relativamente posible que se piense más adelante en el motor 1430, pero ello supone el refuerzo de distintos órganos de la transmisión y de la caja de cambio —que es la del 127 reforzada—, por lo que no es fácil tampoco esperar que esto suceda y en realidad no es tampoco imprescindible. Están bien las cosas como son y no se puede pedir algo que no es absolutamente necesario.

La estabilidad en curva es bastante buena. El efecto subvirador es muy pequeño y se corrige fácilmente.

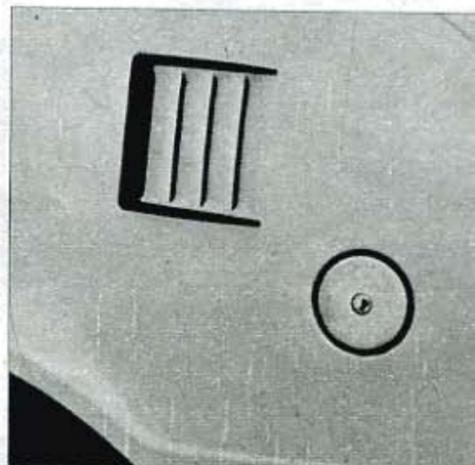


ESTABILIDAD

Si en el particular de la estética hay que dar un sobresaliente a este coche, mientras en los detalles más particulares habría que conformarse con honrosos notables con calificación y un aprobado en el caso del confort —sólo por lo que a diseño de asiento se refiere, pues en lo d

CONSUMO

Este es un punto que queda difuso cuando la presentación de este coche en Granada —haciendo el recorrido desde el aeropuerto de Málaga —prácticamente a nivel del mar o poco más hasta cerca del pico Veleta, a más de 3.500 metros de altura y en un recorrido —sobre todo al final— con muchas curvas y fuertes desniveles en que a menudo había que utilizar la segunda y por ello consumir forzosamente más, llevando a cabo una conducción más nerviosa de lo corriente. Los consumos en los distintos coches utilizados por los compañeros en las tareas informativas parecieron a todos elevados, y teníamos interés en rea



Tapón del depósito de gasolina con llave, en el modelo probado algo duro de accionar.



Detalle de la suspensión McPherson delantera y de la barra estabilizadora.

más del apartado confort quizá mereciera mejor nota—, en cuanto su estabilidad hay que descubrirse y con el sombrero en la mano concederle no sólo otro sobresaliente, sino proponerlo para matrícula de honor, pues se trata quizá de lo que más merece ser destacado en este coche, cuya «tenue de route» es formidable.

No es de extrañar que esto sea así, por cuanto el diseño de suspensión y sus cotas proceden del 127 tan acreditado en este aspecto. Y a ello hay

que añadir que se ha mejorado con una carrocería más baja y aerodinámica que «pega» el coche más al suelo, hasta el punto de que no es fácil cruzarlo y conseguir el trompo si no es forzándolo al máximo, lo cual no sucedería si no es en competición y pasando de los límites de adherencia que todo coche tiene, incluso los de Fórmula 1, hechos exclusivamente para correr.

La suspensión delantera de tipo McPherson y la posterior de ballestón transversal con triángulos inferiores y

los amortiguadores como elemento de guiado de las ruedas, constituyen un conjunto óptimo que se comporta con toda nobleza y exento de extrañas reacciones. Las ruedas, con la medida de opción, 165/170 SR de llanta 13 y 4,5 pulgadas de ancho de garganta, son las adecuadas para obtener los mejores rendimientos en cuanto a adherencia y estabilidad. El tarado de la suspensión, ni dura ni blanda, es el apropiado para este coche y el reparto de pesos muy bien estudiado, cargando naturalmente

más sobre el eje delantero que es motriz, consigue un coche ligeramente subvirador que se domina bien y que sólo en casos extremos —en curvas muy cerradas tomadas muy rápidas— pierde algo de adherencia en la rueda delantera que queda en el interior de la curva. También se nota algo de bote o galope en el tren delantero cuando se viaja por carreteras onduladas, pero todo esto es «pecata minuta» dentro de una estabilidad francamente irreprochable.



En recorrido de montaña por carreteras santanderinas y en conducción ágil, se llegó a un consumo de once litros por cada cien kilómetros.



De Madrid a Valencia y vuelta obtuvimos un consumo de alrededor de ocho litros por cada cien kilómetros, a una velocidad media de 100 km/h.

zar una prueba más exhaustiva para ver si era cierto el que se trataba de un coche glotón. Ahora todo ha quedado aclarado y la realidad es bien otra, pudiendo hablar de un consumo casi paralelo al del 124 normal.

De Madrid a Valencia, marchando a un promedio de unos 100 km/h. con bastante tráfico de camiones en que había que reducir y pasar a tercera con frecuencia, no bajan

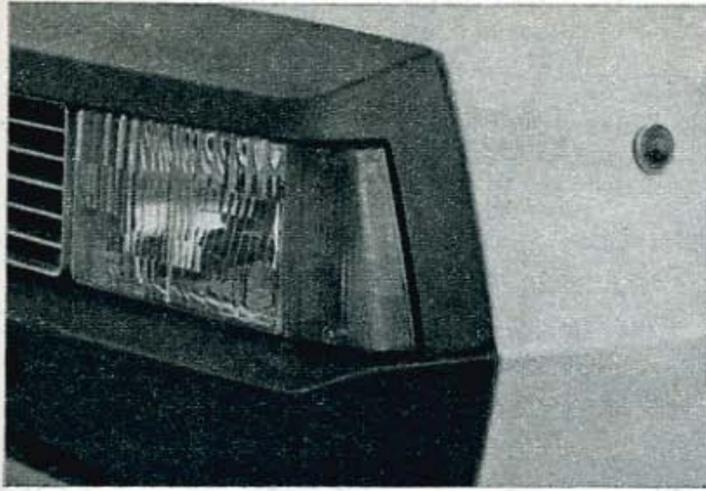
do —siempre que se podía— de 80 ni superando los 120, obtuvimos una cifra de ocho litros, que, para un tráfico más bien congestionado, no es un consumo para desesperarse. Naturalmente, el consumo sube si se hace una conducción rápida al tope de posibilidades en autopista, pudiendo llegar a los once litros y aún doce si se marcha ininterrumpidamente al límite de 130 km/h. permitido.

En ciudad, en conducción tranquila y con tráfico medio congestionado, como suele ser normal, el consumo es de unos diez litros por cada 100 kilómetros, pero —como es lógico— si se marcha abusando de la potencia disponible en las salidas de los semáforos, con los dos cuerpos del carburador en acción —como ocurre cuando en carretera se sobrepasan los 100 km/h. en conducción ágil—, también el consumo

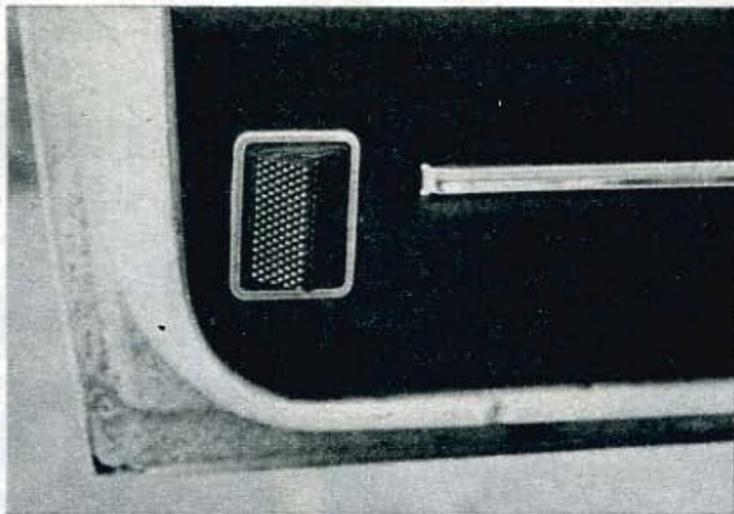
sube y se llega fácilmente a los trece litros.

El conductor que quiera ahorrar combustible —ahora que no es barato— puede conseguirlo si no abusa del acelerador y lo mantiene apuntado, tanto en ciudad como en carretera, y en este segundo caso se puede marchar a un buen promedio de 100 km/h. sin que el gasto sea oneroso para el bolsillo del comprador.

SEAT 1200 SPORT



Los grandes parachoques delanteros en poliuretano son un factor digno de ser considerado a la hora de analizar la seguridad.



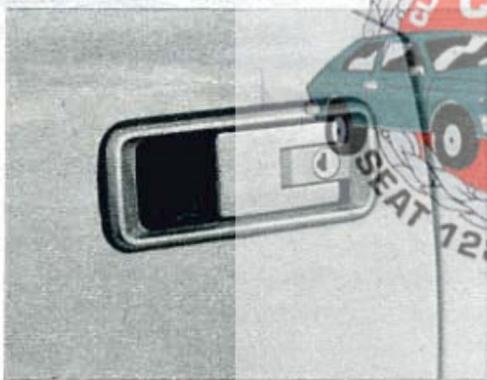
Captafaros en las puertas para indicar a otros conductores la maniobra de apertura de las mismas.

SEGURIDAD

La seguridad activa es la de un coche de buenos rendimientos en su andar, que cuenta con una buena dirección y un buen sistema de frenos, imprescindibles particulares para poder salir airoso de una situación apurada o de emergencia. La notable estabilidad es otro buen factor para conseguir esa seguridad activa que este coche ostenta, pero es también en cuanto a la seguridad pasiva donde se ha trabajado con idénticos buenos resultados.

La teoría de que el habitáculo debe ser todo lo indeformable que se pueda se ha seguido al pie de la letra en el diseño de la nueva carrocería, desarrollada por Seat y realizada por Inducar en Tarra-sa. Así, se han conseguido estructuras de gran rigidez en la zona anterior al panel de instrumentos, donde el mamparo que separa el habitáculo del vano destinado al motor está compuesto por ele-

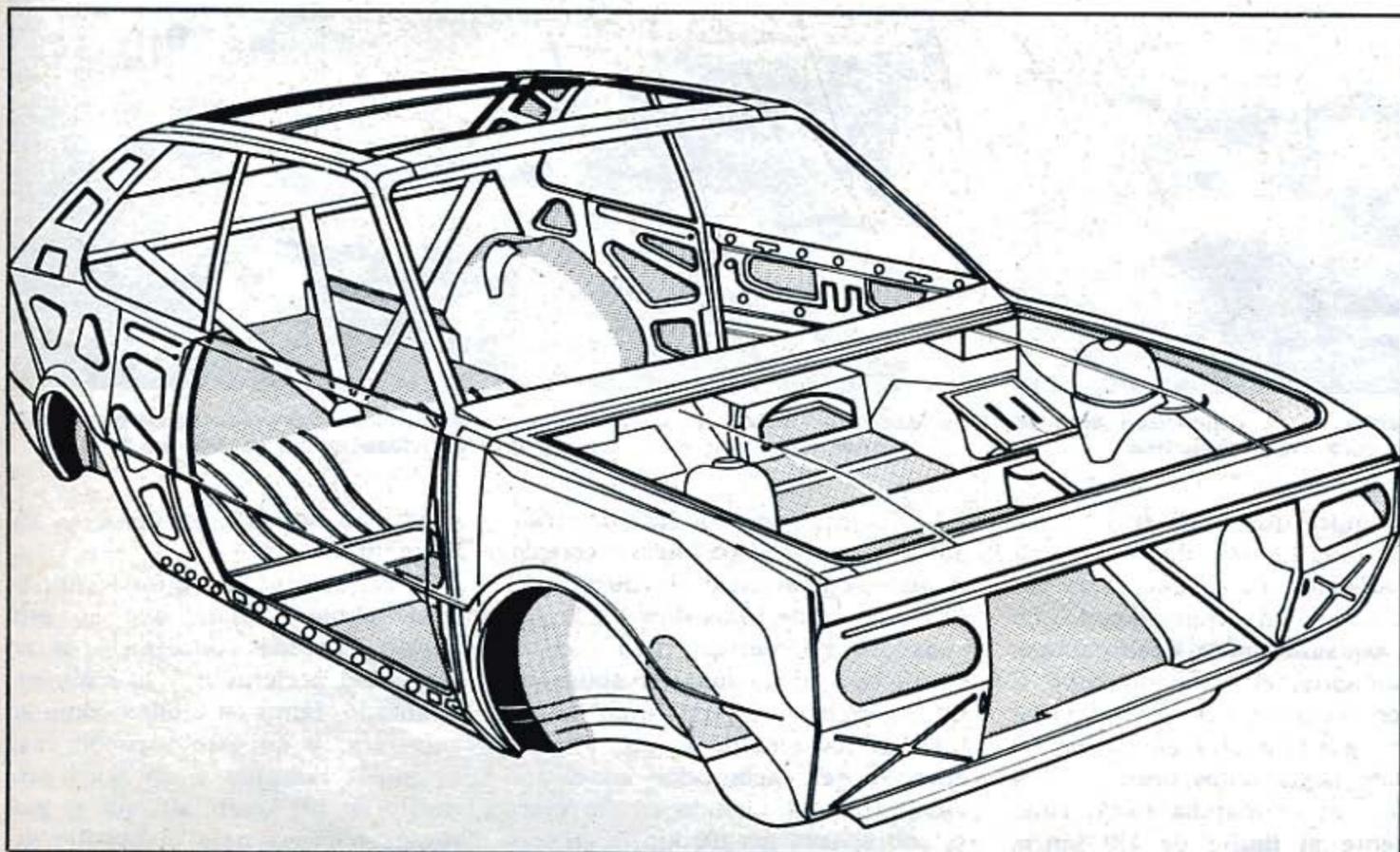
mentos de chapa que, unidos a los pasos de rueda y al bastidor del soportado del bloque motriz, consiguen una gran indeformabilidad del habitáculo en el caso de un choque frontal. Igual criterio se sigue en la parte posterior detrás de los asientos, por lo que se refiere al mamparo de separación con el maletero reforzado por las esquinas posteriores y también por los pasos de rueda. Toda esta arquitectura soportada por una plataforma muy experimentada, consiguen esa seguridad pasiva



Curiosas las manillas de apertura de puerta, encastradas para evitar posibles daños a transeúntes.

que se consigue en beneficio de los ocupantes del coche, bien resguardados en un habitáculo de indudable resistencia en caso de impactos e incluso de vuelco.

Pero también se ha seguido el criterio de zonas de deformabilidad progresiva, tanto delante como atrás. Para ello se dispone de los parachoques a base de elastómeros como el poliuretano que permite choques hasta 5 km/h. sin deformación alguna y que, a partir de esa velocidad, va consiguiendo mayores deformaciones para evitar fuertes deceleraciones en el momento del impacto, para de esta manera evitar la violencia de choques por el efecto amortiguador que se consigue con la deformación controlada. Esta deformación ya decimos que no llega al habitáculo si no es en casos de extrema violencia, pero esto ocurre en los mejores coches y no es posible evitar del todo, por el momento. Hoy por hoy, Seat ha hecho cuanto ha podido y ha conseguido igualarse en este aspecto a otras marcas del mayor prestigio en cuanto a la seguridad.

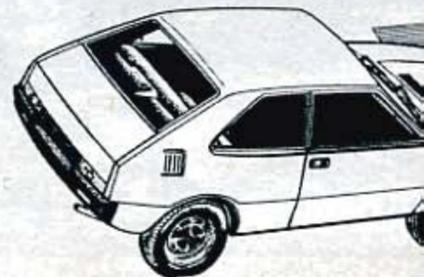


Esquema que muestra la seguridad del habitáculo, gracias a la rigidez de los elementos que forman la carrocería del coche.

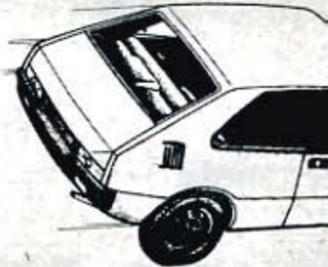
Velocidad



Partiendo de salida parada y empleando la caja de cambios



Partiendo de una velocidad de 30 Km/hora en la IV marcha y sin emplear la caja de cambios



Tiempo

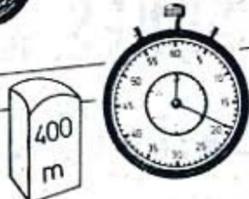
PRESTACIONES

COMPLACEN, dentro de su discreción. Podríamos decir que son las de un coche sport modesto, que es en suma lo que ha tratado el fabricante de conseguir teniendo en cuenta igualmente que la limitación de velocidad no favorece precisamente la proliferación de coches excesivamente rápidos, tipo de automóviles que ya sólo está justificado en el campo de la competición pura. Creemos que la velocidad máxima de 158,4 km/h. obtenidos en kilómetro lanzado y sobre terreno llano es suficiente cuando la velocidad permitida es la de 130,

400 metros



116
Km/hora

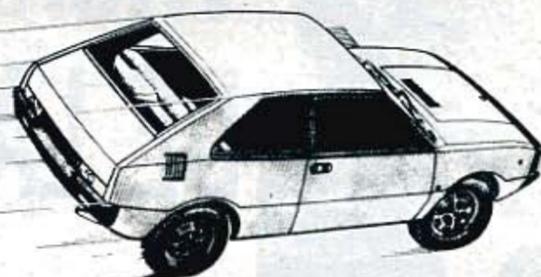


19
segundos

1.000 metros



145
Km/hora



35
segundos

97,3 Km/hora

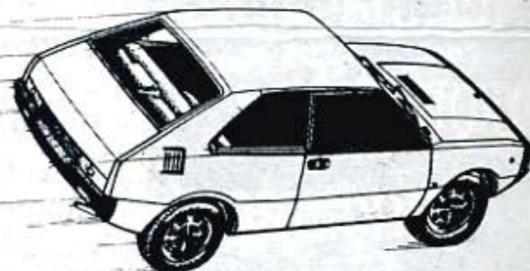


400 metros



22,5
segundos

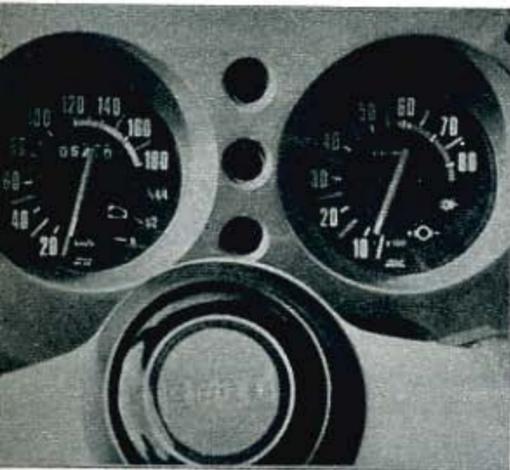
137 Km/hora



1.000 metros



40,7
segundos



quedando, pues, una reserva de 30 kilómetros más, que permite ir descansado, sin forzar la mecánica, aunque se marche en autopista durante largo rato a los 130 de tope. Así, pues, no es necesario llegar a las 6.500 r.p.m. de tope —158,4 kilómetros por hora—, mientras que el alcanzar las 6.000 no supone grave peligro para la mecánica. Una puesta a punto muy perfecta quizá permita el llegar a los 163,6 kilómetros por hora de máxima que anuncia la fábrica, pero creemos que esto ya es pasarse de vueltas de motor, lo que no es recomendable y en fin de cuentas no está permitido por la Policía de carreteras el superar el máximo de velocidad ya de sobra sabido.

La aceleración partiendo de parado y en un kilómetro llega en nuestras pruebas a un mejor tiempo —en distintas tentativas— de treinta y seis segundos y 2/5, mientras que la marca anuncia treinta y cinco, a lo que no nos oponemos con una puesta a punto más fina, no difícil de conseguir. La aceleración de parado hasta lograr los 100 kilómetros por hora es de doce segundos, cifra aún mejor que la conseguida en el concepto anterior, lo que indica que se trata de una muy buena aceleración inicial. En cuanto a la capacidad de recuperación, marchando a 40 kilómetros por hora es la de 40" 3/5 en recorrer el kilómetro de prueba, marchando en directa, naturalmente.

Gráfico de prestaciones suministrado por la marca. Las que obtuvimos nosotros fueron algo menores, pero es muy posible que con una adecuada puesta a punto se consigan, en efecto, tales cifras, ya que las diferencias son muy escasas.

Por lo que respecta a la frenada, fue a 100 kilómetros por hora de una distancia de 23 metros recorridos hasta la inmovilización total del coche y sin arrastrar las ruedas. Todos los ensayos se hicieron con dos personas con un peso aproximado total de 160 kilos.

El velocímetro marca hasta 180 km/h.; desde 120 hasta el tope máximo, una franja amarilla indica que es la zona de alta velocidad del coche. En el cuentavuelvas —a la derecha—, otra franja indica que por encima de las 6.000 revoluciones por minuto es ya zona de peligro para la mecánica.