

# ¿CUAL ESCOGER?

**L**A gasolina sube, las limitaciones de velocidad se generalizan, el tráfico aumenta... el automóvil deportivo, el deportivo de verdad, o, al menos, lo que se consideraba hace algunos años, no muchos, como tal, está de capa caída. La semana pasada... presentábamos en estas páginas la prueba del novísimo Porsche 928, un "monstruo" capaz de hacer 250 km/h. con un precio de compra de sie-

te cifras —como los teléfonos de las capitales— y dispuestos a consumir, rodando fuerte con él, un par de decenas de litros de combustible a los 100 km/h. Que hoy en día se fabriquen y se vendan coches como éstos parece un contrasentido y, sin embargo, así es. El mercado de los coches deportivos parece orientarse en dos direcciones muy diferentes. Por un lado, estos vehículos



SEAT 128 3p 1.200: 280.000 pts. (Franco Fábrica)  
1.197 cc. 67 cv.

## SEAT 128 3P 1.200

### CARACTERISTICAS

#### MOTOR

Situado delante y en posición transversal. Cuatro cilindros en línea. Cilindrada, 1.197 cc. Diámetro por carrera, 73 mm. x 71,5 mm. Relación de compresión, 8,8/1. Potencia y régimen máximos, 67 CV a 5.600 r.p.m. Par máximo 9,2 Mkg. a 3.700 r.p.m. Carburador de doble cuerpo. Arbol de levas situado lateralmente, accionado mediante correa dentada trapezoidal. Cigüeñal de 5 apoyos. Refrigeración por agua. Alternador de 12 V.

#### TRANSMISION

Tracción delantera. Embrague monodisco en seco mandado mecánicamente. Caja de cambios de 4 velocidades sincronizadas y marcha atrás. Relaciones de cambio: 1.ª: 3,58. 2.ª: 2,23. 3.ª: 1,45. 4.ª: 1,04. Marcha atrás, 3,71.

#### CARROCERIA

Monocasco autoportante. Tres puertas. Cuatro plazas. Peso en vacío: 850 kg. Batalla: 2,223 m. Vía delantera: 1,325 m. Trasera: 1,333 m. Longitud: 3,826 m. Anchura: 1,560 m. Capacidad del maletero con la bandeja: 320 dm<sup>3</sup>, con el asiento abatido: 920 dm<sup>3</sup>. Capacidad del depósito de gasolina: 50 litros.

#### DIRECCION

De piñón y cremallera con columna de seguridad. Número de vueltas del volante: 3,4. Diámetro de giro: 9,8 m.

#### FRENOS

De disco delante y de tambor detrás con servofreno. Circuitos independientes alante-atrás.

#### SUSPENSION

Cuatro ruedas independientes, sistema McPherson en ambos ejes. Triángulo inferior de dos brazos oscilantes y dos puntales de torsión delante con amortiguador hidráulico y muelle helicoidal coaxial. Atrás, amortiguador hidráulico y ballesta transversal.

#### RUEDAS

Dimensiones de los neumáticos radiales: 145 SR 13".



Ford FIESTA "S": 233.600 pts. (Franco Fábrica)  
1.117 cc. 53 cv.

## FORD FIESTA "S"

### CARACTERISTICAS

#### MOTOR

Situado delante y en disposición transversal. Cuatro cilindros en línea. Cilindrada, 1.117 c.c. Diámetro por carrera, 74 x 55,7 mm. Relación de compresión, 9 a 1. Potencia y régimen máximos, 53 CV. DIN. a 6.000 revoluciones por minuto. Par máximo, 8,16 mkg. a 3.000 r.p.m. Carburador monocuerpo. Distribución por cadena. Cigüeñal de tres apoyos. Refrigeración por agua. Lubricación por bomba de engranajes. Alternador de 12 V. y batería de 48 A/h.

#### TRANSMISION

Tracción delantera. Embrague monodisco en seco. Caja de cambios de cuatro velocidades sincronizadas y marcha atrás. Relaciones de cambio: 1.ª, 3,583; 2.ª, 2,050; 3.ª, 1,348; 4.ª, 0,959, y marcha atrás, 3,709. Velocidad a 1.000 r.p.m. en directa, 25,4 kilómetros por hora.

#### CARROCERIA

Monocasco autoportante. Tres puertas. Cuatro/cinco plazas. Peso en vacío, 727 kilos. Batalla, 2,288 mm.; vía delantera, 1,334 milímetros; trasera, 1,321 mm.; longitud, 3,585 mm.; anchura, 1,507 mm. Capacidad del maletero, 284,5 dm<sup>3</sup>; con bandeja trasera, 209 dm<sup>3</sup>; los asientos abatidos, 1,205 dm<sup>3</sup>; capacidad del depósito de gasolina, 34 litros.

#### DIRECCION

De piñón y cremallera, siendo el diámetro de giro entre aceras, 9,30 metros.

#### FRENOS

De disco delante y tambor atrás, opcionalmente con servofreno. Circuitos independientes en disposición diagonal con bomba maestra de dos pistones en tándem. Diámetro de los discos delanteros, 221 mm. Diámetro y anchura de los tambores traseros, 178 x 30 mm.

#### SUSPENSION

Delantera del género McPherson, y trasera de eje rígido, resortes helicoidales, barra de anclaje Panhard y barra estabilizadora anti balanceo.

#### RUEDAS

Dimensiones, 4 x 12", y neumáticos, de 145 SR-12.



Seat 1.200 sport: 286.200 pts. (Franco Fábrica)  
1.197 cc. 67 cv.

## SEAT 1.200 SPORT

### CARACTERISTICAS

#### MOTOR

Situación y disposición: Delantero-transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada total: 1.197 c.c. Diámetro por carrera: 73 x 71,5 mm. Relación de compresión: 8,8/1. Potencia y régimen máximos: 67 CV. DIN a 5.600 r.p.m. Par máximo: 9,2 mkg. a 3.700 r.p.m. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Distribución: Por cadena. Cigüeñal: De cinco puntos de apoyo. Refrigeración: Por agua. Capacidad del circuito: 7,5 litros. Lubricación: Por aceite; bomba de engranajes. Capacidad del circuito: 3,9 litros. Generador: Alternador 12 V., 480 vatios. Batería: 12 V., 45 Ah.

#### TRANSMISION

Tracción: Delantera. Embrague: Monodisco en seco. Caja de cambios: Cuatro velocidades sincronizadas y marcha atrás. Relaciones de cambio: 1.ª, 3,636; 2.ª, 2,055; 3.ª, 1,348; 4.ª, 0,959, y marcha atrás, 3,615.

#### CARROCERIA

Tipo y chasis: Carrocería, monocasco-autoportante. Número de puertas: 2. Número de plazas: 4. Peso en vacío: 805 kilogramos. Peso máximo permitido: 1.125 kilogramos. Dimensiones: Batalla, 2,225 mm.; vía delantera, 1,310 mm.; trasera, 1,325 mm.; altura al suelo, 178 mm.; longitud, 3,667 mm.; anchura, 1,554 mm.; altura, 1,225 mm.; capacidad del depósito de gasolina: 30 litros.

#### DIRECCION

Tipo: De cremallera. Diámetro de giro: 9,8 metros.

#### FRENOS

Sistema: Discos delanteros; tambores traseros. Tipo de circuito: Dos; hidráulicos e independientes. Superficie activa de frenada: Delante, 124 cm<sup>2</sup>; detrás, 216 cm<sup>2</sup>; total, 340 cm<sup>2</sup>.

#### SUSPENSION

Tipo: Cuatro ruedas independientes. Delantera: Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Amortiguadores hidráulicos y ballesta transversal.

#### RUEDAS

Dimensiones: 4,5 x 13. Neumáticos: 145 SR 13.

presionantes, de prestaciones, precio y acabado superlativos, que conservan, contra viento y marea, un mercado reducido pero real y muy rentable.

En segundo lugar los "deportivos" —entre comillas—, directamente derivados de vehículos de gran serie, dotados unas veces de un motor algo más potente, otras de una carrocería ligeramente retocada, que son, fundamentalmente, VEHICULOS

POLIVALENTES respondiendo perfectamente a los usos múltiples que hoy en día se imponen.

El lanzamiento del Ford Fiesta —con su versión "S"— y el reciente del Seat 128/3p, ha cortado la hierba bajo los pies del Seat 1.200 Sport, cuyo impacto en un sector del mercado prácticamente virgen no pudo ser explotado comercialmente por la limitada capacidad de producción de Inducar, encarga-

do de la fabricación de su original carrocería.

Técnicamente bastante parecidos —dimensiones, cilindrada, motor transversal y tracción delantera— van dirigidos al mismo público. Esto es lo que nos ha incitado a enfrentar la versión de 1.200 c.c. del Seat 128/3p con el Fiesta "S" y el Seat 1.200 Sport, habiendo excluido, conscientemente, al Renault 5 TS y al Simca 1.000 Rallye, puesto

que el primero —que en el número 799 comparábamos con el Ford Fiesta "Ghia"— para intentar a una clientela más selecta" (para comprenderlo mejor observar la publicidad que realiza Fasa) y el segundo técnica radicalmente opuesta está concebido para el mercado específico de los apasionados de la competición automovilística.

# ¿CUAL ESCOGER?

# CARROCERIA

## DIMENSIONES

De los tres coches el Ford Fiesta cuenta con la carrocería más compacta. Su longitud total es de 3,56 m. frente a los 3,82 m. del 128 y los 3,66 del "Sport". Su anchura, por el contrario, es mayor (1,567 m. en lugar de 1,60 m. y 1,554 m. respectivamente) y también la distancia entre los ejes y la anchura de los mismos. Estas características, que van a determinar de forma decisiva las condiciones generales de habitabilidad, espacio disponible, etc. hacen del Ford Fiesta vencedor indiscutible de este apartado.



	long.	anch.	batalla	peso
Fiesta.....	3,565	1,567	2,286	727 kg.
128 3p.....	3,826	1,560	2,223	850 kg.
1.200 Sport .....	3,667	1,554	2,225	805 kg.

Ford Fiesta "S"..... **V**



## HABITABILIDAD

Lógicamente el Ford Fiesta cuenta con una enorme ventaja, debida —también es verdad— a su concepción de vehículo polivalente, mucho más marcada que la de sus oponentes, 128 y "Sport". El Ford Fiesta cuenta con una carrocería que en este terreno supera, aunque ligeramente, al Seat 127 con quien la comparación sería más equitativa. Seat o Fiat, podrá siempre decir que de sus dos coches —128 y 1.200 "Sport"— existen versiones que con las mismas, o muy próximas, dimensiones exteriores y elementos mecánicos idénticos ofrecen una habitabilidad netamente mayor. Lo reconocemos, pero el cliente compra *un* coche y a la hora de comparar a estos tres "deportivos" el saldo es favorable al Fiesta, seguido, lógicamente, del 128 3p. que cuenta, en algunos puntos concretos, con ventajas sobre el Fiesta, como es la posición de la rueda de repuesto bajo el capó, más fácil de acceso.

Ford Fiesta "S"..... **V**

## MALETERO

El Seat 1.200 "Sport" queda prácticamente descalificado por la exigüidad —relativa, se entiende— la colocación y el poco práctico sistema de apertura de que dispone su maletero. De los otros dos, el Ford Fiesta está una vez más por delante. Su volumen de carga total es superior al metro cúbico (1.205 dm<sup>3</sup>) por sólo 920 dm<sup>3</sup> el 128 3p, siendo más fácil el rebatido del asiento así como más ancho el portón y su umbral de carga más bajo. Tanto uno como otro, presentan unas características muy favorables, pudiendo con toda propiedad considerarse como vehículos transformables con un gran volumen de carga cuando las circunstancias lo exigen; no así el Seat 1.200 "Sport" que adolece del defecto clásico de los auténticos deportivos, como ocurriría con el 128 coupé antes de su transformación en 3p., y ello añadió a la presencia en él de la rueda de repuesto.

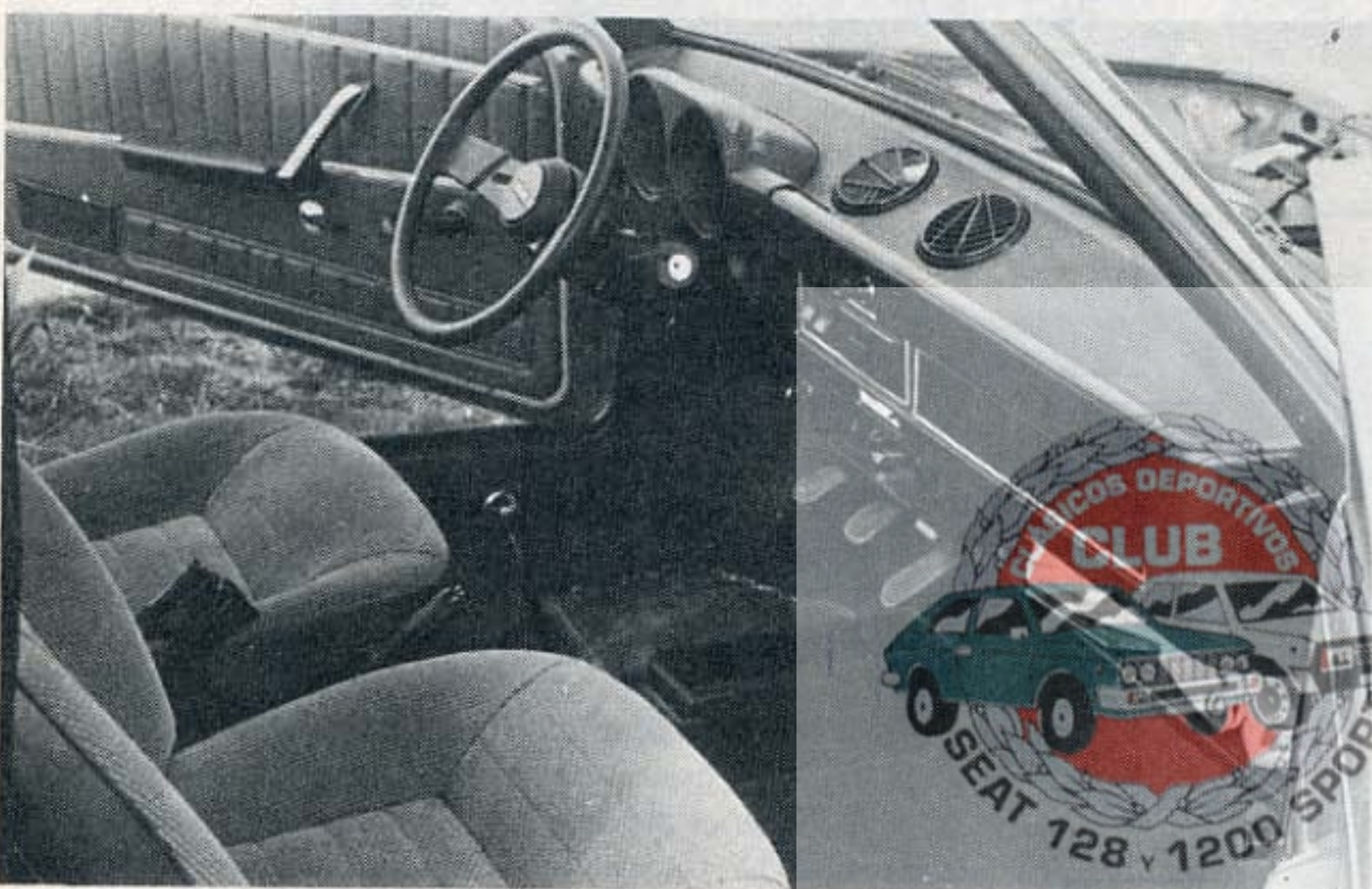
Ford Fiesta "S"..... **V**



# VISIBILIDAD

La línea de cintura del Ford Fiesta es baja con una gran superficie acristalada. El estudio de las carrocerías del 128 y 1.200 "Sport" no han buscado la misma eficacia y ello se nota en lo que a la visibilidad se refiere. Ambos, están lejos de ofrecer las mismas condiciones que el Fiesta y en el 1.200 "Sport" hay que criticar una visibilidad trasera bastante mediocre. La posición del conductor, con los asientos muy bajos, hace que se reduzca aún más su visión y ello es notable sobre todo en el 128 3p, el peor en ello, donde se tiene la impresión de que el capó está situado por encima de nuestra vista. En conducción nocturna es contrariamente el 128 3p el que se ha presentado como el mejor dotado, gracias a la presencia de cuatro proyectores, muy por delante del Fiesta —al que unos faros halógenos le serían imprescindibles— y del 1.200 "Sport".

Ford Fiesta "S" ..... **V**



# EQUIPO

Destinados a un público que exige cierto acabado y un equipo más completo que los modelos básicos, los tres disponen de un nivel aceptable, aunque el Fiesta merecería el simbólico tirón de orejas por haber incluido como "opciones" ciertos elementos que son realmente necesarios y que, además, se montan en serie. Estando muy próximos unos de otros nuestra elección se inclina por el Seat 128 3p, que ofrece el conjunto más completo y homogéneo perfectamente adaptado al vehículo. El Fiesta "S" tiene, como el "Ghia", esa horrible consola central, toda ella de plástico deformable de unas dimensiones enormes y que no justifica, ni con mucho, las molestias que proporciona al conductor por el simple hecho de alojar un relojito de cuarzo —opcionalmente— el auto-radio.

Seat 128 3p ..... **V**



# ESTETICA

Difícil —y comprometido por lo criticable— es realizar un juicio comparativo entre tres carrocerías tan diferentes como las de estos vehículos. El Seat 128 3p, el más recientemente presentado en España, puede adolecer de unas líneas un tanto anticuadas con su calandra agresiva o rectangular, pero tal vez haya que buscar en ello su atractivo. El Ford Fiesta "S" lleva, a pesar de los coloridos chillones y la banda lateral, una carrocería que es la misma que la de

sus hermanos "L", "N" y "Ghia", lo cual, sin ser un defecto, nos impide una identificación inmediata con la aspiración "deportiva" que anuncia. El Seat 1.200 "Sport" es de todos el más original. Se puede decir, y es verdad, que se trata de un modelo único, de gran personalidad y sin parentescos conocidos. Es además, un producto genuinamente español y eso también vamos a valorarlo. Nuestra elección personal y muy matizada, es por él.

Seat 1.200 "sport" ..... **V**

# La superioridad del Ford Fiesta "S"

La superioridad del Ford Fiesta "S" es muy fuerte, imponiéndose gracias a dos factores fundamentales: En primer lugar, su concepción de turismo compacto (cinco plazas) le da una habitabilidad, capacidad de carga, etc. indiscutiblemente mejores que a los otros dos, diseñados buscando, de una forma u otra, unas líneas deportivas. Al mismo tiempo hay que considerar que son casi cinco años el tiempo que separa la elaboración del Ford Fiesta de la del Fiat 128 y esta distancia en años se tiene que notar. El Ford Fiesta es más moderno y ello se nota.

Ford Fiesta "S" ..... **4**

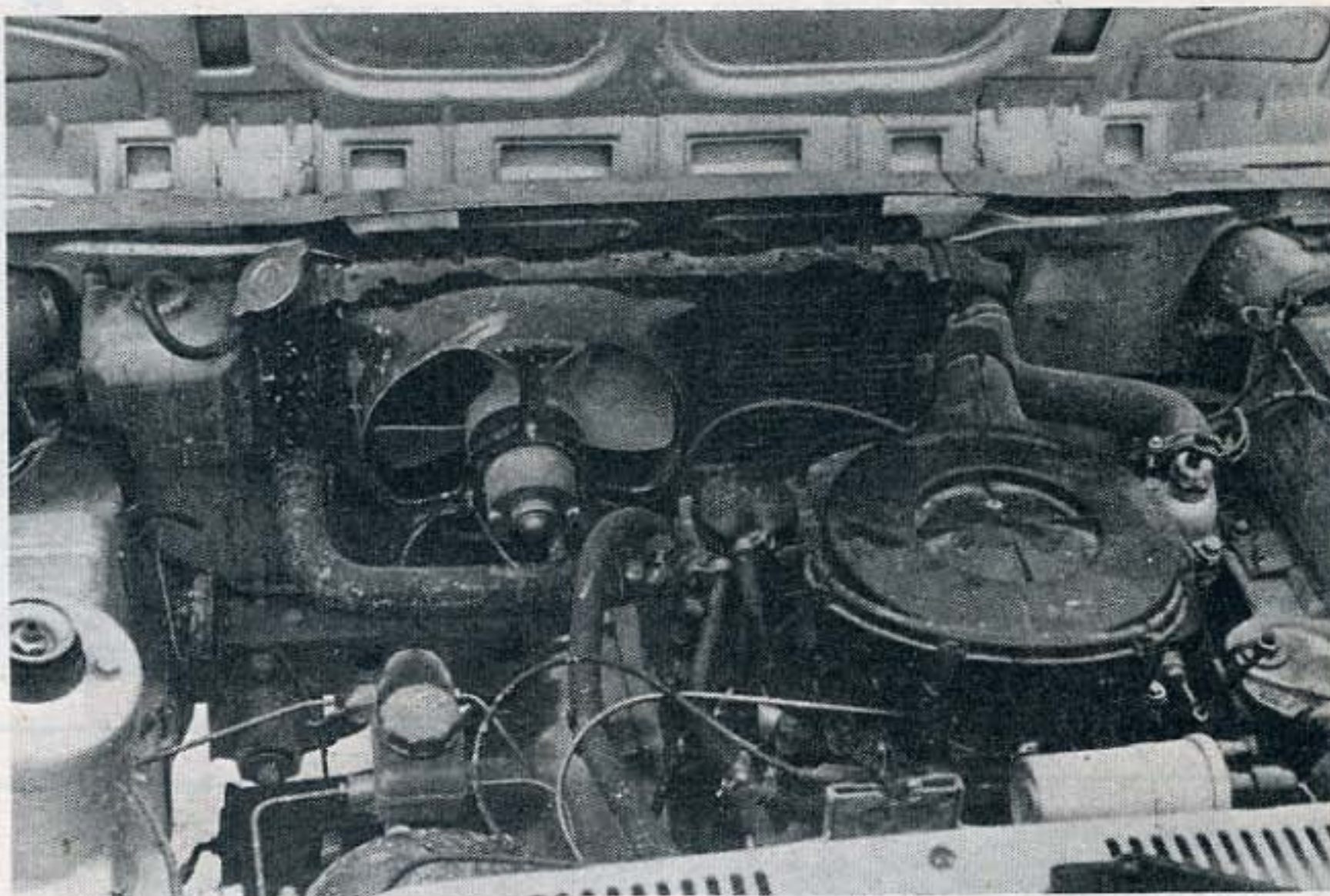
Seat 128 3p 1.200 ..... **1**

Seat 1.200 "sport" ..... **1**

## MOTOR

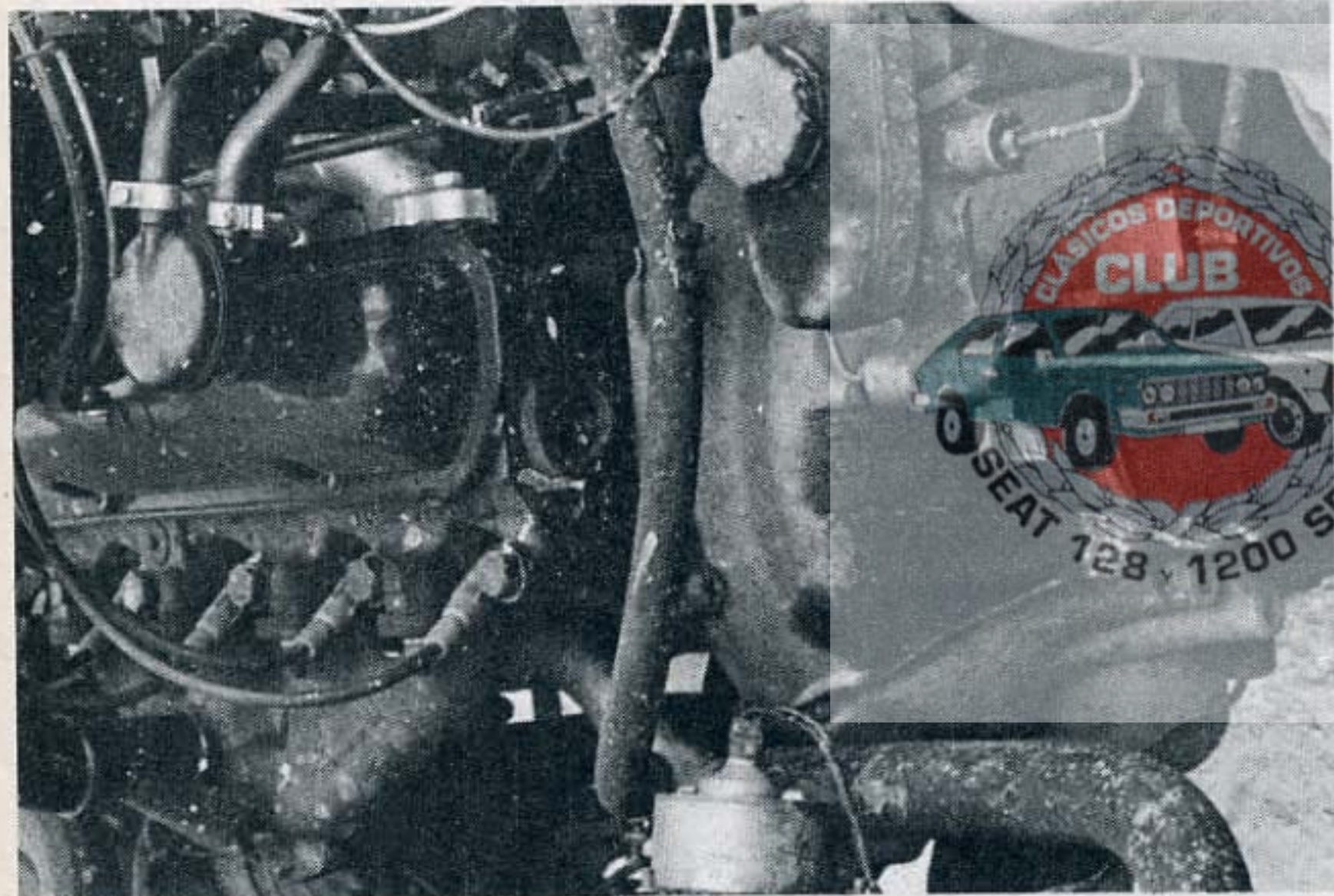
Los dos modelos fabricados por Seat cuentan con el mismo motor, el de 4 cilindros que también equipa al 124 D y cuya cilindrada de 1.197 c.c. es superior a la del Fiesta (1.117 c.c.). No vamos a enjuiciar la calidad intrínseca de cada uno de estos dos grupos motores, ambos excelentes, limitándonos a comparar sus características.

Gracias a la superior cilindrada, los Seat cuentan con 14 cv más que su rival (67 cv contra 53) y un par máximo de 9,2 mkg, en lugar de 8,16 mkg. La potencia del motor Seat se caracteriza por llegar muy alta —el par máximo a 3.700 r.p.m. mientras que en el Ford se sitúa en las 3.000— pero su régimen está limitado a 5.600 vueltas, 400 menos que en el Fiesta. Un motor más brillante pero algo menos elástico con el que los dos Seat, en igualdad, se encuentran mejor dotados.



Seat 128/3p 1.200 ..... ✓

Seat 1.200 "sport" ..... ✓



## CAJA DE CAMBIOS

No se puede decir que ninguno de estos tres "deportivos" tenga una caja de cambios realmente deportiva. Si empezamos por el Seat 1.200 "sport" hay que criticar su dureza y falta de precisión, un defecto importante para quien le guste la conducción deportiva. El Ford Fiesta cuenta con una caja de cambios cuya calidad es extraordinaria, una de las mejores que existen, diseñada exclusivamente para él, pero que tiene un defecto. Es una caja que no se adapta tampoco a la conducción deportiva, al tener un recorrido excesivamente largo de la palanca, lo cual se traduce en una pérdida de tiempo en los cambios de marcha. El Seat 128/3p, por su parte, aún contando con una mejor calidad que el 1.200 "sport" tampoco se distingue por su calidad, con excesiva dureza y dificultad para el paso de alguna velocidad (2.ª a 3.ª y 4.ª/3.ª).

En nuestra opinión, ninguno de los tres modelos merece la victoria en este apartado.

## SUSPENSION

Como en el apartado del motor nos encontramos con los dos Seat cuyos elementos están muy próximos en lo que a concepción y a realización se refiere. Prácticamente ambos cuentan con la misma suspensión, tanto delante como atrás, de género independiente también en el eje trasero, adoptando en ambos el sistema McPherson, que es lo que se impone.

Respecto al Fiesta, las diferencias se presentan en el eje trasero, puesto que el delantero es de ruedas independientes con el mismo sistema McPherson. La desventaja del Ford está clara al adoptar un eje rígido hoy en día considerado unánimemente —salvo por los técnicos de Ford, suponemos— como inferior a los ejes de ruedas independientes. De los tres vehículos, el 128/3p es el que dispone de una suspensión de mejor calidad.



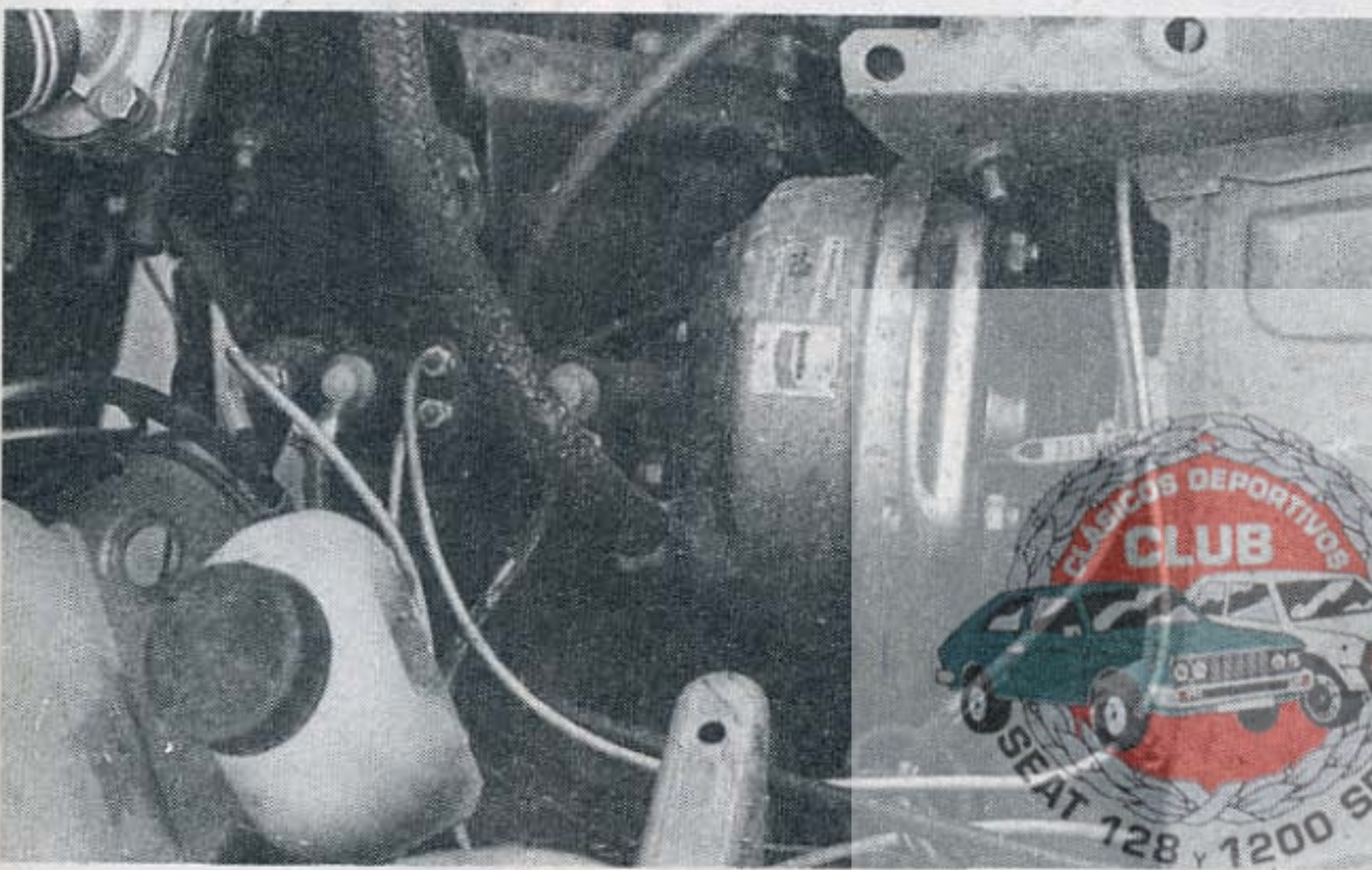
Seat 128 3p..... ✓

# DIRECCION

Tracciones delanteras con motor transversal los tres, dirección de cremallera en todos los casos. La dirección resulta en todos ellos suave y precisa, pero es el Fiesta el que ofrece este elemento con mejor calidad. En parado, para las maniobras de aparcamiento, su ligereza es realmente sorprendente y, siendo su radio de giro de 9,3 m. ligeramente inferior al de los otros dos.

En el tráfico urbano o en carretera la dirección del Ford Fiesta, ayudada por un volante de dimensiones y posición idóneas, reduce el esfuerzo a realizar y aunque en recorridos con muchas curvas cerradas tengamos la sensación de que la dirección se ha quedado "loca" su control no resulta difícil y forma parte de la especial manera de reaccionar de este vehículo. La mejor capacidad de guiado y mayor suavidad dan a la dirección del Ford Fiesta "S" una ligera, pero definida superioridad respecto a los otros dos.

**Ford Fiesta "S" .....** **V**



# FRENOS

La presencia de un servofreno en coches de pretensiones deportivas, está considerada por algunos como un sacrilegio. Esta no es nuestra opinión y, menos aún, al tratarse de vehículos como los que estamos enjuiciando. Pensamos que el servo, bien estudiado, es un elemento de seguridad y de confort, que no quita nada a la "deportividad" del pilotaje y que mejora el frenado en todo tipo de circunstancias. De los tres coches, el 128/3p cuenta con el servo como elemento de serie y el Fiesta como opción prácticamente obligatoria. Sólo el Seat 1.200 "sport" carece de él. Por lo demás, los tres disponen de una implantación semejante con discos delanteros y tambores traseros, siendo el mando hidráulico con doble circuito. La superioridad del Seat 128/3p tanto sobre el papel, como en la práctica, nos ha parecido indiscutible.

**Seat 128 3p .....** **V**

# ESTRUCTURA

Prácticamente idéntica en los tres vehículos con el motor delantero y en posición transversal, con transmisión a las ruedas delanteras. El del Ford Fiesta está inclinado hacia atrás permitiendo un mejor aprovechamiento del espacio y rebajando el centro de gravedad. La caja de cambios está situada a continuación del motor, haciendo cuerpo con el par cónico. Los elementos mecánicos pertenecen a la gran serie y ello es una garantía de

robustez y de facilidad de entretenimiento y de repuestos. Entre todos, es el Ford Fiesta el que presenta unas estructuras más afinadas, en parte gracias a la experiencia de otros constructores que se lanzaron hace años en esta técnica del motor transversal y que ahora Ford ha sabido integrar y explotar al máximo consiguiendo situarse prácticamente a la cabeza de su tecnología.

**Ford Fiesta "S" .....** **V**



# EL SEAT 128/3p

El Seat 128/3p presenta una ligera pero real superioridad mecánica con respecto al Ford Fiesta "S" y al Seat 1.200 "sport" gracias a sus mejores cualidades en lo que a frenos y suspensión se refiere.

Justo es decir, como la puntuación refleja, que los tres vehículos se encuentran muy próximos con una calidad elevada.

**Seat 128 3p.....** **3 V**

**Ford Fiesta "S" .....** **2 V**

**Seat 1.200 "sport" .....** **1 V**

# ¿CUAL ESCOGER?

# CONFORT

# PRESTACIONES



## ASIENTOS DELANTEROS

A pesar de un diseño muy logrado, los asientos delanteros del Seat 1.200 "sport" tienen el gran inconveniente de su falta de espesor, que se nota al cabo de unos cuantos kilómetros por el característico dolor de rabadilla. En el Ford Fiesta "S", el confort es superior —el mejor de los tres—, pero se le puede criticar, en un coche de presentación deportiva, la ausencia de reposa-cabezas y el no ser suficientemente anatómico. Los del Seat 128/3p son muy envolventes con reposa-cabezas regulable y algo más mullidos que los del 1.200 "sport".

Seat 128/3p..... **V**

## SILENCIO

Una de las mejores cualidades del Ford Fiesta es precisamente el haber logrado un silencio de funcionamiento excepcional. Comparados con él, los otros dos resultan ruidosos, tanto en lo que se refiere al motor como al conjunto de los elementos mecánicos. La concepción aerodinámica del Fiesta, ha permitido también un paso del aire sin silbidos parasitarios, terreno en el cual está también por delante de sus oponentes en el mercado. Entre el 128 y el 1.200 "sport" nos es difícil establecer una diferencia de nivel sonoro, estando ambos vehículos prácticamente en igualdad.

Ford Fiesta "S"..... **V**

## CLIMATIZACION

El Seat 128/3p tiene el grave defecto de carecer de tomas de las ya generalizadas salidas de aire regulables y direccionales que permiten una ventilación del habitáculo y de los ocupantes sin necesidad de abrir las ventanillas. Es un defecto que parece incomprensible cómo ha pasado desapercibido a la hora de lanzar esta reciente versión 3p. En el Seat 1.200 "sport" la eficacia de la calefacción-ventilación está apoyada por la existencia de estos elementos que en el Ford Fiesta también existen, pero situados demasiado lateralmente, no cerrando de forma hermética y de reglaje aleatorio. De los tres es el 1.200 "sport" el que mejor ha resuelto el conjunto de la climatización.

Seat 1.200 "sport"..... **V**



El ford Fiesta "S" nos ha parecido más confortable y para ello, cuenta con la ventaja que le proporciona su carrocería más amplia, pero también con una preocupación llevada al máximo de mejorar el silencio dentro del habitáculo, elemento hasta ahora un tanto despreciado por los constructores.

Ford Fiesta "S"..... **2 V**

Seat 1.200 "sport"..... **1 V**

Seat 128/3p..... **1 V**

## ACELERACION

### 1.000 M/SALIDA PARADO

Seat 128/3p ..... 36,5 se  
 Ford Fiesta "S" ..... 35,9 se  
 Seat 1.200 "sport" ..... 35,0 se

La mayor motricidad del Ford Fiesta le permite obtener un resultado honorable, aunque el Seat 1.200 "sport" se encuentra ampliamente por delante suyo.



## ESTABILIDAD

Los dos Seat se muestran con una estabilidad superior a la del Ford Fiesta "S", que a pesar de la inclusión de una barra de torsión antibalaneo, sigue siendo un coche delicado de conducir en situaciones próximas a su límite de adherencia. Entre el Seat 128/3p y el 1.200 "sport", las diferencias de comportamiento son mínimas, puesto que cuentan con una suspensión prácticamente idéntica. Sin embargo, el 128/3p puede considerarse como algo más estable que el "sport".

El Seat 1.200 "sport" es, claramente el más "performante" de los tres. Su velocidad punta y aceleraciones están por delante de las de sus rivales; su estabilidad cede, aunque no con un margen muy grande, al Ford Fiesta.



Seat 1.200 "sport" ... **V**

**VELOCIDAD MAXIMA**

Seat 128/3p 1.200 .... 144,7 km/h  
 Ford Fiesta "S" ..... 143,8 km/h  
 Seat 1.200 "sport" .... 158,4 km/h

También en el apartado de la velocidad máxima el Seat 1.200 "sport" se muestra el más rápido de todos y esta vez la linterna roja —por poco— le corresponde al Ford Fiesta "S" que no puede superar el hándicap de su inferior potencia.

Seat 1.200 "sport" . **V**



**MANEJABILIDAD**

El Ford Fiesta "S" que ha salido mal parado en la confrontación con sus oponentes a la hora de las "performances", se saca la espina con una mejor manejabilidad, gracias a la posición de conducción más acomodada, a una dirección más suave y precisa y a sus menores dimensiones. Es precisamente en ciudad donde esta facilidad se aprecia mejor, pero en carretera también puede llegar a ser un elemento importante. La excelente visibilidad hacia delante, reduciendo grandemente los ángulos muertos, es otro elemento que hemos tenido en cuenta.

- Seat 1.200 "sport". 2 **V**
- Seat 128/3p 1.200. 1 **V**
- Ford Fiesta "S" ... 1 **V**



**CONSUMO**

El Ford Fiesta tiene un motor de menor cilindrada alimentado por un carburador de un solo cuerpo que se presenta menos exigente que en los dos Seat. Estos, están equipados con un doble cuerpo y son motores con curva de potencia más puntiaguda, lo cual se traduce, en la práctica, por un consumo más elevado. El Ford Fiesta cuenta con una relación peso/potencia más desfavorable que el 1.200 "sport" y que el 128/3p, pero su mejor coeficiente de penetración aerodinámica le permite mejorar su consumo respecto a los otros dos.

**PRECIO DE COMPRA**

La diferencia en los precios franco fábrica de estos tres modelos es apreciable, siendo el más caro el 1.200 "sport" (286.000 pesetas), seguido del 128/3p (260.000 pesetas) y el más barato el Fiesta "S" (233.000 pesetas incluido la opción del servofreno).

Ford Fiesta "S" ..... 2 **V**

**NUESTRA OPINION:  
 EL FORD FIESTA "S" POR DELANTE**

**E**L sistema de enjuiciamiento que hemos empleado —y que nos parece bastante objetivo— da la ventaja al Ford Fiesta "S" que se ha mostrado superior en tres elementos, mientras que Seat 1.200 "sport" y 128/3p 1.200 ganaban cada uno en uno. El cómputo total de los apartados ganados por el Ford es también superior (11 contra 4 y 6, respectivamente) pero, y ésta es tal vez la gran paradoja, el Ford Fiesta ha resultado ganador habiéndose mostrado inferior precisamente en el terreno en que un coche "deportivo" debería mostrarse con mayores triunfos: el de las prestaciones. Ello viene a corroborar lo que siem-

pre hemos dicho, que la comparación global entre varios vehículos sólo tiene sentido como orientación para el lector, posible comprador. Se pueden comparar las performances entre sí, la habitabilidad entre sí, el consumo, etc. etc., dejando bien claro cuáles son las ventajas de cada coche en cada terreno. La elección definitiva, la valoración definitiva, es algo totalmente subjetivo y en este caso concreto lo estamos viendo, puesto que quien busque un coche con cualidades deportivas, deberá escoger el Seat 1.200 "sport" o el 128/3p, y eso una prueba global no puede reflejarlo.

Luis Ramón CRIADO  
 Fotos: Enrique GUERRERO