

PRUEBA DEL R-5 GT

Revista gráfica del motor

Velocidad

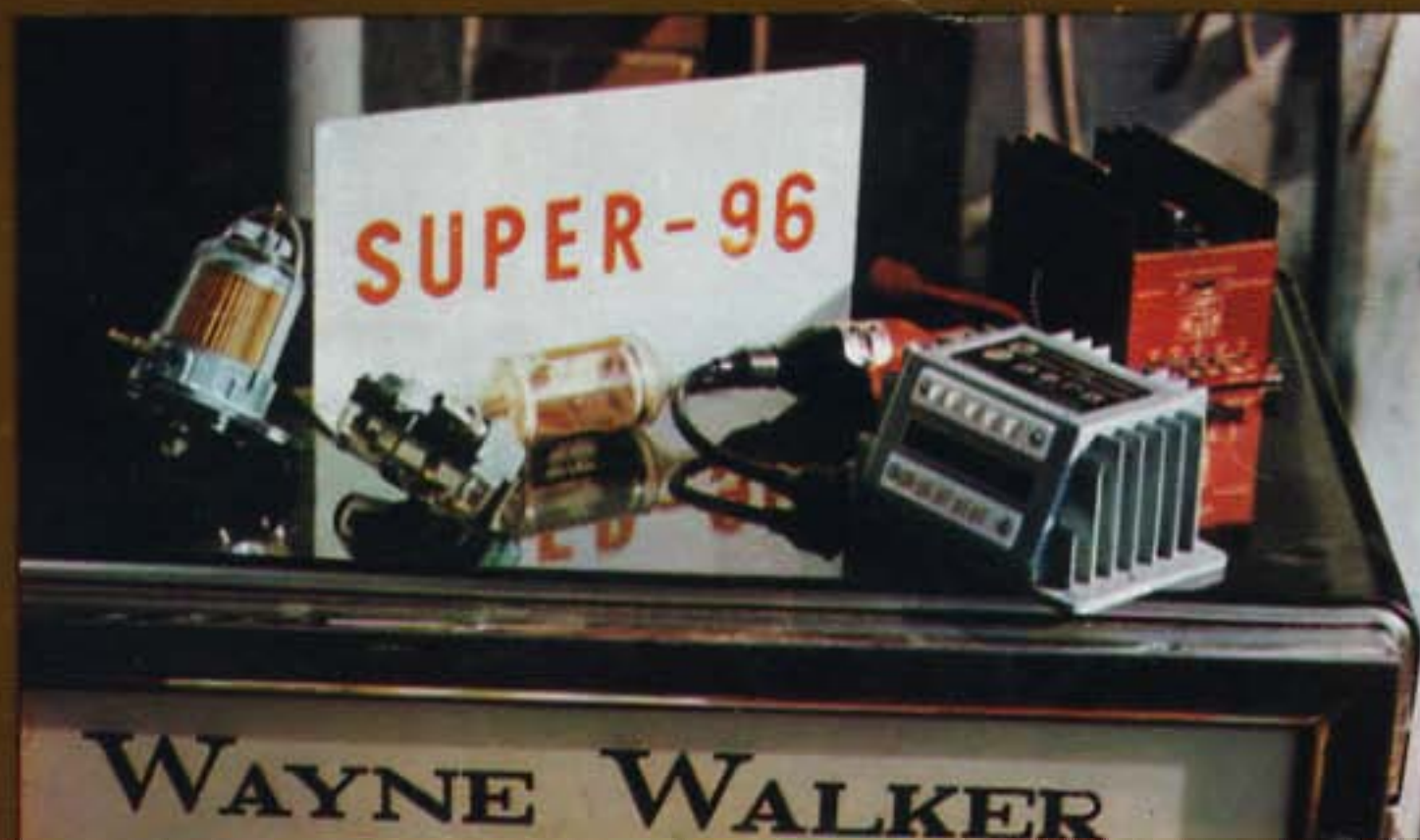
3
PT

MADRID, 13 DE DICIEMBRE DE 1975 • AÑO XVI • NUM. 744



1200 SPOR

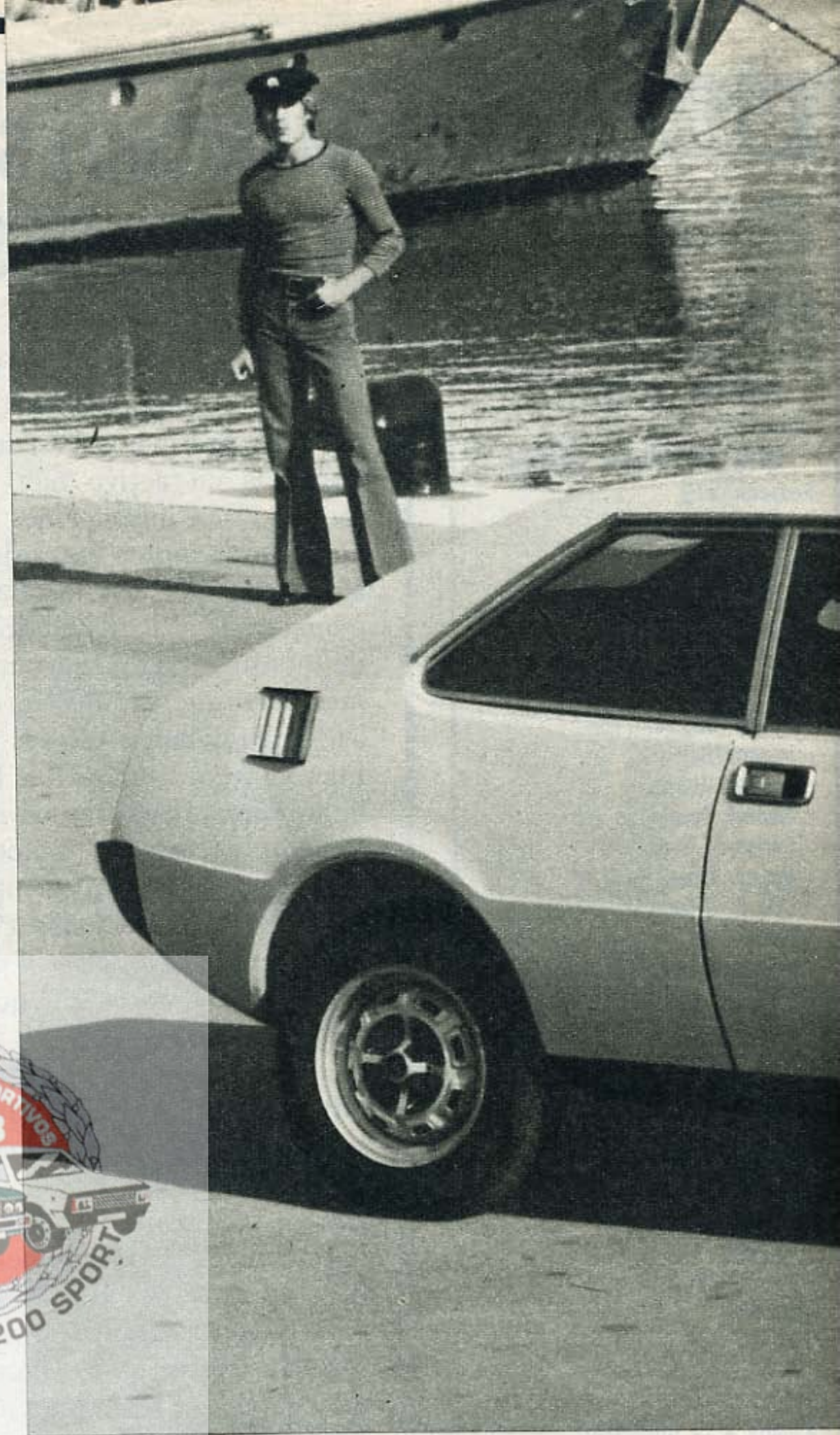
**POLEMICA:
EL
«SCALETRIC»
DE VIGO**



**LA DUDOSA
EFICACIA
DE LOS
ECONOMIZADO**



En el vano del motor se ha dejado espacio para montar servofreno para quien así lo desee. Puede apreciarse el sistema de calefacción, de gran rendimiento.



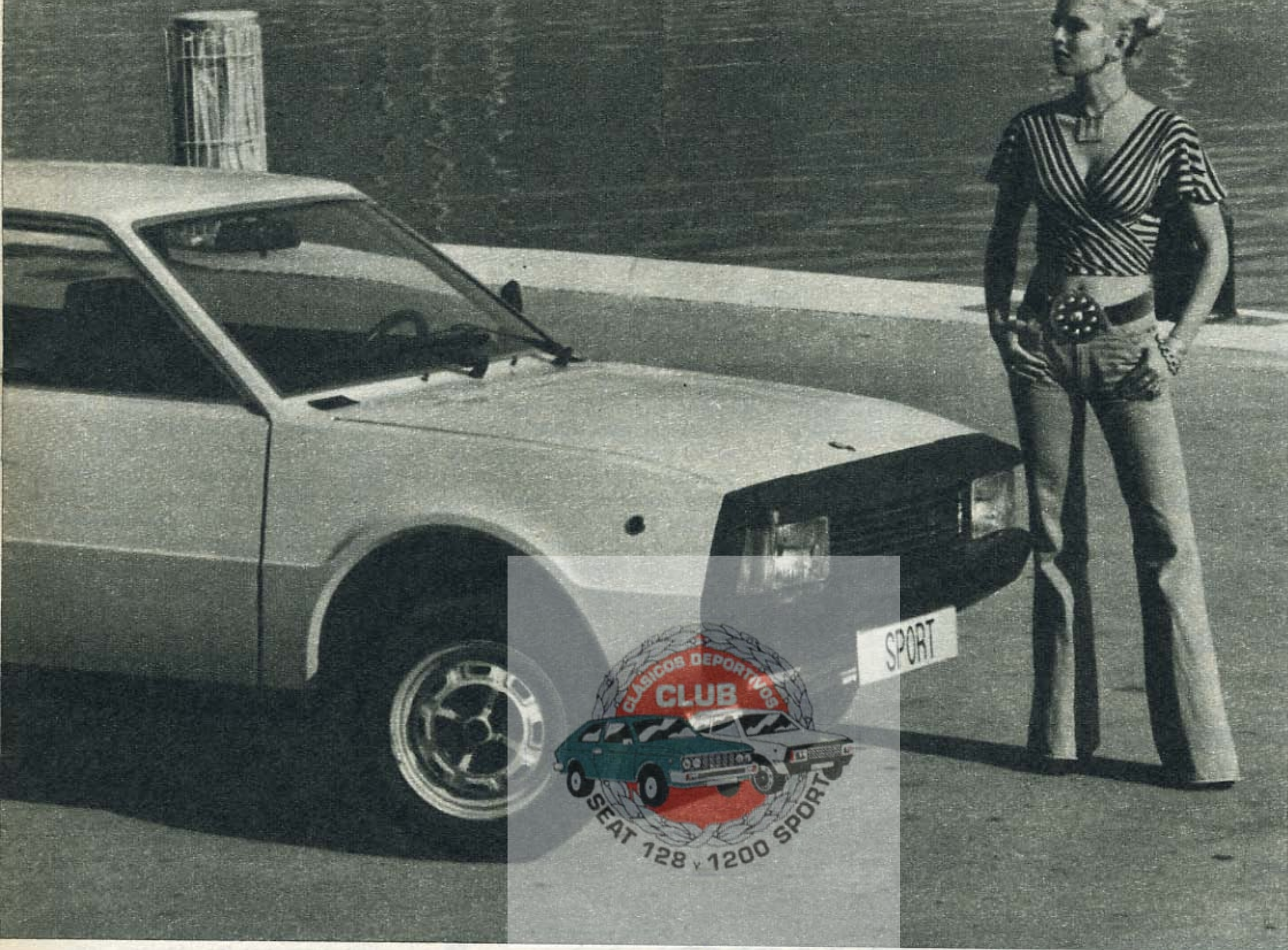
Vista posterior de cola truncada, muy de moda, y en la que también se han montado para-choques de poliuretano negro, como en la parte delantera.



Primeras impresiones sobre el Seat 1200 Sport en un recorrido que desde Málaga llegaba hasta Sierra Nevada, donde vemos a nuestro director en un alto de esta prueba previa.

**TOMA
DE
CONT
CON**

Esta vista lateral muestra la belleza de líneas netamente deportivas del nuevo coche español.



1200 SPORT

SEAT acaba de presentar su anunciado modelo 1200 Sport, del que ya en varias ocasiones hemos ido ofreciendo a nuestros lectores el anticipo informativo que nos ha facilitado nuestro sistema de espionaje, apostado en lugares donde los probadores de la casa fueron sorprendidos y se pudo obtener algún que otro documento gráfico, por medio del cual poder ir dando idea de cómo era —al menos en su forma— el nuevo coche en preparación de nuestra primera marca de automóviles. También en otra ocasión más reciente hemos podido dar alguna noticia refiriéndonos a su configuración técnica, —por cierto— ha resultado ser como esperábamos en los diferentes aspectos, razón por la cual podemos estar satisfechos de la forma en que han actuado nuestros “espías” particulares, buenos aficionados a lo que de nuevo se va produciendo en nuestra industria de automoción, para hacer partícipes de ello a nuestros incondicionales lectores y suscriptores.

Pero ya el 1200 Sport no es ningún secreto por medio de una primera toma de contacto hemos podido comprobar cómo es en sus diversos aspectos.

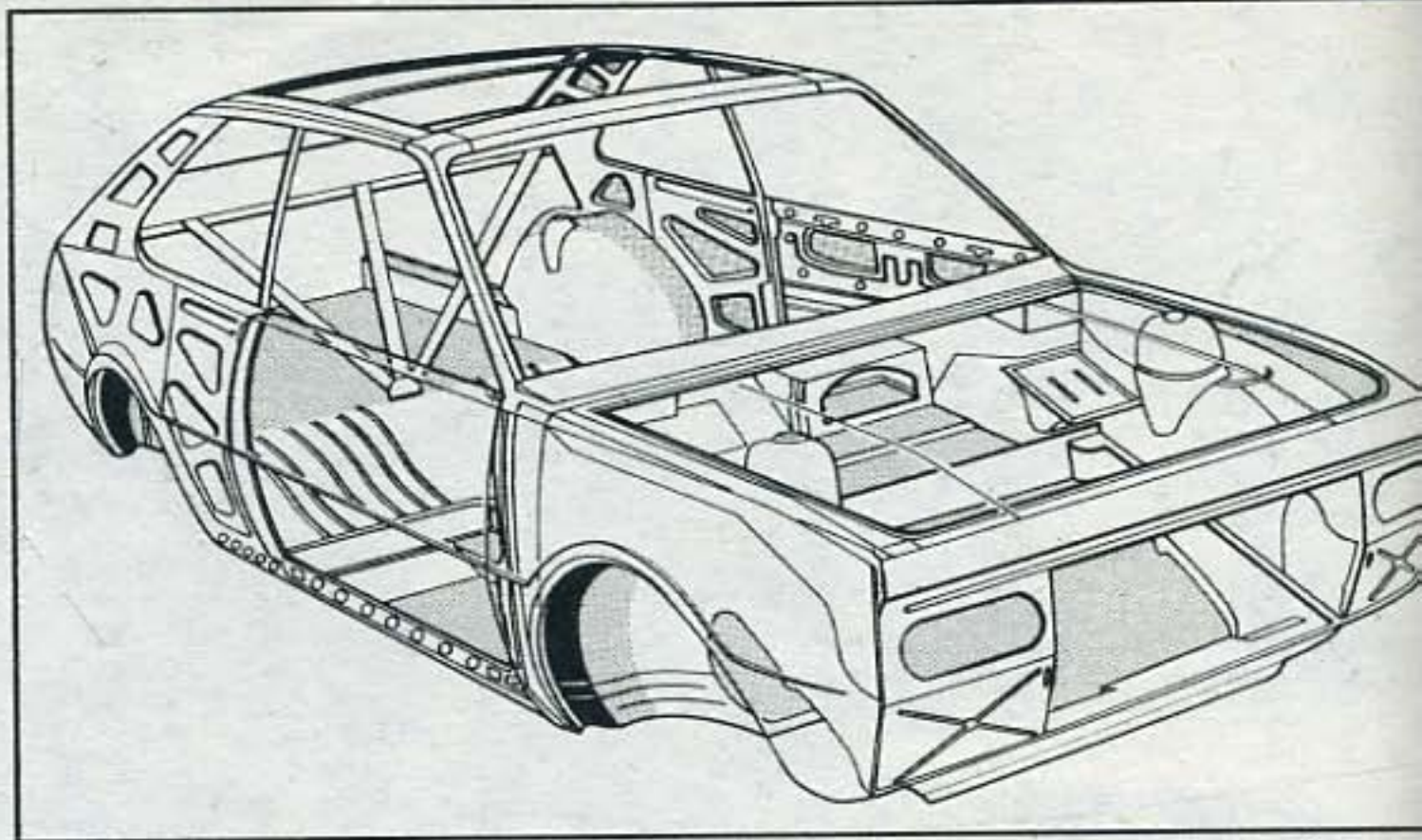
1200 SPORT

para poder hacer una descripción más completa, sin perjuicio de que más adelante hagamos la consabida prueba técnica con todo lujo de detalles, como el nuevo recién nacido merece, no sólo por ser nuevo, sino porque, efectivamente, se trata de un coche verdaderamente importante, que, al decir del diario deportivo francés "L'Equipe" del día 2 de diciembre, "esta vez se trata de un modelo original típicamente español". Es decir, un coche hecho a medida de nuestros gustos particulares.

PROYECTO "MADE IN MARTORELL"

El centro de proyectos de la marca, situado en la localidad barcelonesa de Martorell, ha sido el padre de la criatura, y esta vez no hay de Fiat más que la tecnología mecánica, que —con ser bastante— no era necesario desdeñar e ir hacia soluciones nuevas, cuando las adoptadas ofrecen la posibilidad de poder disponerse de ellas porque ya se tienen de otros modelos —124 y 127—, si bien se

ha debido proyectar de nuevo particulares, tales como la caja de cambios del 127, más reforzada, y el carter que une a ésta con el motor, dado que no servía el carter del 127 por ser de otras medidas el del acoplamiento del grupo motopropulsor, distinto al del 124 adoptado ahora, para obtener más potencia y mejores prestaciones, como corresponde al tipo de coche que se ha querido lograr, para un público amante de la conducción deportiva y, sobre todo, de lo que se sale de la serie normal, yendo a



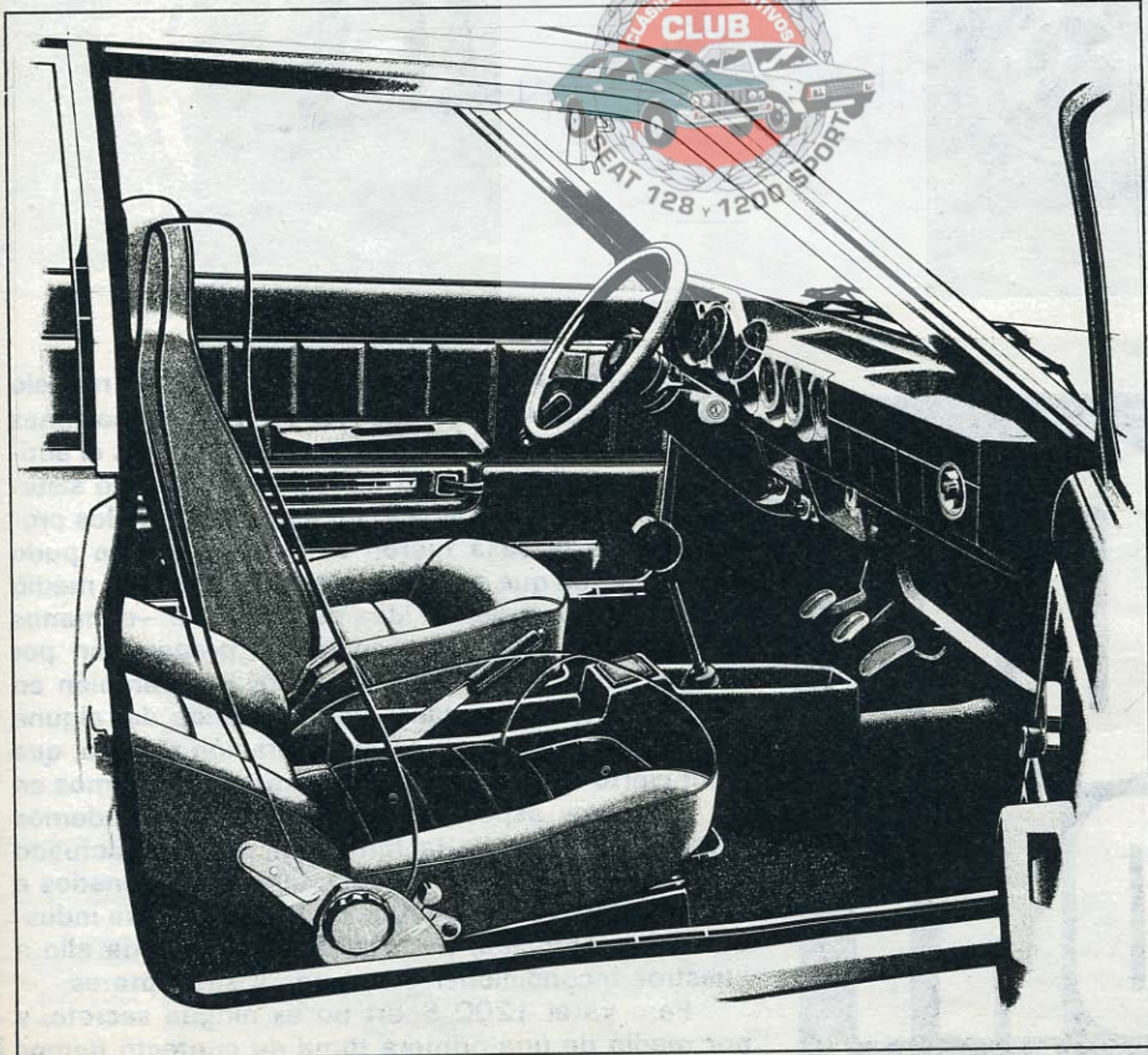
La estructura de la carrocería responde a un estudio muy depurado, en el que se han previsto las zonas anterior y posterior a resistencia diferenciada en caso de accidente.

un coche de minorías que aprecian el modelo fuera de serie o al menos de serie reducida, de construcción más refinada y para entendidos.

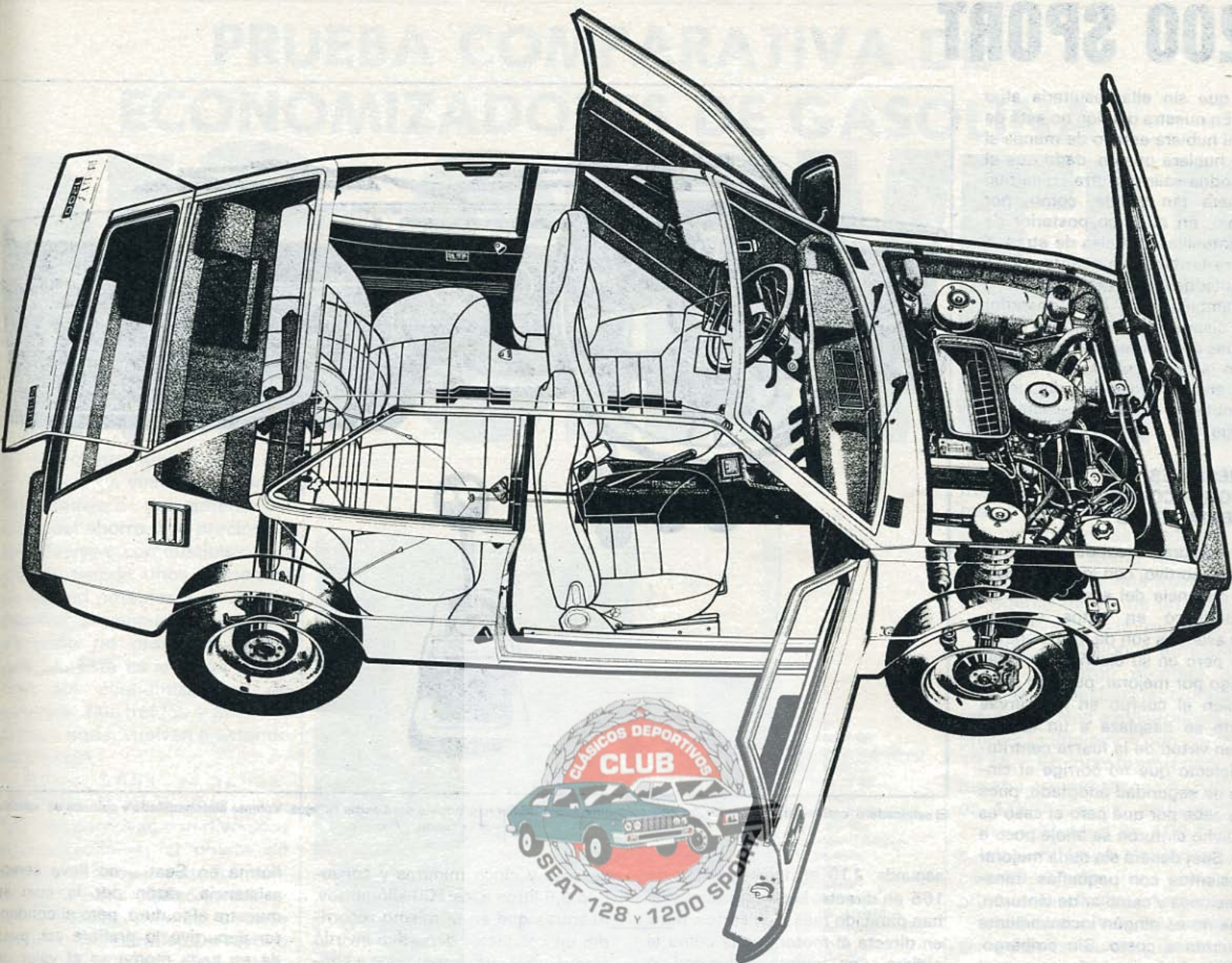
Por lo tanto, en lugar de ir a mecánicas más sofisticadas, como la del doble árbol de levas, se ha preferido el adoptar un motor ya de sobra conocido y experimentado —el del 124—, todo lo cual irá en beneficio del cliente, que siempre encontrará repuestos convencionales a su justo precio y que no tendrá necesidad de costosos reglajes de puesta a punto, con lo

cual podrá disponer de un coche con buenas prestaciones sin mayores dispendios económicos que los que precisa cualquier coche de serie. En este aspecto es indudable que Seat ha sabido "dar en el clavo", es seguro que de ello depende el buen éxito comercial de este coche, que si en principio puede parecer caro —235.000 pesetas franco fábrica—, no hay que olvidar su condición de coche con características especiales que lo personaliza, mismo que a quien lo conduce, que al ser de un diseño de estructura estructurada aparte, construido en serie limitada, tiene que ser necesariamente más caro que el de una berlina normal de parecidas características mecánicas.

Este punto de la carrocería que conviene destacar, por ser un proyecto íntegramente español, fue diseñado por la propia Seat en colaboración con el carrocerista Tarrasa INDUCAR, que es la empresa que construye la caja según el dibujo y condicionamiento impuestos por los técnicos, ingenieros y proyectistas de la propia Seat. Una carrocería no es sólo una forma, sino el compromiso de una distribución de volúmenes y disposiciones de todo el entramado del esqueleto, al que se confía la resistencia, la colocación de los órganos mecánicos e incluso la estabilidad aerodinámica y hasta la seguridad en caso de accidentes, posibilidad de todo vehículo que rueda por carreteras. A este respecto, se viene hacer hincapié en el aspecto estético, aerodinámico y de resistencia del proyecto de la carrocería, que una vez realizada, ha sido comprobado en el túnel de viento del Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial, e incluso en el túnel de viento de la propia Fiat, habiéndose llegado al aspecto de su aerodinámica, un coeficiente de penetración de —indudablemente muy bueno— por el que se expresa la resistencia opuesta por el aire en el desplazamiento del automóvil. En cuanto a la rigidez de la caja, y aunque algo que no se puede medir en pruebas ni instrumentos, se puede asegurar sin temor a equivocarse que ha de estar bien estudiado



Asientos delanteros con reposacabezas integral y respaldo totalmente abatible en ambos sentidos para permitir la entrada a las plazas posteriores.



conseguida, por cuanto a un conductor que sepa valorarlo por intuición no es ajeno el que no se observa el menor ruido por flexión de la carrocería en tramos de piso irregular o malo, obteniéndose la impresión de un conjunto muy rígido e indeformable con el uso.

ESTÉTICA DE AGRADABLE PRESENCIA

Este será un punto a favor del nuevo coche, puesto que en este aspecto —dada su condición— será donde con mayor intensidad concluirán las miradas de los observadores posibles clientes de este SEAT 1200 Sport, del que en principio se construirán 25 unidades diarias para ir aumentando si la demanda crece, como ocurrió con el anterior modelo 124 Coupé 600, ya desaparecido, al que después siguió el 1800, también perillado por necesidades de un mercado en el que los coches de aire deportivo —sport— han de cambiar con relativa frecuencia, si bien a este le auguramos bastantes más años de vida, por tratarse de un coche en cuya conservación no

habrá las complicaciones que en los mencionados, de mecánica más complicada y costosa de mantener en perfecto estado de servicio.

Pero ciñéndonos a su apariencia estética, nos encontramos con un coche de medidas muy limitadas para un mejor uso en la ciudad, con mejores posibilidades en el tráfico y en el aparcamiento. Pero a pesar de ser un coche recortado, no resulta en absoluto mazacote o pesado, manteniendo la agilidad y agresividad de líneas de coche deportivo. El frontal es quizá lo más agraciado, con sus líneas horizontales en la calandra y los faros rectangulares, flanqueados en las esquinas por intermitentes de buen tamaño, y todo ello enmarcado en un bastidor de poliuretano reforzado en su parte baja, que hace el oficio de parachoques amortiguador, que resiste perfectamente golpes ciudadanos sin deformación hasta velocidades de 5 kilómetros por hora, y deformándose, pero sin comprometer a la carrocería, hasta los 10 kilómetros por hora.

El capot tiene un punto de inflexión en que se vuelve más horizontal, quedando este quiebro

hacia unos 25 a 30 centímetros de donde termina el bastidor de poliuretano antes mencionado. Este quiebro se estudió para obtener un aspecto más personal y original, pero no se descuidó el que pudiera influir en la aerodinámica, dando lugar a turbulencias que pudieran frenar la marcha del coche en altas velocidades. El túnel de viento demostró que no había ningún inconveniente, y por ello no se quiso prescindir de algo que daba al coche un sello indudablemente agradable y digno de ser valorado. Un pequeño "spoiler" o faldón bajo el parachoques delantero no sólo mejora la apariencia externa, sino que evita las turbulencias que pudieran formarse bajo el coche, dejando una zona de atmósfera calma o neutra que impide el que por debajo sea frenado en su avance con resistencias innecesarias o perniciosas.

Disposición de los distintos elementos, con motor transversal del 124 y tracción delantera. Se trata de un coupé 2 + 2, en el que los asientos posteriores son más bien para niños, como sucede en la mayoría de los coches deportivos. Y en este tamaño no se puede pedir otra cosa.

La parte posterior, bastante tumbada y en forma de cola truncada, es también vistosa, si bien la luneta trasera podía haber bajado más para obtener una retrovisión más completa, subsanándose ello con el buen retrovisor externo, signo éste por el cual parece que SEAT se dispone a ponerse al día en aspecto tan primordial para la seguridad. Lateralmente no hay nada que oponer. La buena visibilidad del parabrisas se completa con las ventanillas de puerta y las posteriores se levantan algo hacia arriba en su parte posterior, pero sin llegar a lo del 127, ni mucho menos. La rejilla lateral en cada lado del coche y en su parte posterior de cada flanco es la salida de aireación del habitáculo, que estéticamente es muy discutible y parece haberse puesto más que nada como motivo de ornamentación, para dar alguna gracia a una

1200 SPORT

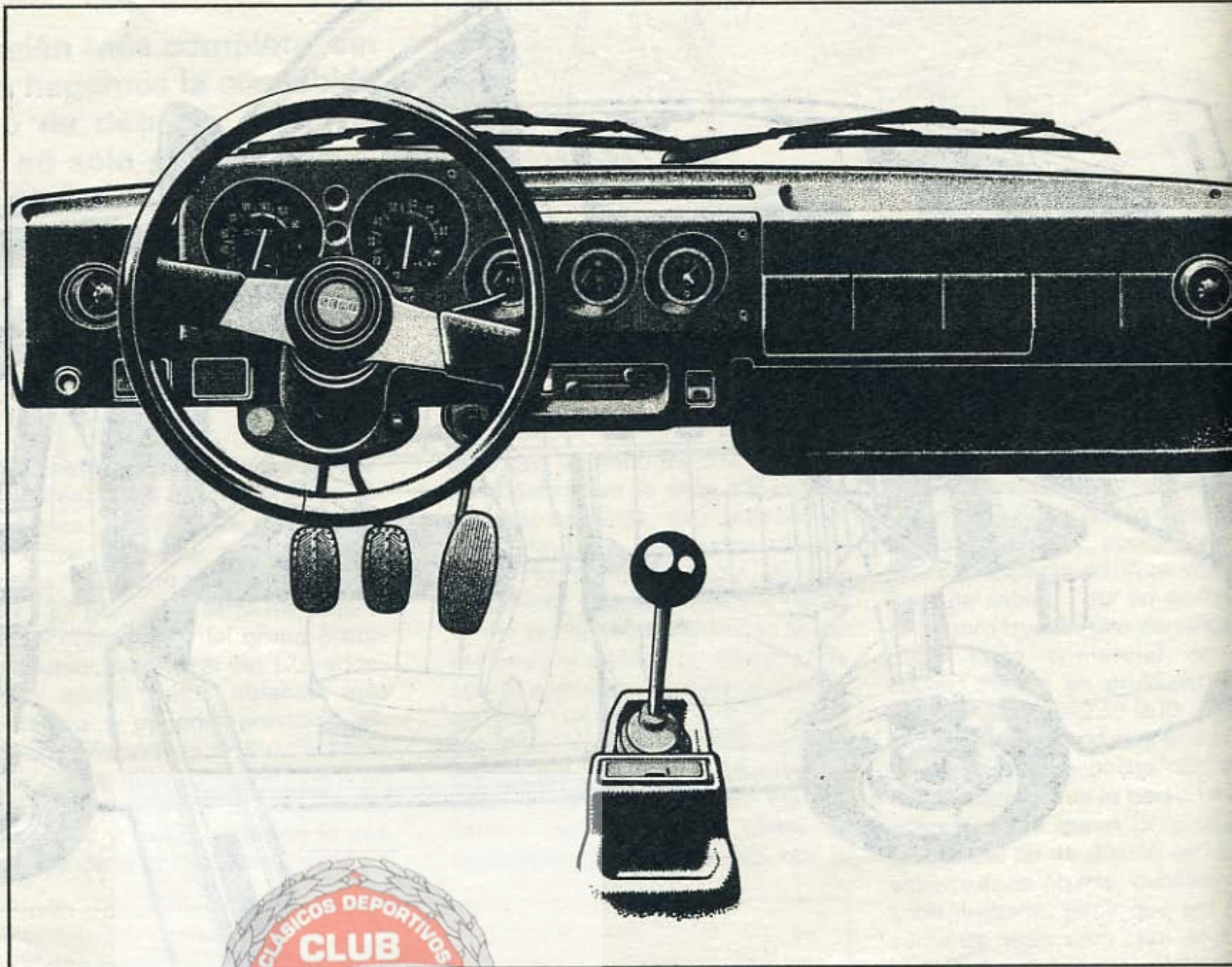
zona que sin ella resultaría algo sosa. En nuestra opinión no está de más ni hubiera estado de menos si no se hubiera puesto, dado que el aire podría salir por otra rejilla que no fuera tan visible, como, por ejemplo, en el cerco posterior de las ventanillas laterales de atrás. Y ya para terminar en cuanto a este particular de la estética, baste decir que también en la parte posterior se ha dispuesto de un amplio para-choques de poliuretano negro —como en la parte delantera—, encastado en la carrocería y dispuesto para obtener de él una resistencia análoga.

IMPRESIONES DE CONDUCCION Y PRESTACIONES

La postura de conducción es la de un deportivo, con los asientos a poca distancia del suelo, como es característico en estos coches. Estos asientos son de forma anatómica, pero en su diseño hay todavía algo por mejorar, pues no sujetan bien el cuerpo en las curvas cuando se desplaza a un lado u otro en virtud de la fuerza centrífuga, defecto que no corrige el cinturón de seguridad adoptado, pues no se sabe por qué pero el caso es que dicho cinturón se afloja poco a poco. Seat deberá sin duda mejorar los asientos con pequeñas transformaciones y cambiar de cinturón, lo que no es ningún inconveniente en cuanto a costo. Sin embargo, hay que decir en su favor que el anclaje superior del cinturón está situado en un punto ideal para impedir que afecte al cuello del usuario en caso de accidente, al salir lanzado el cuerpo hacia delante.

Los pedales quedan desplazados un tanto hacia la derecha por el paso de rueda, pero esto no es inconveniente importante, pues pronto se acostumbra el conductor a ellos, y en cuanto al volante, es de tamaño y forma bien estudiados, siendo el particular de la dirección uno de los mejores en la conducción. Respecto a la palanca de cambio, situada bien a mano, permite maniobras de cambio rápidas, y únicamente quizá la primera sea la que presenta alguna dificultad en su engrane, pues queda algo lejos de enclavar y dura en este caso. No así en las otras marchas.

La aceleración es buena desde el primer momento y la casa da una cifra de treinta y cinco segundos en el kilómetro con salida parada, cifra que deberemos constatar cuando efectuemos la prueba a fondo de este interesante coche. Las cifras de velocidad máxima son de 40 km/h. en primera, 75 en



El salpicadero, con una instrumentación muy completa sobre tablier negro mate para evitar reflejos. Volante almohadado y palanca de cambio muy a la mano.

segunda, 115 en tercera, cerca de 165 en directa. Los desarrollos nos han parecido más bien cortos, pues en directa el motor suena como si pidiera una quinta velocidad o superdirecta, con la que se alcanzaría más velocidad en los llanos largos y sobre todo se reduciría con ella el consumo. Este particular del consumo parece que será motivo de discusiones. Las pruebas que hizo la casa a velocidad constante de 90 km/h. arrojaron una cifra de 6,4 l/100 km., de 7,3 a 100 y de 8,8 a 120. Nuestro consumo en la prueba de presentación y el de los restantes compañeros fueron mayores, pero hay que tener en cuenta que los coches fueron probados partiendo de Málaga, casi a nivel del mar y subiendo hasta una cota de 2.500 metros en la carretera del Pico Veleta, de Sierra Nevada, con un tramo, como el de Granada hasta la referida cota, de frecuentes curvas, en que, tanto por ellas como por las fuertes rampas, había que utilizar a menudo la segunda. Este particular del consumo será otro de los que habremos de analizar también a conciencia en la prueba que hagamos.

Por lo que se refiere al consumo en ciudad, la marca ensayo sobre un recorrido de 22 kilómetros, en el que un conductor tipo padre de familia tardó en recorrerlo

sesenta y cinco minutos y consumió 8,9 litros a los 100 kilómetros, mientras que en el mismo recorrido, un conductor deportivo invirtió cincuenta y nueve segundos y consumió 14,3 litros a los 100 kilómetros, haciendo los cálculos necesarios en ambos casos para llegar a tales cifras, ya que no se completaron los 100 kilómetros en ninguno de los dos casos, pues, como decimos, fue sobre un recorrido igual para ambos de 22 kilómetros por el congestionado tráfico urbano.

En la prueba nos pareció que había un "bache" algo apreciable entre la segunda y la tercera, quedando algo más distanciadas de lo normal, pero este es otro extremo que deberemos comprobar, pues no se puede apreciar con certeza en una prueba que más bien fue —como decimos— una toma de contacto previa.

El particular de la suspensión nos sorprendió agradablemente, pues tratándose de un sistema que no es sino el del 127, de por sí notablemente duro y seco en sus reacciones, nada de ello se observó en este caso, poniéndose de manifiesto una suspensión bastante confortable, aspecto éste digno de tenerse en cuenta al tratarse de un coche deportivo. Y el freno, de circuitos independientes —como es

norma en Seat—, no lleva asistencia, razón por la que muestra algo duro, pero el conductor deportivo lo prefiere así, ya que en cada momento el volante ofrece la frenada que precisa, siendo difícil el que se bloqueen las ruedas. Está previsto —no obstante— el espacio suficiente para el servofreno si se desea. También hay que objetar que el motor de la dirección es algo poco silencioso, pero, ¿quién quiere un deportivo absolutamente silencioso? Al conductor de este tipo de coches le gusta vivir la conducción y oír cantar a su motor, lo mismo que "sentir" el freno en su pie en cualquier circunstancia de la conducción, y por ello desdeñar la servoasistencia. En todo caso, pensemos que el motor de este tipo de coches no es el mismo del coche normal, que se enciende sólo o antes que nada la dirección, y no es que el Seat Sport no sea cómodo ni confortable, pero es la comodidad y confort justos que requiere el conductor deportivo. Un coche éste que damos la bienvenida y la bienvenida por lo mucho que tiene el coche nuestro, como ha sido "L'Equipe", y que aunque sea un modelo para multitudes, no sería extraño que fuera considerado como "Coche del Año" en

L. F. MED