



NUMERO 106 • DICIEMBRE 1975 • 40 PTAS.

SEAT 75



El nuevo Seat 1200 Sport: un motor elástico y una estabilidad excepcional. El nuevo modelo ha sido recientemente presentado y en breve se encontrará a la venta en toda España. El 1200 Sport, auténtico deportivo, representa un brillante resultado de la investigación en SEAT tanto por su diseño como por las soluciones mecánicas que presenta.

SUMARIO

- 1 EDITORIAL.
- 3 NUESTROS LECTORES.
- 4 BIBLIOGRAFIA AUTOMOVILISTICA, por Oscar Montero.
- 6 UN COCHE PARA 1980, por Luis M. Florián.
- 10 UN COCHE Y UNA MODA, por María Luisa Merino.
- 14 SEAT INFORMA.
- 18 NUEVO SEAT 1200 SPORT.
- 26 PRUEBA DEL 1200 SPORT, por Mariano Otermin.
- 36 LA OPINION DE LOS EXPERTOS.
- 40 RACING, por Oscar Montero.
- 43 EL ARTE DE CONDUCIR, por Antonino G. Berges.
- 47 LEIDO PARA USTED.
- 49 GRANADA: EL SOL, LA NIEVE, LA MAR, por Oscar Montero.
- 55 HUMOR, por Erik Miguel.

EDITA:

DEPARTAMENTO DE PRENSA SEAT.
REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD:

Avenida del Generalísimo, 146.
Madrid-16.

DIRECTOR:

J. Gómez Mar.

JEFE DE REDACCION:

Francisco F. Castillo.

SECRETARIO DE REDACCION:

José María L. Alonso.

CONFECCION:

Enrique Mingo.

REVISTA CONTROLADA POR



Ultimo control: junio 1975.

Difusión media: 99.970 ejemplares.

* Las distintas colaboraciones en SEAT 75 expresan libremente la opinión de sus respectivos autores.

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.

Plomo, 19. Madrid-5.

Depósito legal: M. 4.230-1968.

EJEMPLAR GRATUITO

SEAT 75

NUMERO 106 ★ DICIEMBRE 1975

UN COCHE A NUESTRA MEDIDA

Mucha gente se pregunta "por qué SEAT no cesa de lanzar nuevos modelos", sin darse cuenta que ese dinamismo no es más que el reflejo del también enormemente dinámico mercado automovilístico nacional. La sociedad española está cambiando a gran velocidad y SEAT trata de adaptarse ágilmente a las nuevas generaciones de usuarios y a sus nuevos gustos. La gama de coches Seat no se parece nada a hace tres o cuatro años (desaparecidos los 600, 850, 1500, etcétera), porque tampoco los españoles son los mismos..., como tampoco (y ponemos un ejemplo bien triste) son iguales los precios del carburante, por no citar otras circunstancias.

Pero esperar apaciblemente a que la realidad se vaya definiendo en todos sus perfiles, para no equivocarse y "no correr ningún riesgo", es correr el riesgo mucho mayor de llegar siempre tarde, lo que constituye quizá una equivocación mucho mayor.

Una de las más valiosas características de una empresa moderna es que cuenta con los adecuados servicios de estudios de mercado. Son a la vez los profetas y los intérpretes del comportamiento de la demanda, que sustituyen la antigua chispa de la intuición empresarial por la metodización de los modelos económicos de previsión, de análisis estadístico y la correcta valoración de periódicas muestras de opinión.

Al llegar a cierto grado de desarrollo automovilístico, todos los países decantan en número suficiente "un tipo especial de conductor que quiere un tipo especial de coche", por decirlo brevemente. Los meticolosos estudios de mercado que SEAT empezó a hacer en 1972 y 1973 llevaron a la conclusión de que en 1976 habría una demanda suficiente elevada de un coche Sport como para acometer su construcción en serie, permitiendo unos márgenes a cierta rentabilidad empresarial. El período disponible de tres a cuatro años era suficiente para desarrollar a fondo el proyecto de un **automóvil nuevo de arriba abajo**, solucionar todos los problemas técnicos, de fatiga y resistencia de estructuras, seguridad pasiva y, en último caso, homologación internacional, llegando a tiempo todavía de ser los primeros en satisfacer esa específica demanda.

Esta es, en pocas palabras, la historia del Seat 1200 Sport. Cada una de las preguntas que puedan hacerse ampliando detalles se contesta sabiendo que es estrictamente lo que deseaban la mayoría de este personalizado segmento de automovilistas. En concreto, es lo ocurrido con la cilindrada, pues aunque para algunos sería preferible montar un 1.430 y hasta un 1.800 c. c., para la mayoría lo cierto es que quieren la potencia exacta para llevar ellos el coche y no que sea el coche quien les maneje a ellos, rebosando un estéril exceso de caballos. Tampoco se trataba de poner simplemente a un modelo 127, por ejemplo, un motor mayor, con lo que no dejaría de seguir siendo básicamente un 127, pero nunca un auténtico coche Sport.

No es un secreto para nadie que SEAT no ha escatimado medios, ni ilusión, ni esfuerzos personales para ofrecer ese soñado modelo, genuinamente español y digno exponente, fuera de nuestras fronteras, del progreso alcanzado tanto por la industria como, lo que es igualmente evidente, por los propios automovilistas de nuestro país. Ahora ellos tienen la palabra y SEAT la convicción de haber hecho un buen trabajo.

ENCUENTRO 76

UN COCHE Y PARA UN AÑO

La moda del vestir, como la línea de los automóviles, es quizá una de las cuestiones externas que mejor definen una época concreta al conferirle una particular estética que la diferencia de cualquier otra. Si asistimos a la proyección de un film o contemplamos una fotografía podemos, con sólo observar los automóviles que circulan y los vestidos de las personas, determinar su antigüedad o actualidad. Cuando se impuso en el cine la moda "retro", la recreación de los años 30 y 40, fue claro que la cuestión más importante para producir una película eran los figurines y los automóviles de época.

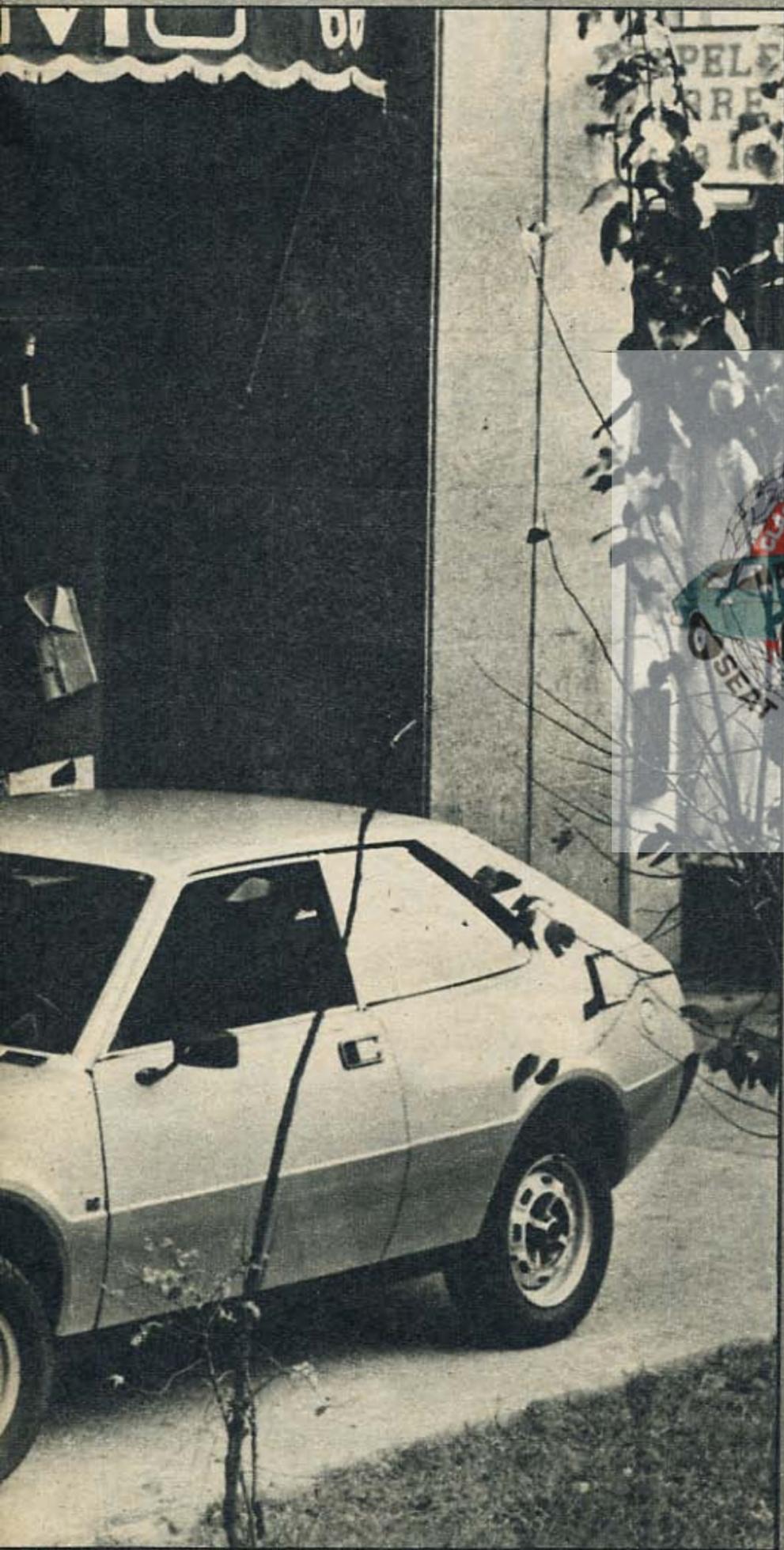
De acuerdo con esta teoría se puede afirmar que la estética y la apariencia que definirá 1976 podemos encontrarla en los automóviles y las modas que vean la luz en su transcurso. Posiblemente ningún vehículo más apropiado que el Seat 1200 Sport para dar la imagen del año: una línea nueva, moderna y agresiva, con sabor y vocación europea. Respecto a la moda, hay motivos para afirmar que lo más destacable del año va a ser —estando siendo— el capítulo dedicado al hombre. Tradicionalmente, en España no ha habido por parte de la población masculina una excesiva preocupación por el vestir. Ya en los últimos años se ha detectado una mayor inquietud en estas cuestiones, aparentemente frívolas si se quiere, pero de importantes denotaciones sociales.

Por otra parte, es notorio que la moda masculina en España ha estado muy acusadamente hasta ahora bajo la influencia de la italiana. Por ello, el año que empieza representa también una novedad en el sentido de que se ha iniciado la búsqueda de un estilo español, acorde con nuestros gustos y heredero de nuestras tradiciones. En esta tendencia se inscribe la línea "Encuentro 30/76", presentada por la sastrería Simo, de Madrid, con organización del Consejo Español de Sastres y la colaboración de numerosos sastres españoles.

Si en el mundo del automóvil nacional la salida del 1200 Sport representa un alto grado de madurez técnica y un éxito de línea y diseño, una prueba, en definitiva, del alto nivel industrial y creativo alcanzado por nuestras empresas, la línea "Encuentro 30/76" de moda masculina sirve de "test" para determinar la gran importancia de



UNA MODA QUE COMIENZA



la artesanía española, tanto en cantidad de modelos y diseños originales como en la calidad.

Paradójicamente, si el español es cada día más exigente respecto a sus automóviles y aprecia y conoce las virtudes de una línea o una mecánica, por la misma razón empieza ahora una atención en el vestir como nunca la ha habido anteriormente, preocupándose de las combinaciones de colores y la elección de los complementos.

UN COCHE Y UNA MODA

En las fotografías que ilustran estas páginas se unen armoniosamente coche y moda. Del 1200 Sport, de sus



UN COCHE Y UNA MODA PARA UN AÑO QUE COMIENZA

características, ya se habla en otro lugar de esta revista. Vamos a referirnos exclusivamente a las peculiaridades más destacables de la nueva línea masculina.

En colores triunfan, como en el resto de Europa, los tonos verdes, combinados y mezclados con otros tonos adecuados (marrón, gris...) Continúan utilizándose los tonos oscuros para trajes de vestir, aunque en etiqueta (smoking, chaqués y frac) se ha rehuido el clásico negro de granito en beneficio de lanas muy finas con labrados o alpacas.

En general, las americanas son ligeramente más cortas, menos ajustadas aunque levemente entalladas, de una forma más natural. Se ha incrementado el uso de la chaqueta cruzada, sobre todo en trajes de vestir, y generalmente se rehúyen las aberturas. También es destacable la acentuación de uso del chaleco en toda su variedad, incluso en los conjuntos deportivos. Los gabanes, por su parte, adoptan, los de vestir, el entallado clásico, y los deportivos, cruzados con cinturón a la espalda o completo, pudiendo llevar tablón en el centro de la espalda.

Así es, a grandes rasgos, la moda para 1976, la forma de vestir que va a definir durante este año que empieza a los españoles elegantes.

MARIA LUISA MERINO





TODO SOBRE EL SEAT 1200 SPORT

EL PORQUE DE UN NUEVO MODELO

Con la progresiva madurez del mercado español, que ya cuenta con cinco millones de automóviles en circulación, ha surgido en los últimos años un creciente sector de usuarios que, por sus particulares características y gustos automovilísticos, desea disponer de un "coche diferente, tanto en su estética como en sus posibilidades de conducción". Son automovilistas para los que uno de los principales atractivos de un coche es sin duda el **placer de conducir**, entendido de una forma muy personal, especialmente activa y segura. Para este tipo de conducción es insuficiente, en efecto, el margen de actuación que permiten las características de las berlinas normales de utilización familiar, como asimismo el de los deportivos de altas cilindradas, en los que su elevada potencia se impone también en gran medida a los propios conductores. Por otra parte, y en estrecha conjunción con las posibilidades mecánicas, se busca un tipo de automóvil de línea original y acusada personalidad con el más alto nivel de confort y comodidad interior.

Con todo, en las actuales circunstancias, y para responder a estas exigencias de una forma equilibrada, no es suficiente ya el concepto clásico de vehículo deportivo sin apenas posibilidades de otro tipo. El conductor de hoy se resiste a perder las principales ventajas que puede disfrutar a diario en una berlina familiar y, por ello, en muy pocos casos está dispuesto a renunciar más allá de lo imprescindible a una capacidad y utilidad normales.

Nace así un nuevo concepto de Sport basado en una utilización versátil y flexible que permite disfrutar plenamente del coche en el uso cotidiano.

Atendiendo a este planteamiento de conjunto, SEAT ha estudiado y desarrollado el proyecto de nueva concepción que ahora se presenta: el Seat 1200 Sport. Un esfuerzo a la altura de su tradición como primera empresa automovilística del país.

En los capítulos que siguen se expone con detalle la forma concreta en que se han aplicado las ideas que han regido el diseño y construcción general del nuevo Seat 1200 Sport.

SEAT ha querido poner a disposición del usuario un modelo único que incorpora las soluciones técnicas de probado rendimiento, derivadas de la amplia y valiosa experiencia que supone haber lanzado ya al mercado nacional y exterior más de tres millones de turismos.

CARACTERISTICAS DEL NUEVO MODELO DEPORTIVO ESPAÑOL.

DISEÑO AVANZADO Y TECNICA PROBADA.



MOTOR

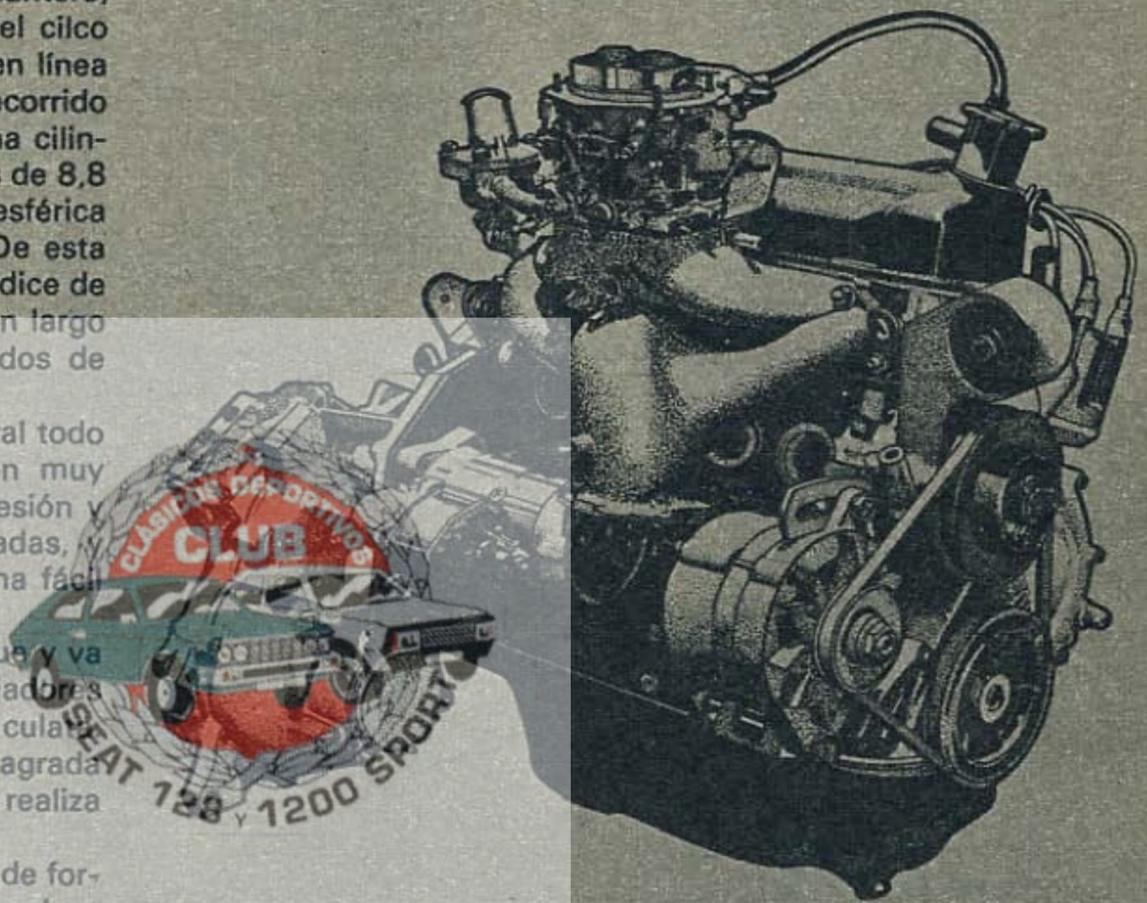
El Seat 1200 Sport va equipado con un motor delantero, situado en posición transversal, que funciona según el ciclo OTTO de cuatro tiempos. Consta de cuatro cilindros en línea "supercuadrados", con un diámetro de 73 mm. y un recorrido del émbolo de 71,5 mm., que le permiten alcanzar una cilindrada total de 1.197 c. c. La relación de compresión es de 8,8 a 1 y la cámara de combustión es cónica, con base esférica prominente, construida sobre la cabeza del cilindro. De esta forma, su diseño permite un alto rendimiento con un índice de compresión desahogado. Los cilindros tienen un faldón largo en las zonas de esfuerzo y el mínimo en los costados de amarre del bulón.

El cigüeñal es de cinco puntos de apoyo y en general todo el conjunto lo componen elementos de construcción muy robusta. Cada cilindro lleva dos segmentos de compresión y uno de engrase. Las válvulas van en cabeza, inclinadas, poseen una gran superficie de cierre para asegurar una fácil alimentación y un rápido escape.

El árbol de levas va situado lateralmente en el bloque y va mandado mediante correa desde el cigüeñal. Los empujadores son cortos y actúan sobre los balancines situados en la culata. De esta forma, el reglaje y puesta a punto, que tanto agrada "personalizar" a los amantes de los modelos Sport, se realiza cómodamente.

Los colectores de admisión y escape están ubicados de forma entrelazada para que los gases de admisión sean precalentados, con lo que la mezcla es más homogénea y por tanto el aprovechamiento del combustible se eleva al máximo.

La potencia del motor del Seat 1200 Sport es de 67 CV.



TODO SOBRE EL SEAT 1200 SPO

(DIN), conseguida a 5.600 r. p. m. Dadas las características de construcción de este vehículo, la relación peso/potencia es de 12 kg/CV., es decir, que cada caballo de potencia sólo tiene que mover doce kilos.

Esto no sólo significa potencia, sino un sensible ahorro de combustible, pues la abundancia de potencia permite engranar una marcha larga, la tercera o la cuarta, en recorridos normales con un consumo bajo. Así, con gasolinas de 92 a 96 octanos y cargado a tope, con cuatro personas más 40 kg. de carga, en una velocidad constante de 100 km/hora, el consumo es de 7,3 litros cada cien kilómetros.

Otra característica que define el alto rendimiento del motor es el alcanzar su par máximo de 9,2 mkg. a sólo 3.700 vueltas

por minuto. Por otro lado, la curva que representa su desarrollo es muy plana, lo que indica que cualquier conductor puede disponer de un gran caudal de potencia aun en marcha lenta.

La refrigeración del motor es muy eficaz, merced a un circuito de circulación forzada de agua por bomba. La capacidad de dicho circuito es de 7 litros.

Un termostato regula el flujo y temperatura del agua en el circuito. El ventilador es propulsado mediante un motor eléctrico que lleva instalado un interruptor termométrico que actúa automáticamente cuando la temperatura del agua supera los 90°C. y se desconecta, también automáticamente, cuando baja de 90°C.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL MOTOR

Potencia: 67 CV (DIN) a 5.600 r. p. m.
49,2 kW (SI) * a 5.600 r. p. m.

Par máximo: 9,2 kg. (DIN) a 3.700 r. p. m.
92 Nm (SI) a 3.700 r. p. m.

Cruce de válvulas

Admisión: Comienzo, 10° antes del PMS.
Fin, 49° después del PMI.

Escape: Comienzo, 50° antes del PMI.
Fin, 9° después del PMS.

Juego entre válvulas y balancines

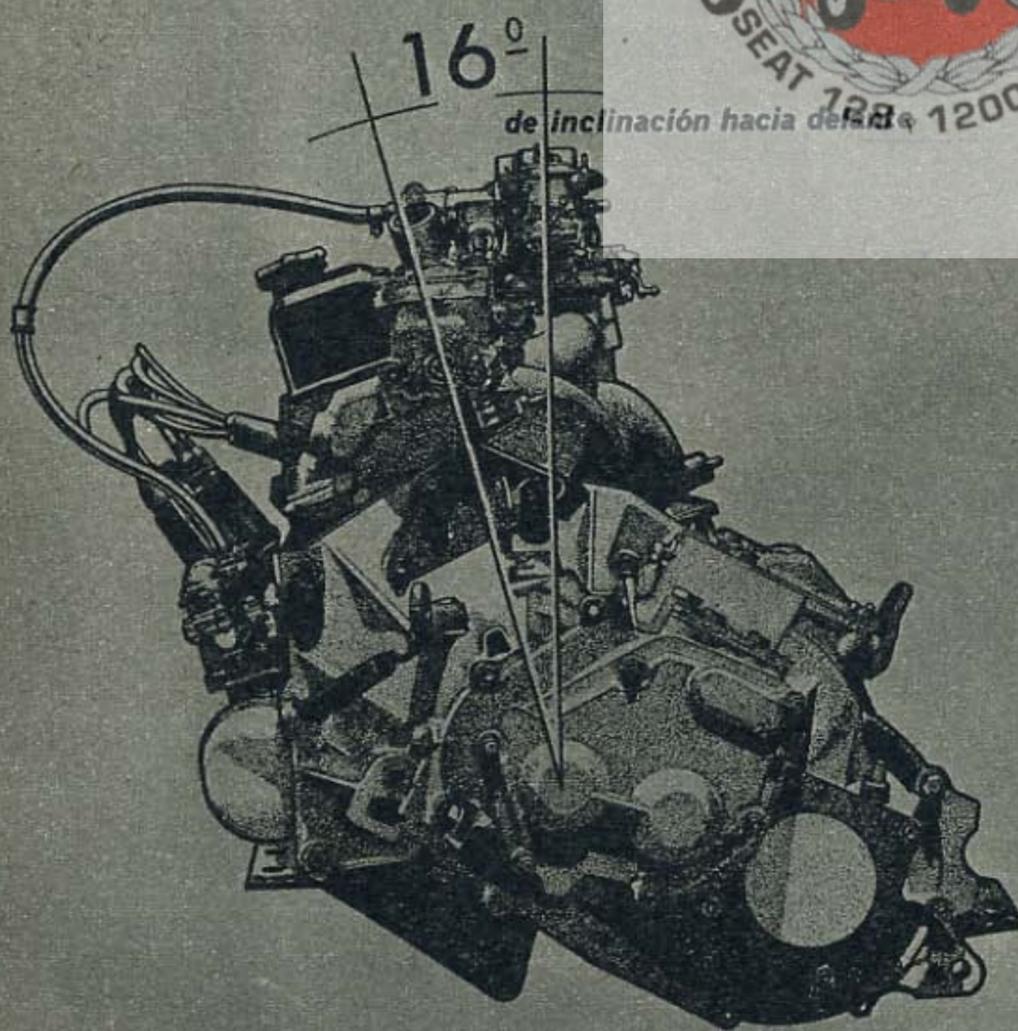
Para el control
puesta en fase: Admisión: 0,75 mm.
Escape: 0,75 mm.

De funcionamiento
(motor frío): Admisión: 0,25 ± 0,05 mm.
Escape: 0,25 ± 0,05 mm.

Encendido

Avance inicial: 10°.
Avance automático: 20° ± 2°.
Juego entre contactos por ruptor: 0,42 ÷ 0,48 mm.
Diámetro/paso bujías: 14 x 1,25 mm.
Distancia entre electrodos: 0,6 - 0,7 mm.

* (SI) (Sistema Internacional de Unidades).



INGENIERIA DE APLICACION

Una de las características que mejor definen al Seat 1200 Sport es su *ingeniería de aplicación*, que ha adoptado la configuración de motor delantero situado de forma transversal.

El sistema es muy práctico, pues reduce al mínimo la ocupación de espacio, cediendo el máximo habitáculo de los pasajeros. Desde el punto de vista del diseño mecánico, se consigue además que el giro del motor sea siempre en el mismo sentido del giro de las ruedas. Con ello se evitan las pérdidas energéticas que se producen en todo cambio en la dirección de la energía rotativa.

Sobre este concepto técnico, el Seat 1200 Sport ofrece soluciones muy prácticas. Una de ellas es la de inclinar el motor 16° hacia adelante, para bajar la altura del capot. Esto permite aumentar la aerodinamicidad de la línea, asegurando además una accesibilidad grande a los elementos de servicio del motor y del bastidor.

El anclaje es elástico y el conjunto motor y caja de cambios preceden a la transmisión. Con ello el margen de libertad que tienen los palieres o semiejes de transmisión es muy amplio, permitiendo obtener las máximas posibilidades de la suspensión delantera. El radiador se sitúa a un lado del capot, con lo que el espacio destinado al distribuidor y depósitos auxiliares admite una actuación plenamente desahogada, facilitando así los trabajos de mantenimiento.

SUSPENSION DELANTERA

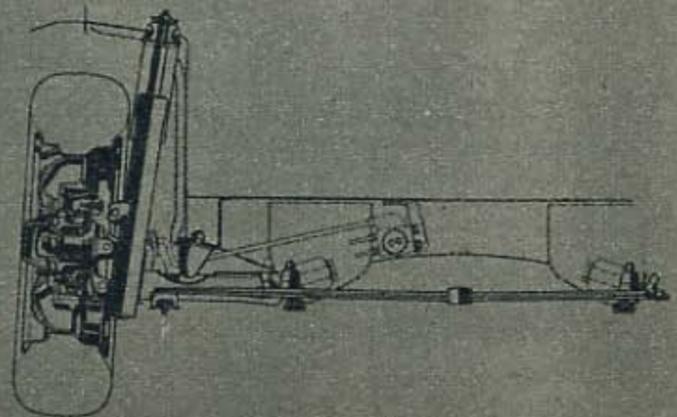
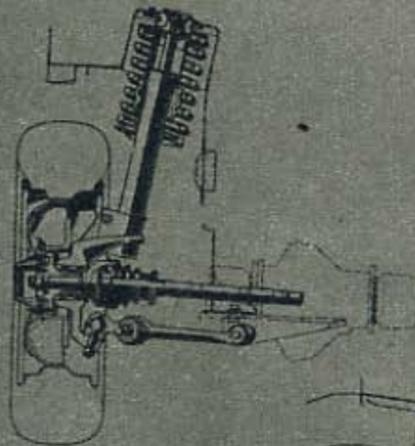
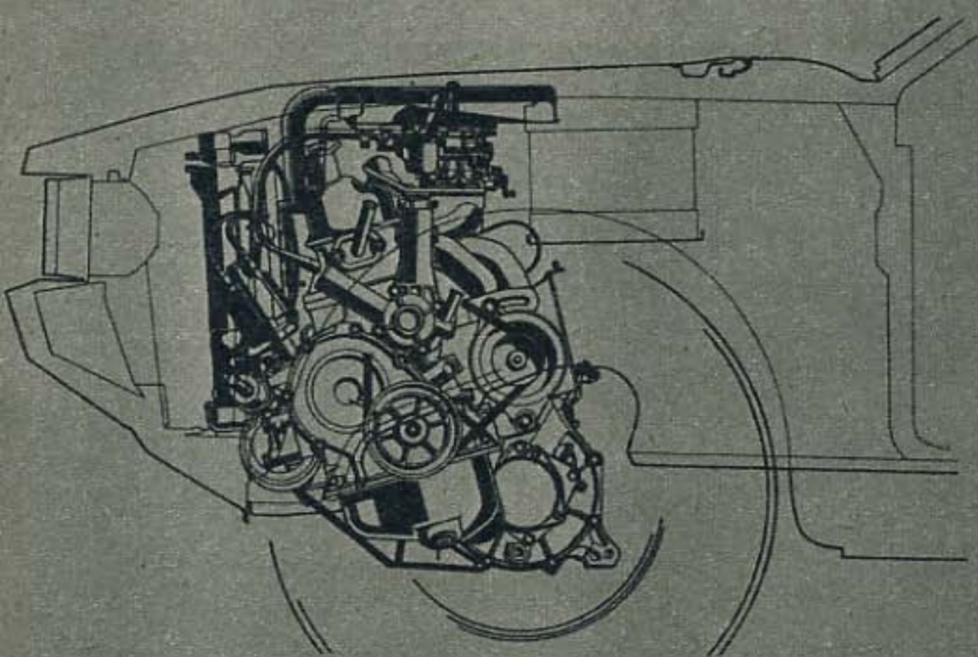
La suspensión del Seat 1200 Sport es de ruedas independientes tipo Mac Pherson. En la parte delantera, al ser las ruedas al mismo tiempo directrices y propulsoras, la suspensión adquiere una particular importancia. Por ello se ha adoptado un sistema que ofrece la mayor garantía técnica y que responde a plena satisfacción tanto en el 127 como en los modelos más pesados, tipo 131. Consiste en brazos triangulares inferiores de amarre, con muelles helicoidales, coaxiales a unos amortiguadores hidráulicos telescópicos. Estos conjugan su acción con una barra estabilizadora transversal, que actúa también como tirante de reacción de los brazos oscilantes inferiores.

SUSPENSION TRASERA

La perfecta adherencia de todas las ruedas en un automóvil de motor y tracción delanteros es un problema técnico que se ha resuelto de forma práctica y efectiva en el Seat 1200 Sport, mediante una ballasta transversal de dos hojas que produce efecto estabilizador en las trepidaciones asimétricas de las ruedas, y un sistema hidráulico telescópico unido rígidamente a las manguetas. Esta solución es regulada en su acción mediante toques de goma.

En otro caso, las articulaciones son "for life" y no necesitan engrasarse.

Las ruedas están formadas por llantas de diseño original y deportivo, estampadas en acero de alta resistencia y especialmente preparadas contra la corrosión. La medida de la llanta es de 4 1/2 J x 13". Los neumáticos son radiales y opcionalmente se sirven con medidas 145SR x 13" ó 165/170SR 13", según el tipo de conducción que vaya a seguir fundamentalmente el propio usuario y de acuerdo con la idea central de *personalizar* dicha conducción al máximo.



TODO SOBRE EL SEAT 1200

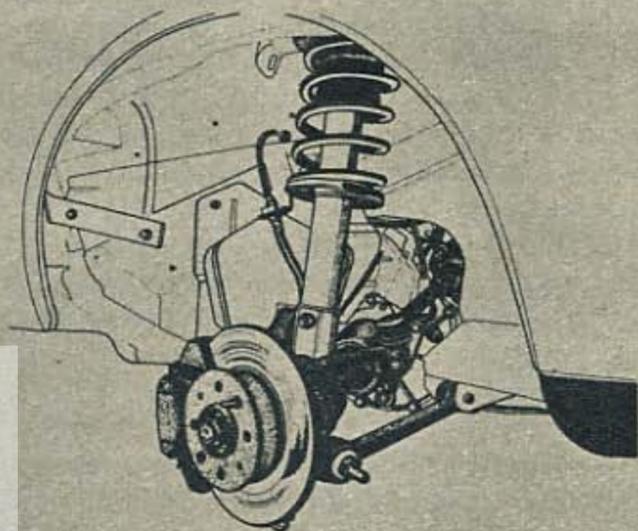
SPORT

FRENOS

El sistema de frenos del Seat 1200 Sport es hidráulico, con doble circuito independiente para las ruedas delanteras y las posteriores. El circuito delantero, que es el que soporta el mayor esfuerzo, va equipado con frenos de disco de un diámetro de 227 mm. con dos patines de fricción por disco y una superficie de frenada de 124 cm².

El circuito de las ruedas posteriores lleva intercalado un corrector de frenada combinando con la suspensión trasera, de forma que, de acuerdo con la transferencia de carga que causa la propia deceleración y la propia carga que transporta el vehículo, regula el esfuerzo frenante para asegurar en toda circunstancia que las ruedas no se bloqueen y el coche frene en la menor distancia posible, sin desviarse de la trayectoria. En las ruedas posteriores, los tambores de freno llevan dos zapatas de fricción, cada una con una superficie de forros de 180 x 30 mm. El área de fricción de los frenos traseros es de 216 cm², con lo que el área total de fricción alcanza los 340 centímetros cuadrados.

El freno de mano, de mando mecánico, es muy efectivo y actúa sobre las ruedas posteriores.

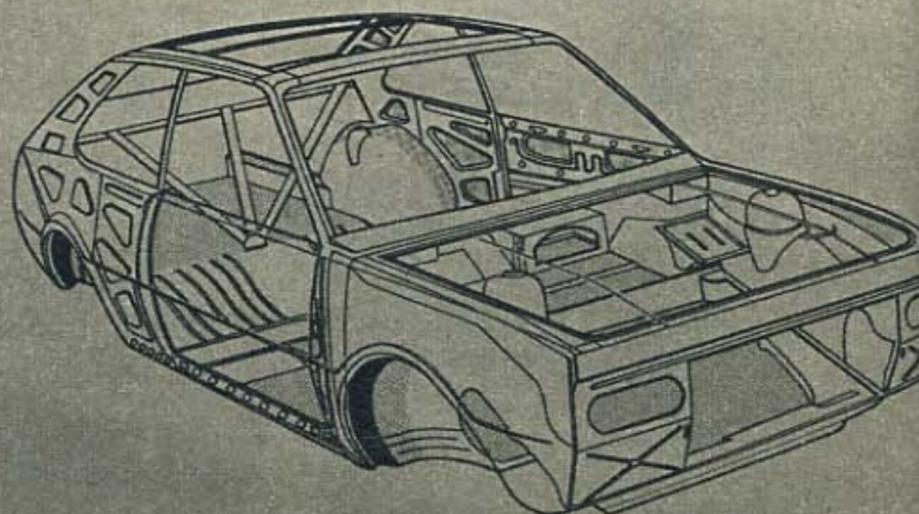
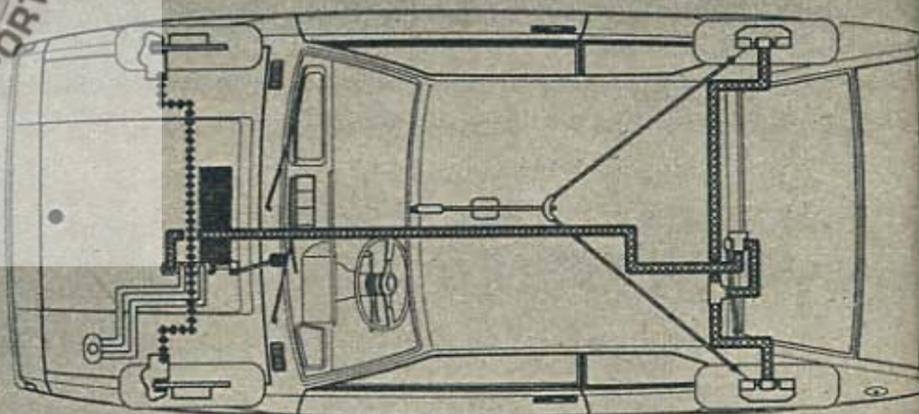


CARROCERIA

El elemento más característico del Seat 1200 Sport es su moderna carrocería monocasco, cuidadosamente estudiada desde el doble punto de vista de la estética deseada a la seguridad. Destacan en ella, como una prolongación de la línea (y no formando un elemento resistente independiente, como hasta ahora era habitual en otros automóviles), dos amplios parachoques envolventes, en elastómero de espuma de poliuretano, de alta densidad, color negro mate. Se trata de un material de gran elasticidad, inatacable por los agentes atmosféricos e inoxidable, por lo cual está siempre libre del temido fenómeno de la corrosión. Dado su espesor y características, admite impactos de hasta 5 km/h. sin deformarse e incluso recupera su forma y comportamiento habitual, tras choques a 10 km/h., bastando sustituir en todo caso el alma de acero de que va provisto en su interior. El parachoques delantero está compuesto de dos piezas, y el posterior de una sola, atornilladas en ambos casos a la carrocería.

Sobre un piso de probada robustez se ha construido una armadura muy sólida a la que se han aplicado todos los avances tecnológicos experimentados en anteriores modelos Seat.

Básicamente, dicha armadura la forma un rígido cuerpo situado sobre las ruedas posteriores y que enlaza por la estructura del techo y los montantes del capot delantero, uniéndose otra vez a su base mediante la estructura de los guardabarros (soldados) y la coraza delantera.



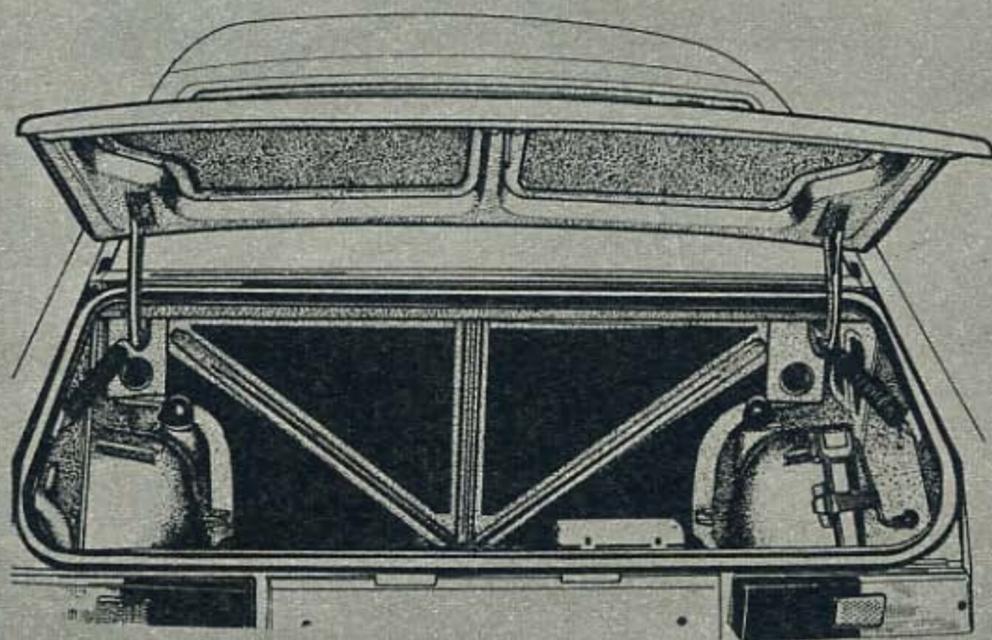
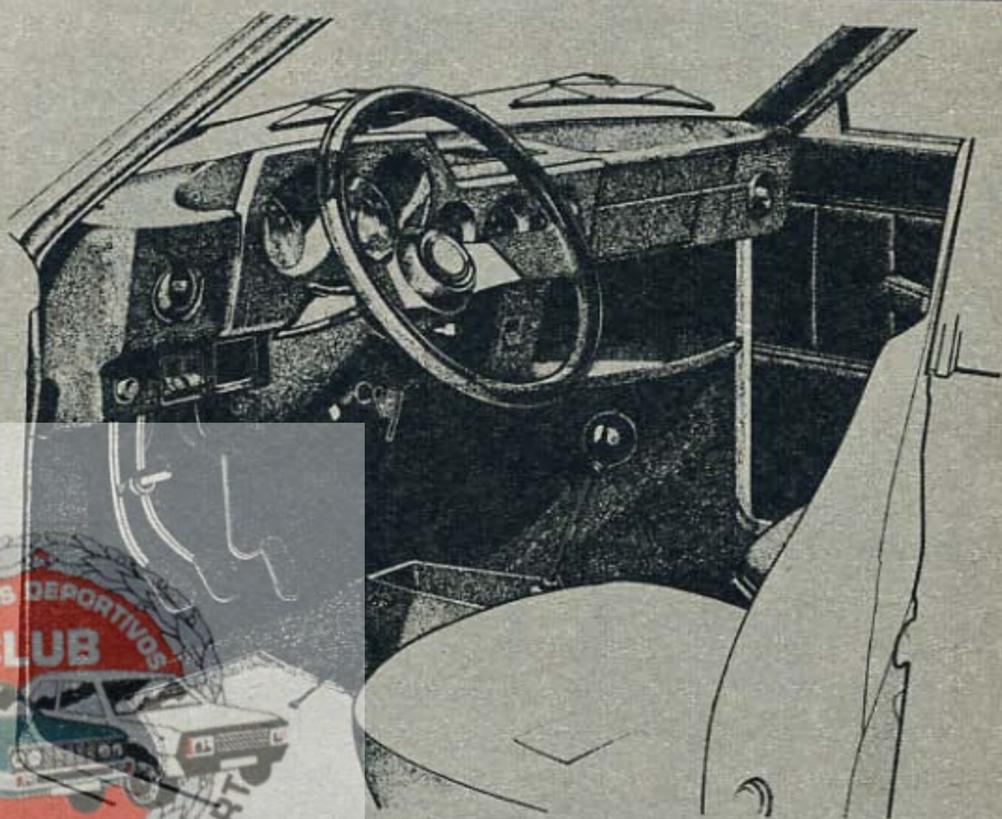
DIRECCION

La dirección es siempre uno de los elementos más cuidados en todo modelo Sport. El nuevo Seat 1200 tiene un volante de reducidas dimensiones y marcado carácter deportivo, estando guarnecido en material sintético de agradable tacto y adecuado grosor.

La situación con respecto al conductor ha sido detenidamente estudiada para hacer cómoda una conducción brillante.

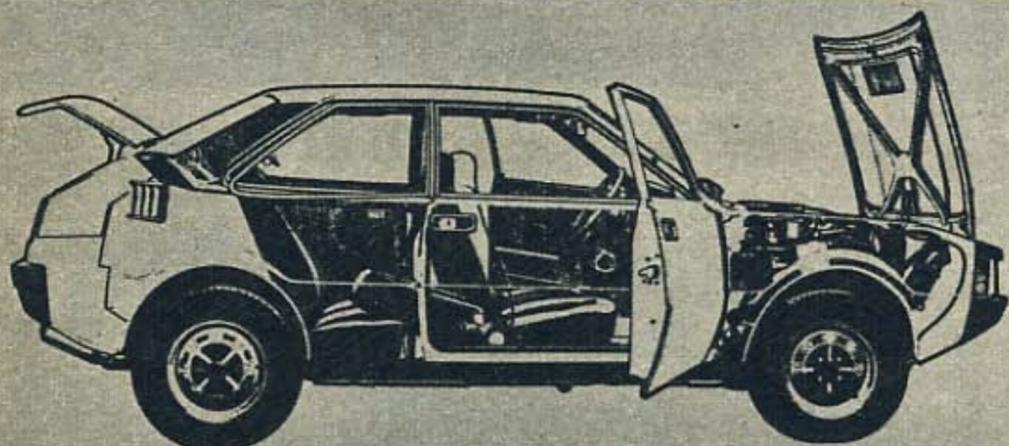
La columna de dirección es de seguridad, pues la forman dos troncos unidos entre sí por sendas juntas cardan, al efecto de evitar la repercusión hacia el pecho del conductor, en caso de fuerte impacto. El mando actúa mediante un sistema de cremallera, de gran precisión.

El radio de giro es de unos 4,8 metros y para conseguir un giro total es necesario dar tres vueltas y media al volante, desmultiplicación que facilita las maniobras de aparcamiento.

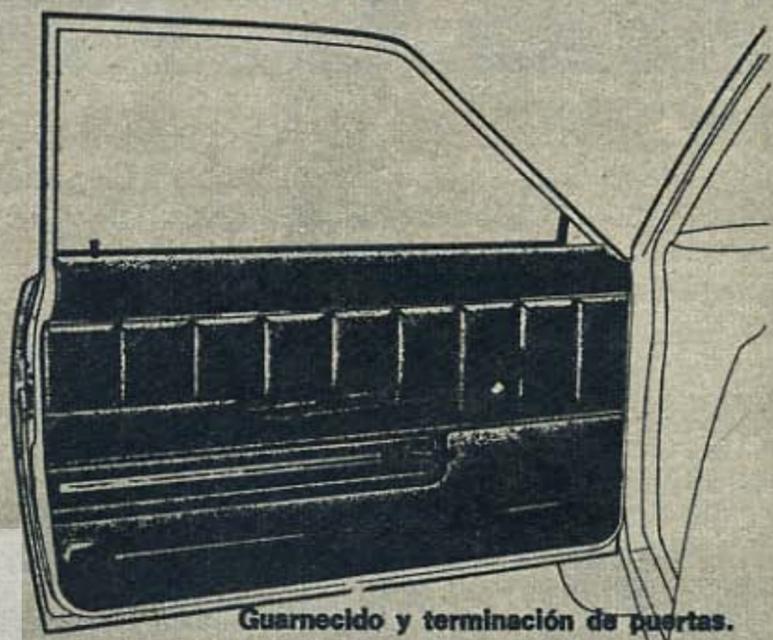


TODO SOBRE EL SEAT 1200

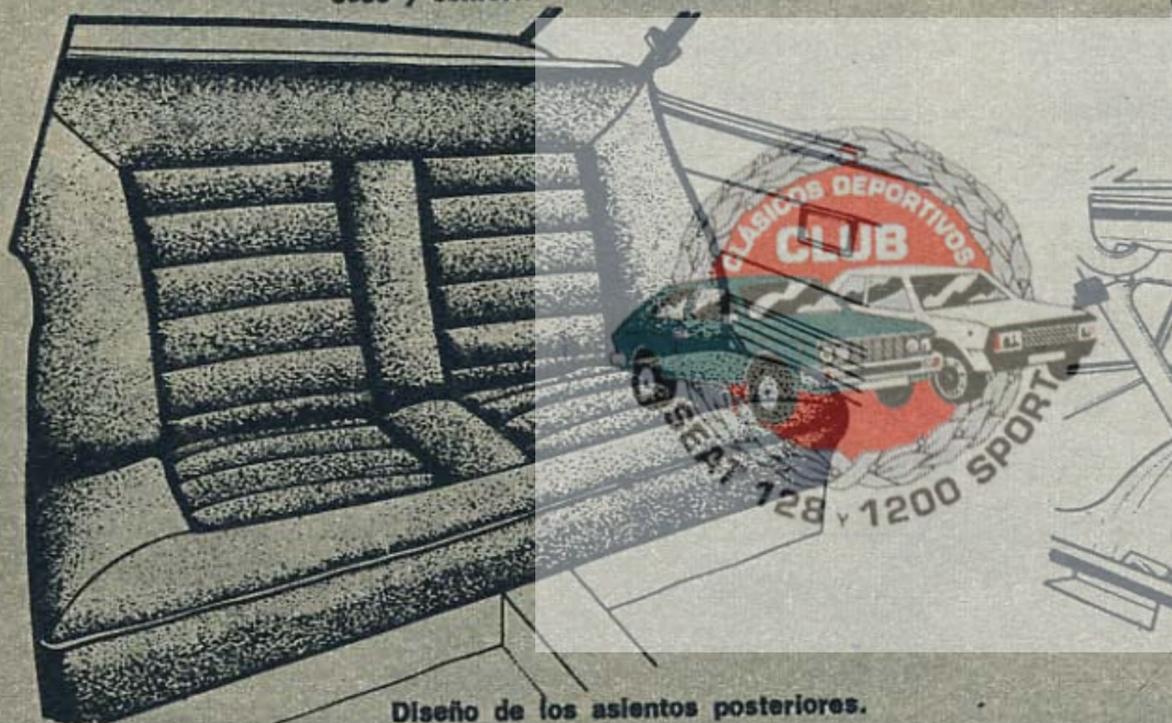
SPORT



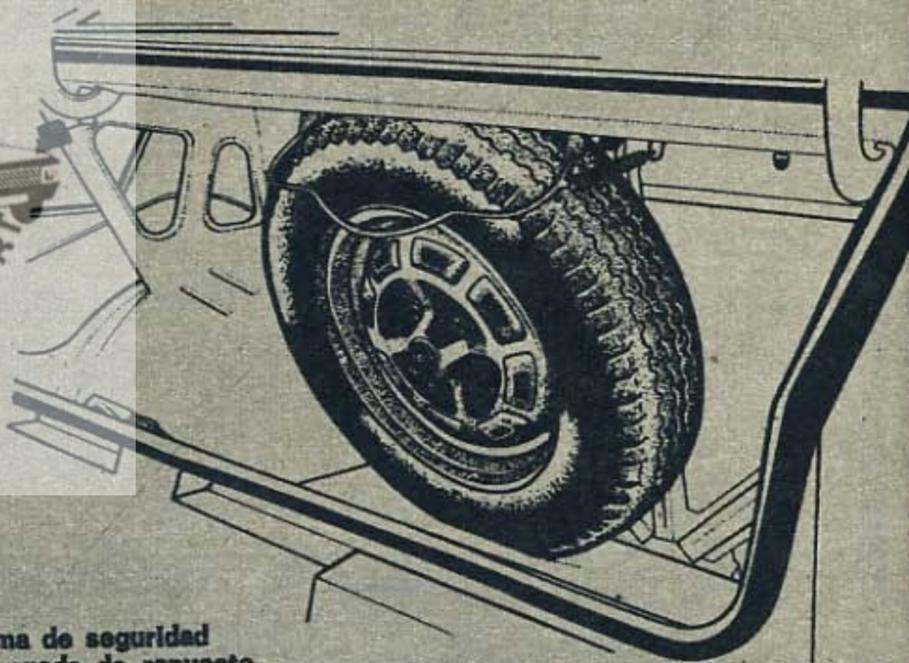
Aspecto general de los elementos de acceso y confort.



Guarnecido y terminación de puertas.

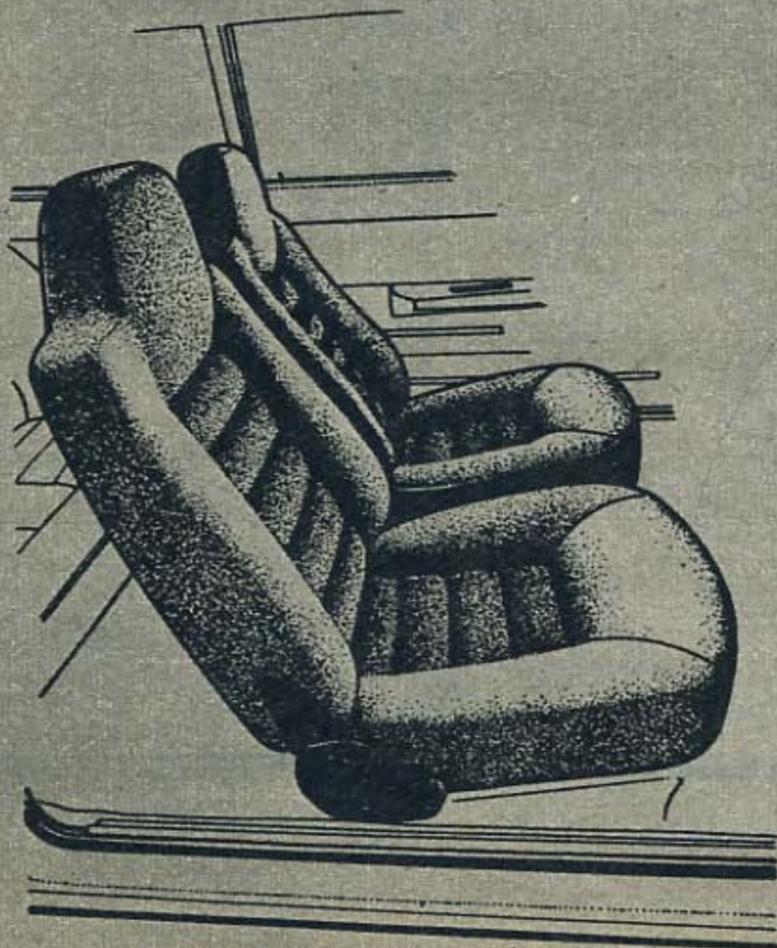


Diseño de los asientos posteriores.

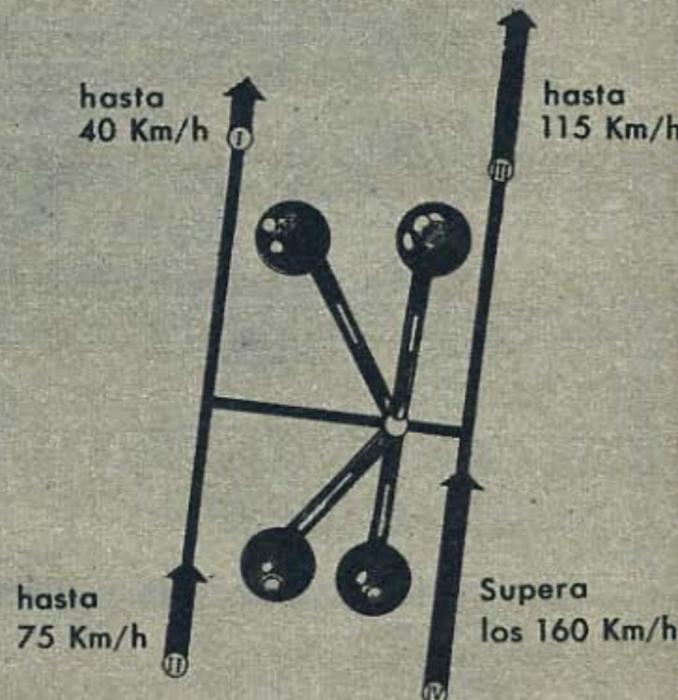


Sistema de seguridad de la rueda de repuesto.

VELOCIDADES MAXIMAS



Diseño de los asientos delanteros.



4 PERSONAS + 40 Kg DE CARGA

PRUEBA DEL 1200 SPORT

UN MOTOR SORPRENDENTE Y UNA ESTABILIDAD EXCEPCIONAL

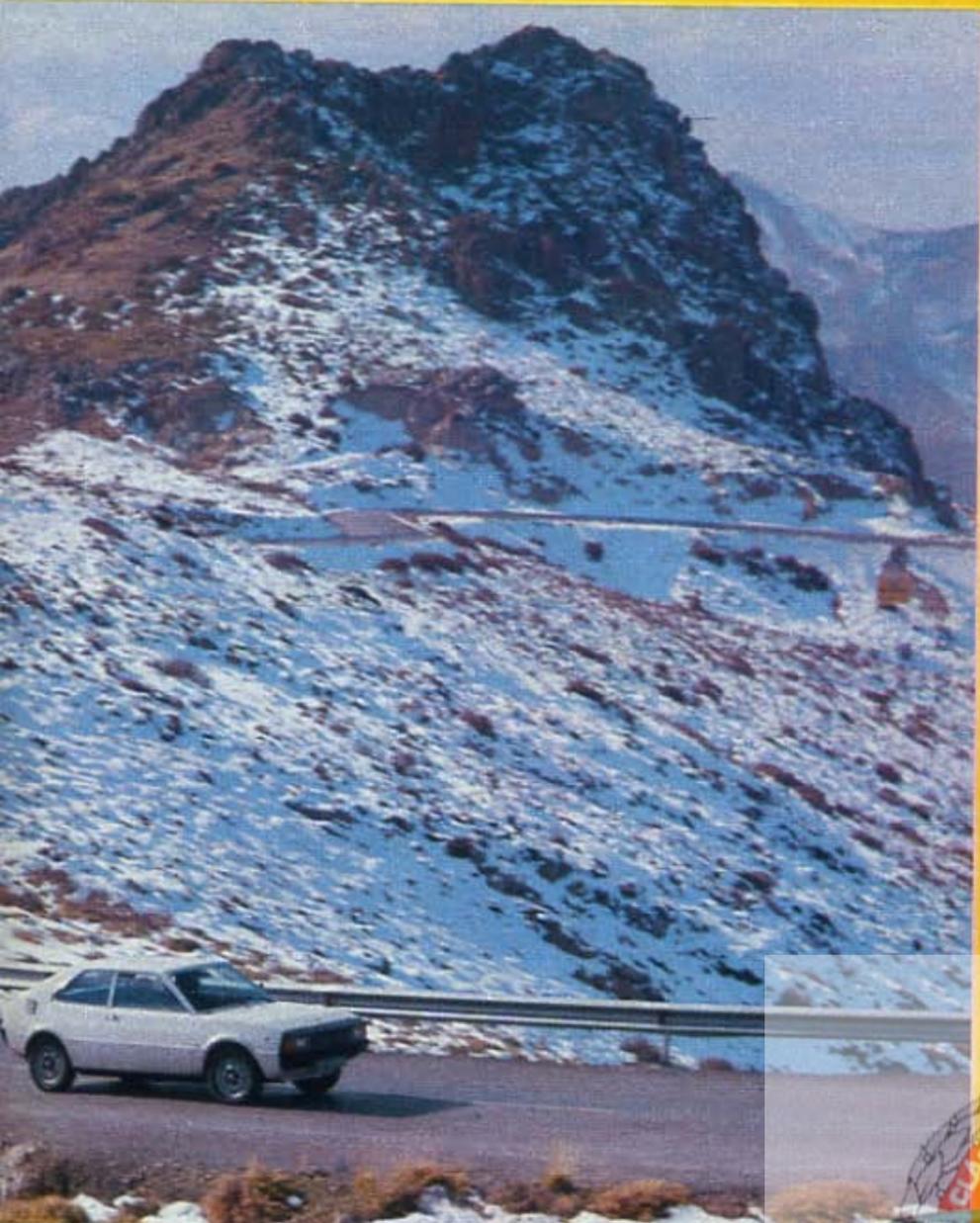
**QUINIELA
DE 14 ACIERTOS
DE LA INVESTIGACION SEAT**

La gama Seat es, sin duda, una de las más completas ofertas del mercado nacional, desde el 133, que se da por satisfecho con 85 octanos, hasta el Seat 132, próximo al escalón clásico europeo de los "dos litros". De por medio, todas las posibilidades de elección, incluso con versiones bien diferenciadas a su vez dentro de cada modelo, tal como ocurre en los diversos 127, 124 y 131.

Se podía pensar, en consecuencia, que SEAT tenía ya cubiertas todas las posibilidades de la demanda. Sin embargo, los estudios de prospección

del mercado tuvieron conocimiento de unas insistentes solicitudes, que apuntaban a un nuevo tipo de automóvil. En efecto, el usuario español empezaba a apetecer un automóvil no estrictamente deportivo, pero sí de raza, con estilo "sport". Es decir, no un coche para competición pura, pero tampoco exclusivamente familiar. Un coche que le permite disfrutar de una conducción "ágil" (esto creo que se entiende bien...) dentro de unos amplios márgenes de seguridad, que le personalizase dentro del enorme cúmulo de posibilidades del mercado nacional y





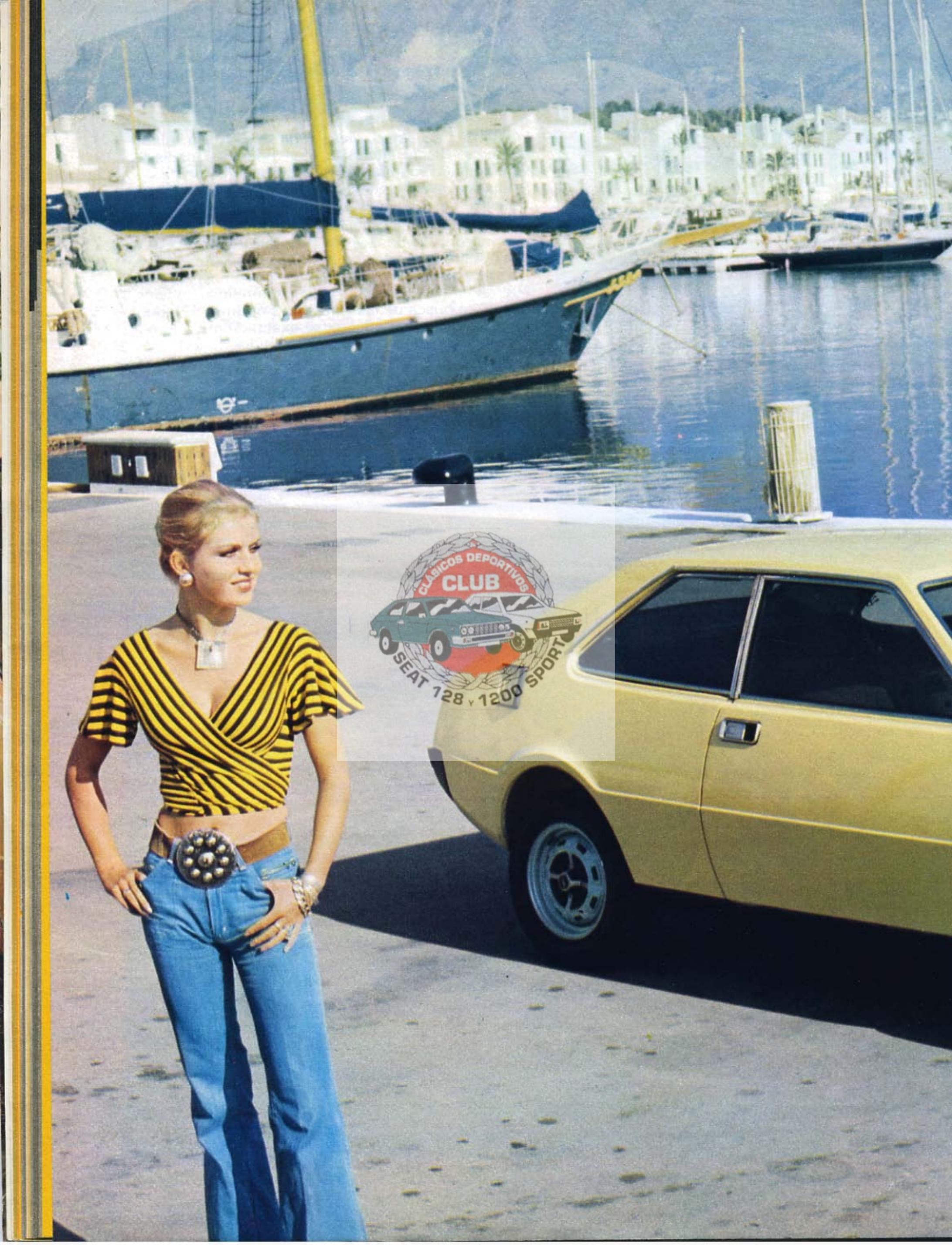
que le permitiese, igualmente, una utilización familiar. A estas peculiares premisas de la demanda ha respondido SEAT ofreciendo el 1200 Sport. Su diseño es individualizante, con una línea netamente "distinta"; su estilo, vivaz y de acción. Su talante responde al del ejecutivo, con poder de decisión, vida activa, seguridad en sí mismo y un afán de disfrutar las satisfacciones que circundan su propio trabajo.

Casi cuatro años han transcurrido, según nos informaron, desde que se trazaron las primeras líneas sobre el tablero de dibujo para configurar lo que hoy es ya un automóvil de venta al público. Fueron cuatro años de trabajos continuos, concienzudos, en busca de las soluciones óptimas, en todos los aspectos, para adecuarse exactamente a lo que un reducido grupo de usuarios pedía.

16° A FAVOR DEL CX

El Seat 1200 Sport es un "todo delante", es decir, un tracción delantera, con motor "supercuadrado", que permite disponer de 67 CV. DIN, un buen puñado de caballos si se tiene en cuenta el peso del coche y su muy logrado estudio de aerodinámica. El motor está colocado transversalmente, lo que ofrece diferentes ventajas: mejor centrado de pesos sobre el eje, mayor espacio útil, menor pérdida de rendimientos. El motor no tiene problemas y está superexperimentado; es básicamente el mismo





CLUB CLASICOS DEPORTIVOS
SEAT 128 y 1200 SPORT



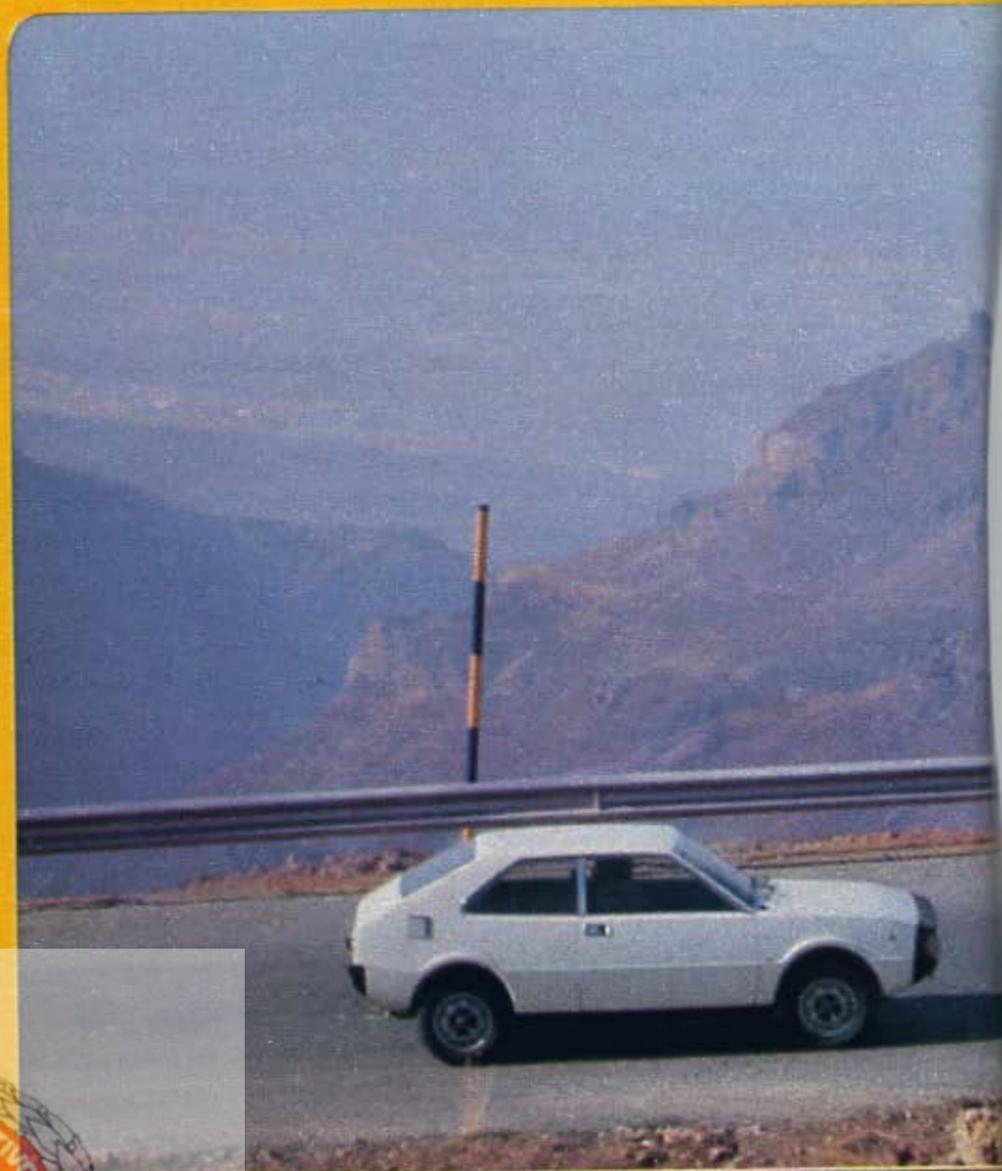
SPORT

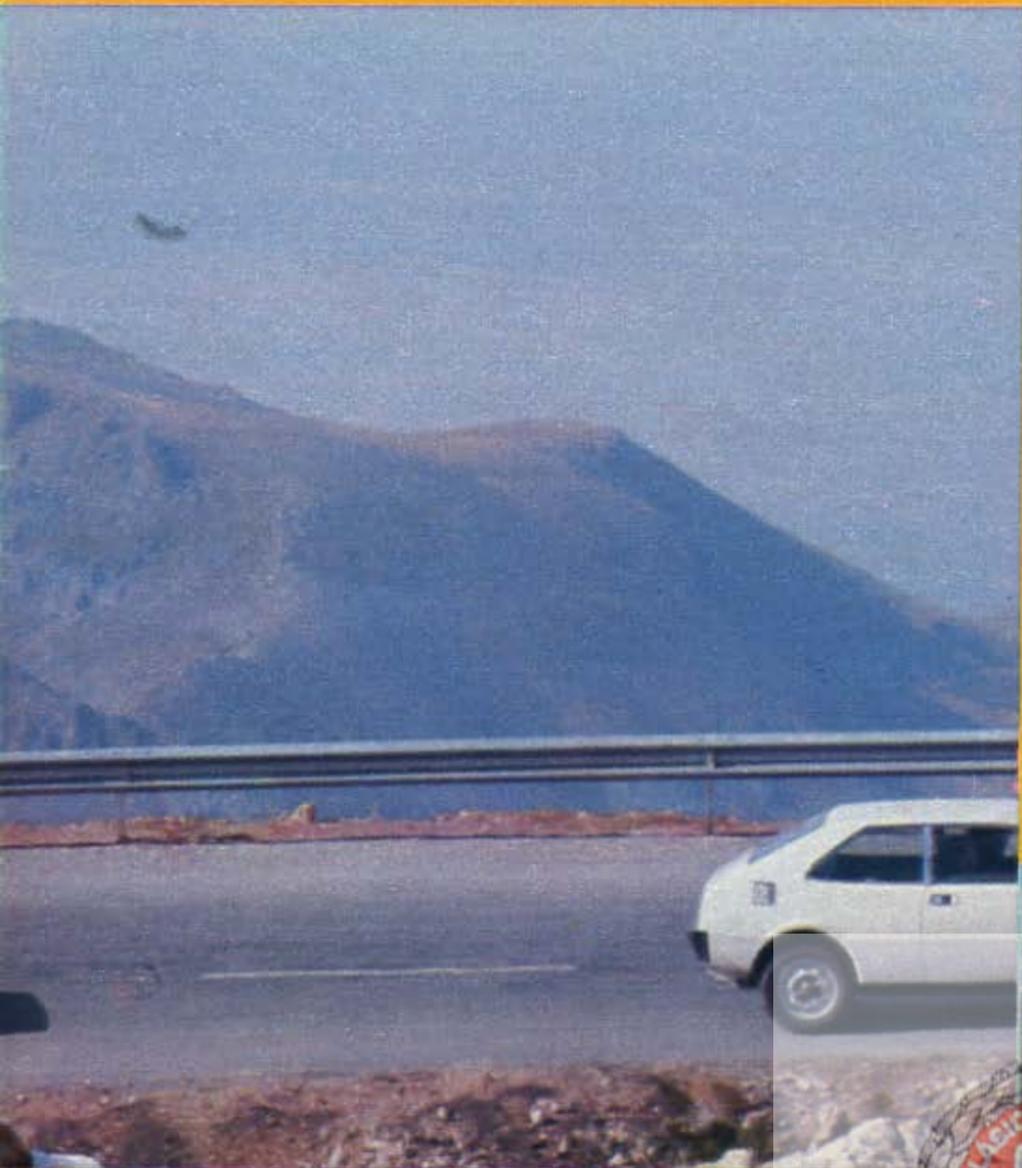
PRUEBA DEL 1200 SPORT

que montan los centenares de millones de unidades del modelo 124. Una buena obra de **implantación** es la conseguida por los ingenieros de SEAT, que han logrado ubicarlo en un vano relativamente reducido, a base de inclinarlo 16 grados hacia delante con el fin de perfilar más, en beneficio del CX (el famoso "coeficiente de penetración"), la parte delantera, que se "clava" en el viento. El conjunto coge vueltas con facilidad y desde luego muestra un nervio tal que hasta se duda de que sólo tenga 1.197 c. c. En todo caso se percibe en seguida la buena relación peso/potencia; cada caballo solamente tiene que mover 12 kg. del peso total del coche. Por eso queda claro que el motor, tan experimentado como robusto, es el más adecuado.

UNA FORMA DE SENTARSE INEDITA

Al sentarse, la primera impresión es para muchas personas inédita y desde luego se entiende esa diferencia en sentido positivo respecto de la incómoda postura que hay que adoptar en un deportivo cien por cien. El puesto de conducción, con un asiento quizá corto y un respaldo con reposacabe



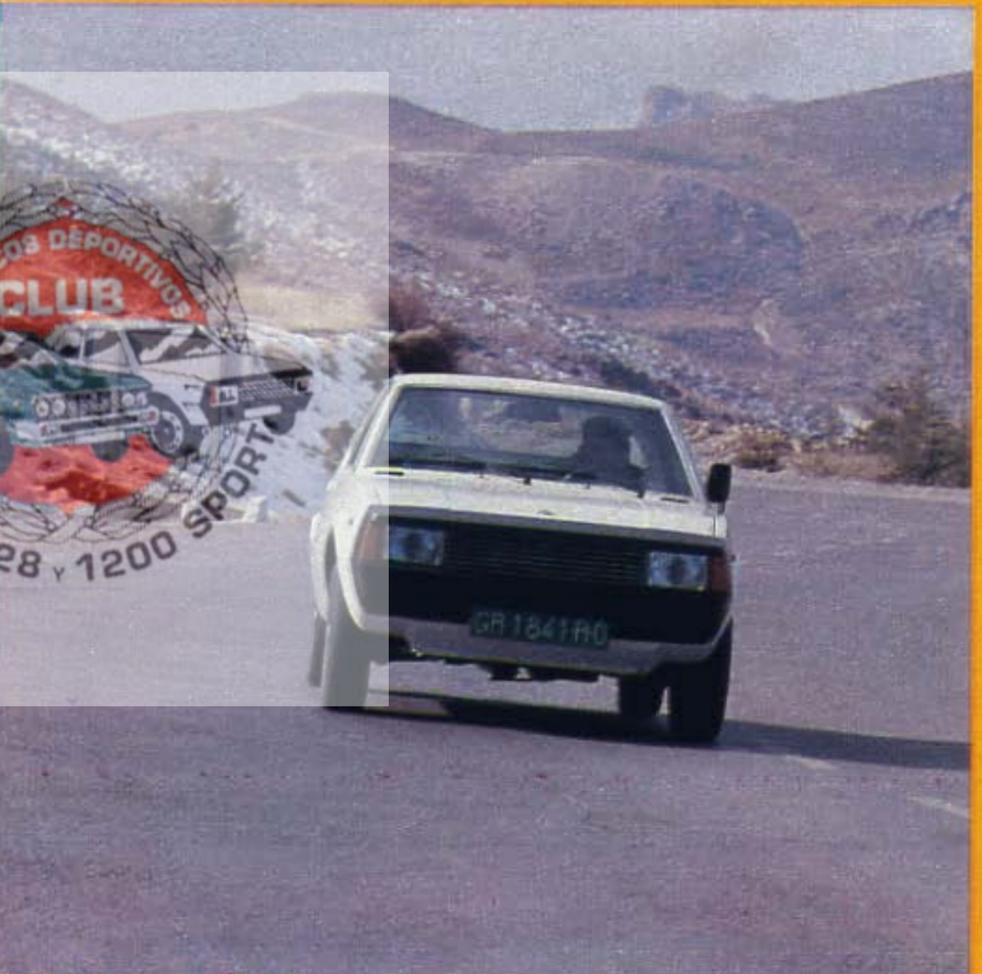


zas integral, nos sitúa frente a un tablero de instrumentos que, sin ser exhaustivo, tipo "jet", se muestra de verdad completo, con la salvedad de que falta un totalizador parcial de kilometraje.

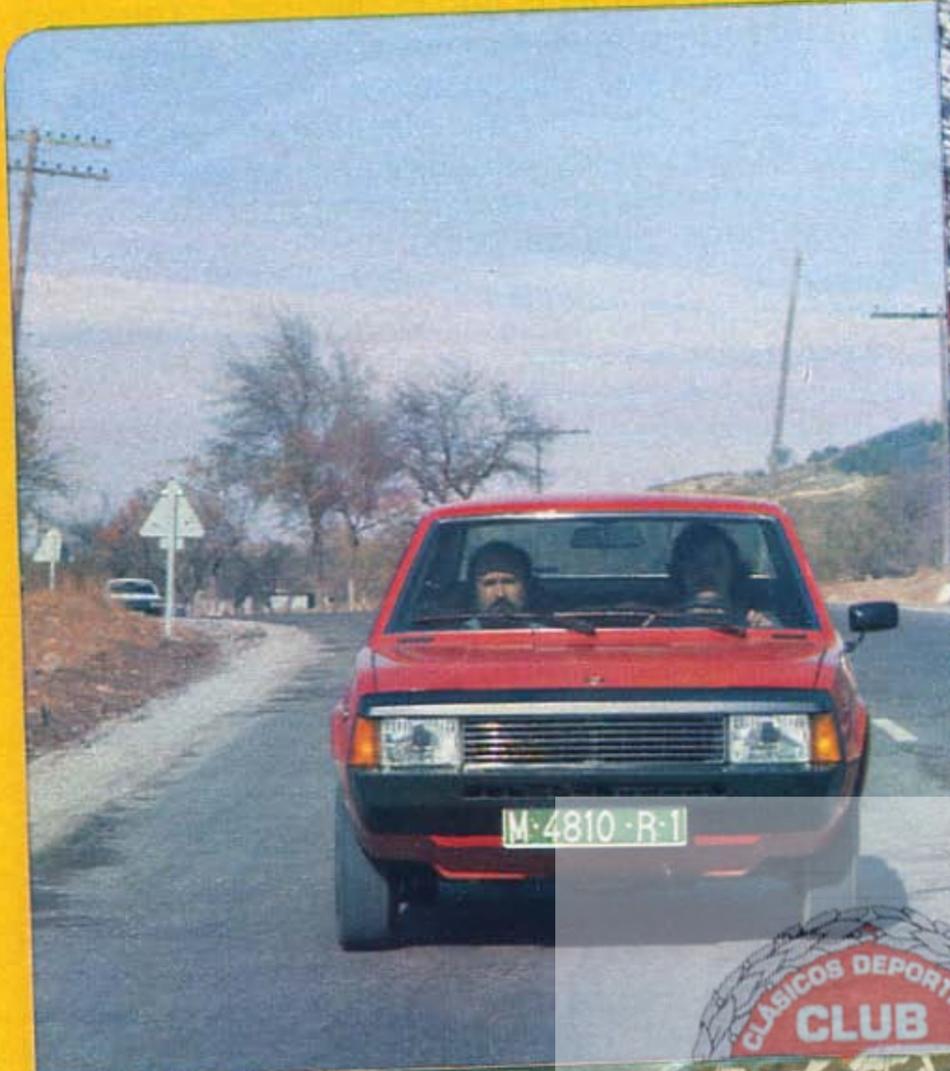
El volante tiene dimensiones correctas y tacto aceptable. Los hay de otras clases, pero sin duda el usuario de este coche lo dejará como viene, por sus buenas proporciones y facilidad para sensibilizarnos con los datos que su tacto nos proporciona en marcha.

Una franja amarilla se extiende desde los 120 a los 160 km/h. del velocímetro y señala la denominada "zona de alta velocidad". El cuentavueltas registra las 6.000 con facilidad en cualquier marcha y sin que, a oído, la mecánica acuse ningún resentimiento. La refrigeración no plantea problemas y sólo en caso de atascos urbanos entra en funcionamiento el electroventilador, fácilmente perceptible por su zumbido. Su acción es eficaz y rápida. La presión del aceite no plantea problemas.

En cambio, es incómodo accionar el pulsador de



PRUEBA DEL 1200 SPORT



goma del limpiaparabrisas. No se comprende que no lleve uno eléctrico. La guantera no tiene tapa con cerradura, pero es amplia y da buen servicio.

La visibilidad, muy buena al frente, sólo admite algún reparo en la vista tres cuartos posterior.

ALGUNOS MANDOS

El embrague funciona correctamente. El pedal que lo manda está muy próximo al paso de rueda que sirve de reposapié. Del freno como sistema hablaremos más adelante. En cuanto al acelerador, a coche caliente, hemos percibido en alguna ocasión una ligera brusquedad en su primer recorrido,

que acusaba indudablemente una irregularidad inicial en la apertura de las mariposas. El freno y el acelerador se manejan bien simultáneamente casi siempre y tienen unas dimensiones adecuadas, pero es difícil, en una bajada "fuerte", hacer el puntación, consiguiendo así una maniobra doble más rápida. Por lo demás, encontramos perfectos los mandos y su tamaño adecuado, a pesar de su disposición no específicamente deportiva.

La palanca de la caja de cambios es clásica y la bola redonda. La encuentro un poco "desfasada". Desde el momento en que el asiento lo retiramos hacia atrás del todo, como tiene mucho recorrido, encuentro que el paso de segunda a tercera se hace algo difícil, pues hay que estirar bastante el brazo.



PRUEBA DEL 1200 SPORT

Para engranar la primera en marcha es mejor hacer el doble embrague, maniobra que, por otra parte, casi va dentro de la formación del conductor que en su día sea usuario de este modelo.

El acompañante viaja con toda comodidad. Los reglajes del asiento son fáciles y múltiples, y como el balanceo de la caja es mínimo, cuando no imperceptible, aun en las carreteras más viradas, el pasajero puede ir dormitando confortablemente. Lo mismo cabe decir de los asientos posteriores, prueba esta que casi nadie hace, y que conviene efectuar, ya que pese a su carácter de coche de "sport" el 1200 admite de sobra cuatro plazas y sirve también como coche para una familia joven. Esta es la ventaja principal de no ser un simple "2 + 2".

LA PRUEBA EN REDIA

La prueba señalada tenía dos tramos perfectamente diferenciados. Uno rápido y otro tortuoso. Después de callejear prácticamente toda Málaga desde el aeropuerto hasta tomar los nuevos accesos rumbo a Granada se entra en una carretera Redia casi impecable, y en la que, hemos de reconocerlo, en varias ocasiones se nos fue el velocímetro más allá de la legalidad. Las primeras curvas son muy amplias y se advierte en seguida que la dirección es muy rápida y que el coche se muestra neutro, comportamiento en el que influyen decisivamente las prestaciones e inflado de las cubiertas (Cinturato CN 54-165-70-SR-13, con 1,9 y 1,8 kg. respectivamente, en los ejes delantero y posterior). El motor estaba poco rodado y la tercera, engranada a 2500 vueltas, era un verdadero rugido. Sin embargo, en un coche de esta apariencia y de estas prestaciones el sonido también tiene su valor, en la medida que nos permita detectar el funcionamiento del motor, aparte que muchos conductores lo consideran como complemento de su estilo de conducción.

TENUE DE RUOTE, "O. K."

Poco antes de Loja, la carretera ha cambiado por completo y es de las de 90 km/h. legales, con firme irregular y curvas de tercera/media a tercera/tope, teniendo en cuenta que vamos a exprimir las posibilidades del coche. El conjunto de suspensión y amortiguación nos parece óptimo, porque, además, coincide con una buena elección de neumáticos. Unos eficaces efectos estabilizadores, una llanta de garganta generosa y una cubierta de buenas características mantienen a todo trance el coche en la carretera. Aunque en alguna ocasión se nota rebotar la caja (la carretera en algún punto "se las trae"), lo que sí se advierte es que nunca las ruedas pierden contacto con el asfalto. El tráfico alguna vez nos ha obligado a pasar por todas las relaciones de la caja de cambios, primera incluida, y se com-



prueba el considerable poder de aceleración del 1200 Sport cuando se obliga a hacer desde una velocidad reducida un adelantamiento enérgico. No esperábamos menos de un motor conocido por su elasticidad, y una potencia, en este caso, acrecentada por su relación con el peso.

EL MANDO DEL ACELERADOR

En cuanto a la dirección, a la salida de las curvas mandato inicial el acelerador, y se hace un poco "a tirones" la conducción lenta. En el capítulo de frenos, los encontramos en todo momento correctos y de frenada, a pesar de no disponer de servomecanismo. El coche que nos tocó probar disponía de unas pastillas de un coeficiente de dureza medio, puesto que respondía con un frenado enérgico, tanto en frío como en caliente, y en ningún momento acusaba fatiga, a lo que debemos de añadir que la calidad del líquido debía seguramente estar en consonancia con todo el sistema. No hubo síntomas de "fading".

En cuanto a la dirección, a la salida de las curvas y a causa de la imprecisión de mando sobre el acelerador (hace llegar de pronto la potencia a las ruedas con más rapidez de lo que el conductor espera) parece imprecisa, cuando no lo es en absoluto. Por ello seguimos insistiendo en la desventaja de que el sistema de aceleración no sea más progresivo. Era difícil (me refiero únicamente al



coche que yo probé) dosificar la potencia en el recorrido inicial del mando de apertura de gases.

Las relaciones de cambio son buenas y efectivas en todo momento. El motor responde perfectamente en todas las relaciones, lográndose unas reacciones brillantes y muy de acuerdo con el estilo y la categoría de este tipo de coche.

Tuvimos ocasión de rodar sobre agua, observando que la estabilidad era excelente, gracias a la suspensión McPherson y a los neumáticos que calza, perfectos sobre la lluvia. No se notaba, ni al tomar las curvas con energía, ninguna anomalía o "extraño". También hicimos sobre agua pruebas de frenos, observando la perfección de su comportamiento. A este respecto es de tener muy en cuenta que monta una combinación disco-tambor.

RESUMIENDO

En conjunto, el Seat 1200 Sport deja muy buena impresión, destacando, a mi juicio, los frenos, la estabilidad y la dirección; y, en otro orden de cosas, la buena "pinta" que tiene este coche, de estilo único en la producción nacional, y al que no es preciso hacerle ninguna "cirugía de taller" para sacarle el jugo que desea el automovilista tirando a muy exigente.

MARIANO OTERMIN



LANZAMIENTO AL MERCADO DE UN CARGADOR DE BATERIAS "TODO TERRENO"

HA SIDO FABRICADO POR INDUSTRIAS FERVE, DE EL VENDRELL (TARRAGONA)

Recientemente, por primera vez en España, ha sido puesto a la venta un cargador de baterías apto para "todo terreno", que viene a cubrir una necesidad manifiesta repetidamente en el mercado nacional. Por su construcción sólida y su diseño moderno y manejable resulta ideal para ser utilizado como auxiliar de equipos de excursionismo, embarcaciones, campings y refugios de montaña, e incluso por aquellos automovilistas que deseen viajar tranquilos sin problemas de batería.

Hasta ahora no existía nada en este sentido. La iniciativa de su creación ha corrido a cargo de Industrias Ferve, de El Vendrell (Tarragona), que, como es sabido, goza de un amplio prestigio

internacional en la fabricación de cargadores de batería. Concretamente la idea de construir este nuevo modelo de cargador "todo terreno" surgió como necesidad de equipar la expedición que Venancio L. de Ceballos dirigió al continente africano; los prototipos de dicho modelo prestaron un gran servicio a los expedicionarios, superando con éxito los rigores climáticos y las innumerables pruebas de todo orden a que estuvieron sometidos.

Este nuevo cargador de batería "todo terreno" se presenta al mercado bajo la denominación FERVE-801.

M. & T.

EL SEAT 1200 SPORT, PRESENTA



MAS DE 150 EXPERTOS HAN PROBADO EL NUEVO DEPORTIVO ESPAÑOL. TREINTA UNIDADES A PLENO RENDIMIENTO DURANTE DOS SEMANAS.

Como viene siendo habitual en SEAT, el nuevo modelo de la marca, el deportivo 1200 Sport, fue presentado a los medios de comunicación nacionales con antelación a su salida al mercado español.

En esta ocasión, el escenario elegido para las pruebas de comportamiento fue la bella tierra granadina, donde se dan los mayores contrastes geográficos de nuestro país: el Mulhacén y el Veleta y, a escasos kilómetros, el azul Mediterráneo. Una dura prueba para cualquier coche.

A lo largo de dos semanas, más de ciento cincuenta informadores especializados, representantes de todos los medios de comunicación nacionales, se dieron cita en aquella ciudad. Allí fueron atendidos por directivos y personal técnico de SEAT y tuvieron su primera toma de contacto con el nuevo Seat. Estas son algunas de sus opiniones.



DO A LA PRENSA ESPECIALIZADA



En el curso de la presentación, los asistentes fueron informados de las características del nuevo modelo por parte de altos directivos de SEAT. La fotografía, que recoge uno de esos actos, muestra al excelentísimo señor gobernador civil de Granada, don José Manuel Menéndez-Manjón, en el centro, y a los señores Villar Seco, director comercial de SEAT, y Oistrach Stabenau, director de ingeniería del producto de la factoría SEAT.

En cuanto a la estabilidad, ninguna pega. El coche se agarra fenomenalmente, a lo que contribuye su sistema delantero de suspensión Mac Pherson. En todo el recorrido de prueba no hubo el menor fallo en este sentido, y eso que en diversos tramos de la carretera había hielo. Por lo que se refiere a las ruedas, monta llantas de cuatro pulgadas y media, con neumáticos de 145 ó 165 que le confieren una gran seguridad en curvas.

M. ROCA
("Arriba", 6-XII-75)

El elemento más característico del Seat 1200 Sport es su moderna carrocería monocasco, cuidadosamente estudiada desde el doble punto de vista de la estética deseada a la seguridad. Destacan en ella, como una prolongación de la línea (y no formando un elemento resistente independiente, como hasta ahora era habitual en otros automóviles), dos amplios parachoques envolventes.

JOSE MARFEROLA
("Alerta", 17-XII-75)

Durante la conducción, el coche se ha comportado francamente bien en todos los aspectos, tanto es así que los tres puntos fundamentales como son: marcha, suspensión y frenado, podemos catalogarlos de muy buenos, no ofreciendo dificultad ni problemas en ningún momento de la conducción.

ANTONIO PARERO
("Cócoba", 13-XII-75)

Surge el coche en el mercado tras cuatro años de trabajo realizado por técnicos españoles en las factorías de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, en contacto con la italiana Fiat, en cuyos laboratorios fue examinado minuciosamente el prototipo hasta cristalizar el modelo que para principios de año será lanzado al mercado.

("ABC" Sevilla, 12-XII-75)

Este 1200 Sport ha demostrado que sabe compaginar, y muy acertadamente, un gran capítulo de positivas prestaciones: gran seguridad y buena dirección; generosa potencia y clásico motor; buena estabilidad, unida a una alegría y vivacidad de auténtico rango deportivo, módulo este que dará plena satisfacción a aquellos que gusten del placentero sabor de la aceleración, vehículo al que también se le han hecho grandes concesiones al lujo y al confort.

JOSE LAS MORENAS
("El Alcázar", 13-XII-75)

Málaga-Sierra Nevada-Granada, a "grosso modo", unos doscientos kilómetros. No son muchos kilómetros, pero tampoco son pocos. A nuestro entender, suficientes para dar una impresión de este nuevo modelo, que ampliaremos más adelante en el habitual "banco de pruebas". El coche anda, anda como un tiro; llaneando permite alcanzar los 165 kilómetros-hora con facilidad. Tiene un motor muy elástico, que sumado al desarrollo o par final facilita los adelantamientos sin necesidad de utilizar con frecuencia el cambio.

TOMAS DIAZ VALDES
("As", 6-XII-75)

"Me encanta este coche". La confesión pertenece a Alfredo

Megido, el delantero internacional del Granada, que estuvo probando en el bellissimo marco de Sierra Nevada el último producto de la SEAT en el mercado: el 1200 Sport. La presentación del modelo a los medios informativos nacionales tuvo lugar precisamente allí, y "Don Balón" quiso que fuera Megido quien lo probara para nuestros lectores. "Es muy divertido, porque se puede correr a altas velocidades con perfecta estabilidad en las curvas".

("Don Balón", 16-XII-75)

Ahora, cuando nos encontramos en condiciones de hacerlo, no tenemos rebozo en admitir que su aparición a la venta, prevista para finales de diciembre, puede ser el estupendo regalo que la industria nacional hace a nuestro mercado en las Navidades 1975.

El fabricante ha tenido que inclinarse hacia delante 16 grados el motor, al objeto de aumentar la visibilidad, dando una curva suave al capot y bajando su altura, con lo que se aumenta también la aerodinamicidad, aunque la distribución de pesos empeore, pues casi todo el motor y el conjunto caja de cambio-transmisión quedan colgados por delante del eje delantero.

La conducción resultó muy segura y agradable, debiendo hacer especial mención de la dirección, suspensión, estabilidad y frenos. Por cierto que estos últimos sufrieron bastante castigo bajando el pico de la Veleta sin compasión. Pero en ningún momento observamos que disminuyera ni se viera afectada su efectividad.

En cuanto a la estabilidad, nos impresionó favorablemente su agarre en viaje rápido, toda vez que al ser un coche corto entre ejes presuñamos que no se desenvolvería como lo hizo. En curva lenta hemos de afirmar rotundamente que su estabilidad es fantástica y, en caso de apuro, desliza de atrás con suavidad, haciendo para el experto muy fácil y divertida la conducción.

("Gaceta Ilustrada",
21-XII-75)

SEAT presentó en Granada con todo lujo de detalles, dignos de agradecer y resaltar, el nuevo modelo 1200 Sport, primer coche de diseño, proyecto y desarrollo español. Con ello, nuestro primer fabricante de vehículos de turismo se apunta no sólo el tanto de ofrecer al mercado español (cinco millones de parque automovilístico) un coche de magníficas cualidades, sino también de lograr el prurito no poco deseado de producir un vehículo en el que, si bien la tecnología continúa siendo Fiat (esto, evidentemente, es algo difícil de sustraer), el diseño, proyecto y desarrollo se debe al quehacer de técnicos e ingenieros españoles.

("ABC" Madrid, 7-XII-75)

El elemento más característico del Seat 1200 Sport es su moderna carrocería monocasco, cuidadosamente cuidada desde el doble punto de vista de la estética deseada a la seguridad. Destacan en ella, como una prolongación de la línea dos amplios parachoques envolventes, en elastómero de espuma de poliuretano, de alta densidad, color negro mate, con un alma de acero en su interior. Los bajos están tratados con pinturas especialmente pensadas contra los efectos de la corrosión y su efecto es resistente contra los impactos producidos por



EL SEAT 1200 SPORT, PRESENTADO A LA PRENSA ESPECIALIZADA

los materiales sólidos desprendidos por las ruedas.

CASTIÑEIRAS
("El Correo Gallego"
20-XII-75)

En definitiva, se puede afirmar que este Seat 1200 Sport, del que ya sabemos se espera con impaciencia el que entre de lleno en el mercado nacional, constituye un nuevo acierto de los directivos de esta gran empresa automovilística española SEAT y que les permitirá sumar un nuevo éxito a los muchos que llevan conseguidos.

V. L.
("El Correo Catalán"
17-XII-75)

Al trazar una curva al límite, una de esas curvas en las que parece que el golpe se va a producir, no es preciso más que un golpe enérgico del volante y un pisotón decidido al acelerador. Eso es todo. La corrección la hace el mismo coche. El comportamiento es magnífico.

Por lo general, en curvas de amplio radio, en autopista, donde es posible llegar a más de 140 kilómetros por hora, casi todos los coches sufren una deriva más o menos importante, producida por la fuerza centrífuga. Aquí da la impresión de que el coche va por unos carriles de tren. Simplemente no se desvía ni un solo centímetro de su trayectoria. Y es posible corregirla, en el caso de que sea la equivocada, con un suave movimiento de volante, sin tener que bajar la velocidad.

También en este aspecto tenemos que dar más que un sobresaliente al coche en cuestión.

("La Actualidad Española"
22-XII-75)

Destaca el 1200 Sport por su línea, acorde con su definición y con las exigencias de una conducción deportiva. Y también por su aerodinámica, mucho más lograda que anteriormente. Con un buen pulmón y nervio, que proporcionan los 65 CV. del 124, y teniendo en cuenta su figura estilizada y ligera de peso, no es mucho imaginar su vuelo en carretera con un consumo, por añadidura, muy reducido.

J. M.
("Diario de Burgos"
14-XII-75)

Tiene, además, la empresa constructora, para estos casos, una especial particularidad: el acierto en la elección del lugar que ha de servir de marco para cada una de estas presentaciones. Para la que nos ocupa, fue designada la incomparable ciudad de los Cármenes, con sus peculiares alrededores. Así, las pruebas del nuevo coche en carretera tuvieron lugar con la subida a Sierra Nevada, la carretera más alta de Europa.

ANTONIO RIBAS
("Diario de Avila"
16-XII-75)

Con gasolina de 92 a 96 octanos y cargado con cuatro personas, más cuarenta kilos de equipaje, en unas velocidades constantes de 90 kilómetros por hora, el Seat 1200 Sport consume 6,4 litros cada 100 kilómetros; a cien kilómetros por hora consume 7,3 litros en el centenario de kilómetros y gasta 8,8 litros en los cien kilómetros cuando va a 120 kilómetros por hora.

R. A. R.
("El Día", 19-XII-75)

FRENOS.—Sin asistencia de servo, parecen ineficaces y duros. Son

duros, pero eficaces el 100 por 100. Frenos para gentes que ha pasado ya por algunos otros coches y quiere —y puede— frenar a su gusto. Sensacionales. Infatigables. No aptos para piernas femeninas en conducción rápida.

JORGE MILLANA
("Diario Palentino"
16-XII-75)

La potencia del motor del Seat 1200 Sport es de 67 CV. DIN, conseguida a 5.600 r. p. m. Dadas las características de construcción de este vehículo, la relación peso/potencia es de 12 kg/CV., es decir, que cada caballo de potencia sólo tiene que mover doce kilos.

("Diario de Navarra"
19-XII-75)

Su principal característica es la gran estabilidad, lo que le permite una gran adherencia sobre todo en las curvas, sin que el coche tienda hacia el "trompo". Esto es una característica positiva, pues confiere al coche una gran seguridad, y más con pisos mojados o parcialmente helados.

HIDALGO
("Diario de Mallorca"
14-XII-75)

Una de las características que mejor definen al Seat 1200 Sport es su ingeniería de aplicación, que ha adoptado la configuración de motor delantero, situado de forma transversal.

El sistema es muy práctico, pues reduce al mínimo la ocupación de espacio, cediendo el máximo habitáculo de los pasajeros. Desde el punto de vista de diseño mecánico, se consigue además que el giro del motor sea siempre en el mismo sentido del giro de las ruedas. Con ello se evitan las pérdidas energéticas que se producen en todo cambio en la dirección de la energía rotativa.

("Diario de Mallorca"
18-XII-75)

Es uno de esos coches cuya conducción satisface. Con una dirección precisa al límite, adherencia realmente buena, capacidad de aceleración (dentro de un orden), brillantez en las prestaciones, comodidad en su interior, sólo le falta para completar tan optimista cuadro el aumento de la dotación de sus frenos para sentirse realmente a gusto dentro del nuevo Seat 1200 Sport y con el volante en las manos.

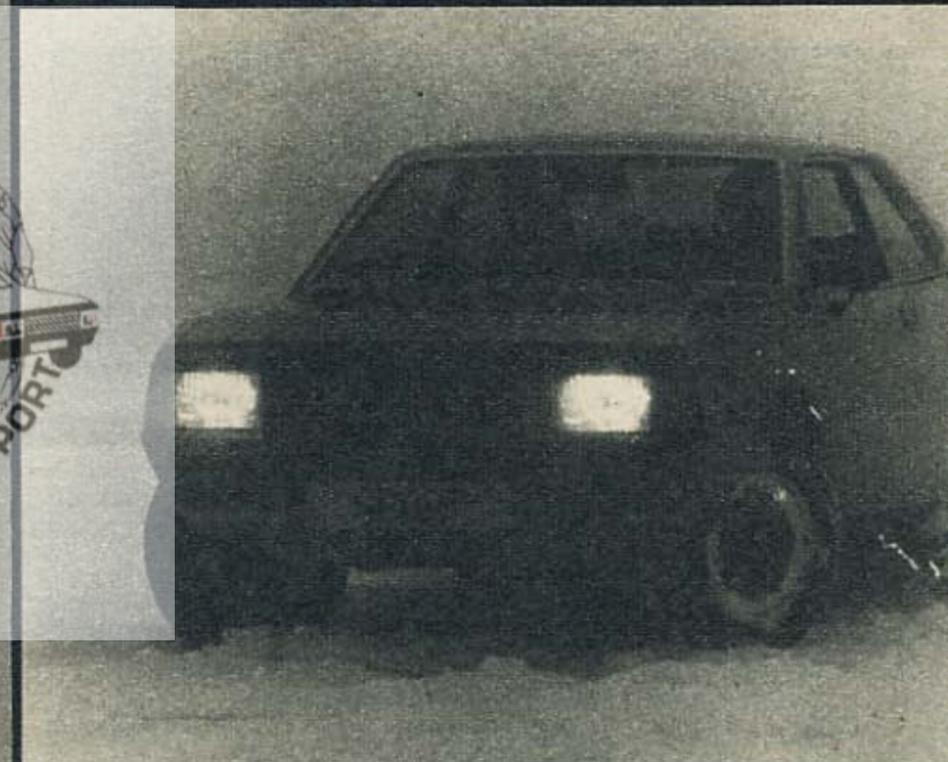
RICARDO GIL
("Heraldo de Aragón"
14-XII-75)

El 1200 Sport, sin olvidar su definición y destino, es un coche moderado en consumo, pero con garra para asentarse entre los mejores deportivos, son exageraciones, cosa que agradecerá, sin duda, el eventual cliente. Si, además, está concebido para una circulación urbana, mejor que mejor, porque se convierte en un verdadero polivalente de magníficas prestaciones en cualquier modalidad de tráfico.

("La Gaceta del Norte"
7-XII-75)

Nuestro primer contacto con el Seat 1200 Sport tuvo lugar el pasado martes en el aeropuerto de Málaga. Lieves, carnet de ruta, motor en marcha. Y una primera impresión por completo favorable, teniendo en cuenta que es un coche pensado para jóvenes y para los que se sienten jóvenes.

E. MONSALVE
("Dicen", 4-XII-75)



EL SEAT 1200 SPORT, PRESENTADO A LA PRENSA ESPECIALIZADA



Digamos que su confort interior es notable, así como su acabado. En líneas generales, responde a un aspecto lujoso y agradable de ocupar como para satisfacer al cliente a quien va destinado.

SALVADOR PEREZ PUIG
("Diario Vasco"
24-XII-75)

SEAT, S. A. ha organizado diversos actos en honor de los informadores que los días 11 al 13 del actual asistirán en Granada a la presentación del nuevo modelo Seat 1200 Sport, auténtica novedad en España y en el mundo.

("La Voz de Asturias"
4-XII-75)

UNA NOVEDAD: EL SEAT 1200 SPORT

SEAT, desde hace ocho meses está realizando pruebas con vistas a lanzar al mercado nacional un nuevo turismo, el Seat 1200 Sport, que será una completa innovación en los productos que hasta ahora ha lanzado al mercado la fábrica de Barcelona.

("Diario de Mallorca"
6-XI-75)

La presentación a los medios informativos se efectuará en los primeros días del próximo mes de diciembre, y por los informes que hemos recibido, este Seat 1200 Sport constituirá un verdadero impacto.

("El Correo Catalán"
20-XI-75)

El 1200 Sport llevará el motor del 124 y su línea no tiene, en

teoría, parangón con ninguna de las que Fiat ha llevado al mercado.

("Arriba", 18-XI-75)

SEAT ha acelerado la terminación de su modelo 1200 Sport, cuya salida al mercado se anuncia como inminente. Es un deportivo ajustado al momento presente, algo muy pensado en esta hora primera de las decisiones.

("Aragón Expres"
27-XI-75)

El Seat 1200, que fue presentado recientemente en Granada a los medios informativos del país, es un automóvil de moderno diseño, diferente a todos los conocidos hasta ahora en España y sin paralelo alguno en la producción Fiat. Según las pruebas realizadas, este nuevo turismo tiene unas excelentes prestaciones y está clasificado dentro de una cilindrada intermedia que permite adaptarse en cada caso al estilo de conducción del usuario.

("El Ideal Gallego"
17-XII-75)

Por la noche, en el hotel Carmen, donde se alojaron los invitados de SEAT, se celebró una rueda de prensa, a la que asistió, como aficionado al automovilismo, el gobernador civil, señor Menéndez Manjón y Sancho Miñana.

El doctor ingeniero señor Oistrach, autor del proyecto del nuevo modelo, fue quien expuso a los reunidos el porqué del mismo. "Se trata —dijo—, de un vehículo reducido, con mecánica normal, que proporcione placer de conducir a sus usuarios".

PIÑERO
("Ideal", 4-XII-75)

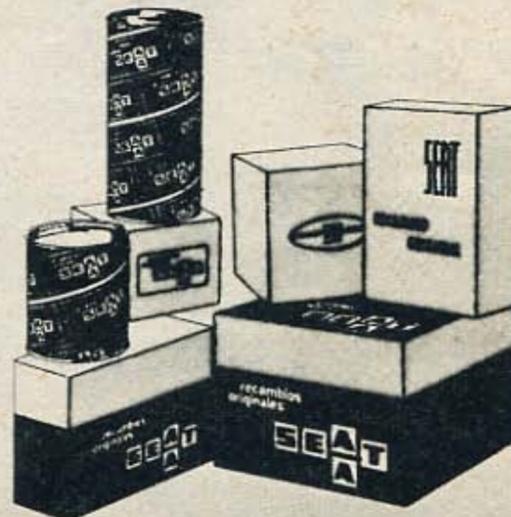


Esta caja no tiene sorpresas para Vd.

En su interior, siempre encontrará la misma calidad comprobada. Para que su coche no le dé sorpresas desagradables, exija siempre recambios originales SEAT.

La pequeña atención que Ud. dedica a verificar la autenticidad de un recambio SEAT, le será recompensada con mucho tiempo de conducción sin problemas.

Recambios originales SEAT, creados, fabricados, verificados y homologados por SEAT, para su tranquilidad.



UNICAMENTE EN ESTAS CAJAS.

recambios
originales

SEAT



SPORT