

# auto mecanica

Tomo 2 de 1976 Num.78 60 ptas

ENCICLOPEDIA TECNICA DEL MOTOR

## SEAT 1200 SPORT

Un deportivo con personalidad



### COMO PREPARAR UN TS PARA LA COPA







# SEAT 1200 SPORT

## A EXAMEN

Durante unos días de la primera quincena del pasado mes de diciembre asistimos en Granada, a la presentación del nuevo Coupé de Seat: el 1200 Sport.

Desde hace varios años hemos tratado de seguir, en lo posible, la gestación de este modelo. Nuestro colega Autopista ha publicado varias veces fotografías realizadas a diversos prototipos que diferían sustancialmente de la actual versión definitiva. Hoy, con el coche ya a la venta, y tras un tiempo suficiente de compenetración con el modelo damos nuestra opinión con la confianza de que se basa en el conocimiento a fondo del vehículo.

El 1200 Sport data, en sus primeros estudios, de hace aproximadamente cuatro años y es, según nuestro parecer particular, mucho más "español" que el 133. ¿En qué nos basamos para pensar así? . Pues precisamente en el tiempo transcurrido en su maduración, fruto, al parecer, de sucesivas comprobaciones prácticas y ensayos exhaustivos de todas y cada una de las nuevas soluciones adoptadas. Muchas de ellas, aún siendo procedentes de otros modelos en producción, habían de ser experimentadas en su nueva disposición antes de lanzar el coche al mercado con total garantía.

El Seat 1200 Sport adapta el motor del 124 tal cual es, salvo en la necesaria modificación en la alimentación, debida precisamente a la disposición transversal del motor. La dirección, suspensión y frenos se derivan del 127. Pero lo que es completamente nuevo es su concepción general. Un coche deportivo sin antecedentes en España. Un coche de sport pequeño, de línea completamente moderna y comportamiento excepcional pero que, además, goza de unas ventajas de habitabilidad interior capaces de igualar a muchas berlinas del mismo tamaño, e incluso mayores. Un coche, en fin, con una serie de cualidades que no tienen parangón con ningún otro producto de las fábricas nacionales.

¿Y defectos? . La mayoría de ellos son cosas fáciles de solucionar, pues llegan a pasar casi desapercibidos al ser ocultados por las virtudes. El mayor de ellos, su precio: 234.900 franco fábrica, que matriculado, pero sin incluir seguro voluntario ni gastos de gestión, arroja un total de 296.413 pesetas.







## MOTOR

Ciclo: Otto, 4 tiempos, a gasolina. Número de cilindros: 4 en línea. Diámetro: 73 mm. Carrera: 71,5 mm. (super-cuadrado). Cilindrada total: 1197 c.c. Relación de compresión: 8,8:1. Potencia máxima DIN y régimen de rotación correspondiente: 9,2 mKg. a 3700 r.p.m. Potencia Fiscal en España: 9 C.V.F. Disposición del motor: Transversal en la parte delantera del vehículo.

Distribución.- Para un juego de control entre válvulas y balancines de 0,75 mm. (admisión y escape), los valores son: Admisión, se inicia 10 grados antes del P.M.S., finaliza 49 grados después del P.M.I. Escape, comienza 50 grados antes del P.M.I. finaliza 9 grados después del P.M.S.

Juego de funcionamiento entre válvulas y balancines (en frío): Admisión y escape 0,25 mm.

Alimentación.- Por medio de bomba de doble membrana de accionamiento mecánico. Carburador de doble cuerpo invertido con apertura simultánea de las mariposas de ambos conductos. Dispositivo anticontaminación al ralentí. Marcas: Bressel 32 DFB 2, Solex 32 EEIS. Starter manual con mariposa de extrangulación en la entrada de aire de la tapa. Bomba de aceleración y otros circuitos específicos.

Lubricación.- A presión mediante bomba mecánica de engranajes. Filtro de aceite de tela metálica en la aspiración y de cartucho de papel de flujo total.

Refrigeración.- Mediante circulación de agua o mezcla anticongelante, en circuito sellado con depósito suplementario de expansión. Radiador y bomba de forzamiento. Ventilador de radiador accionado mediante motor eléctrico con interruptor termoelectrico para su puesta en marcha y parada. Regulación del caudal de paso hacia el radiador por medio de termostato incorporado al circuito.

# CARACTERISTICAS GENERALES

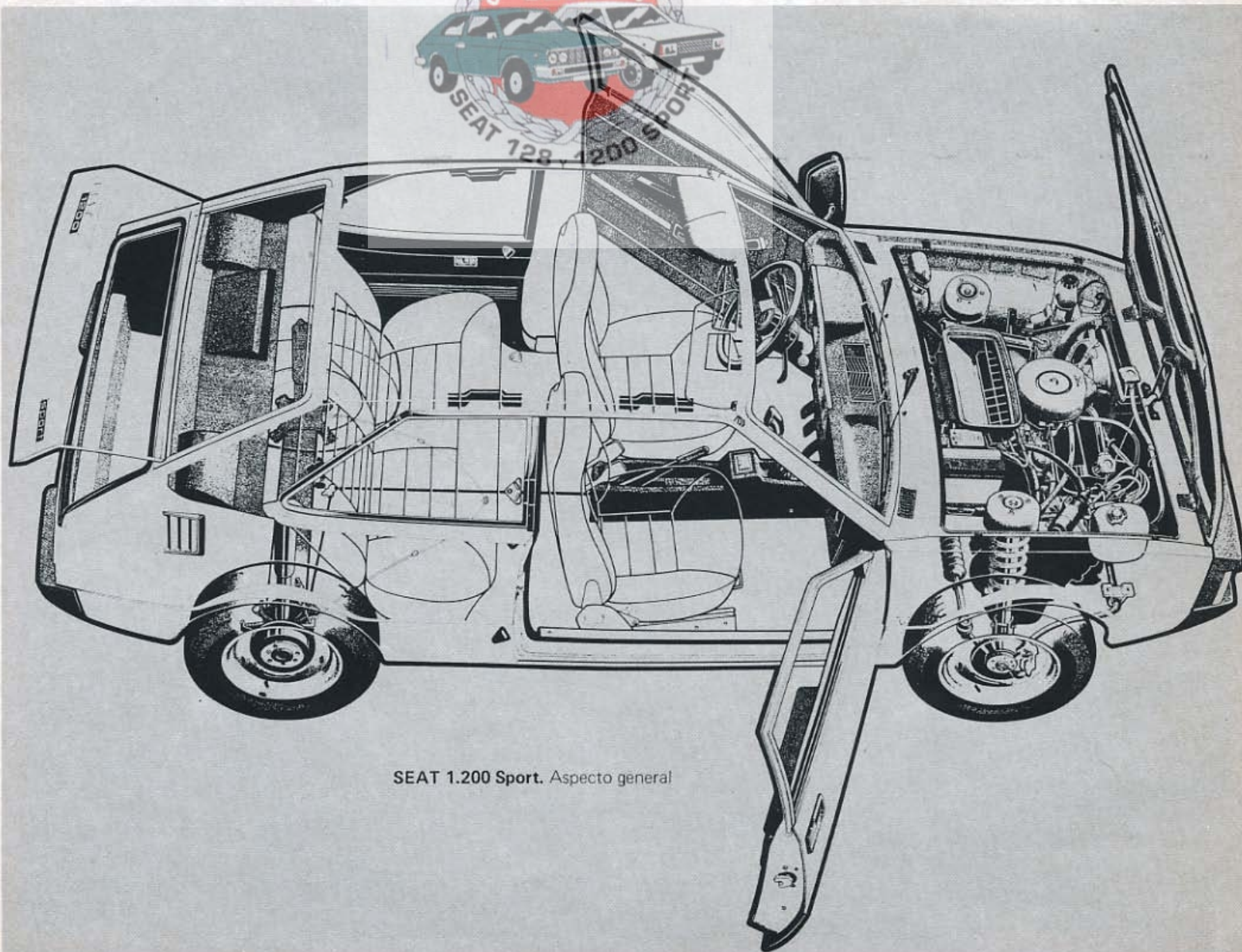
## TRANSMISION

Embrague.- Monodisco en seco, con muelle de tipo diafragma y accionamiento mecánico. Diámetro exterior de las guarniciones: 181,5 mm. Diámetro interior: 127 mm.

Cambio de velocidades.- Cuatro velocidades sincronizadas hacia delante y marcha atrás. Relación de velocidades: 1.<sup>a</sup> 3,636, 2.<sup>a</sup> 2,055, 3.<sup>a</sup> 1,348, 4.<sup>a</sup> 0,963, M.A. 3,615. Accionamiento mediante palanca situada en el piso del coche.

Diferencial.- Incorporado a la caja de cambios. Par de reducción con engranaje cilíndrico de dientes helicoidales. Relación de reducción: 13/53. Tracción delantera mediante semiejes unidos al grupo diferencial con juntas homocinéticas trípode y de esfera.

Dirección.- De cremallera. Columna de dirección en dos tramos con dos juntas cárden. Diámetro mínimo de giro del vehículo: 9,6 m. Número de vueltas al volante para el giro total: 3,5.



SEAT 1200 Sport. Aspecto general



# SEAT 1200 SPORT

## REPARTO DE PESOS

**Suspensión delantera.-** De ruedas independientes. Brazos oscilantes inferiores y montantes telescópicos que incorporan los amortiguadores y soportan los elementos elásticos coaxiales (muelles). Amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto. Barra estabilizadora que realiza funciones de tirante de reacción. Rótulas de lubricación permanente "for life".

**Trasera.-** De ruedas independientes. Brazos oscilantes inferiores y amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto. Ballestón transversal autoestabilizante de vibraciones laterales. Tacos de goma actuando como tope sobre los brazos oscilantes.

**Frenos.-** De servicio y socorro: hidráulicos a las cuatro ruedas, con doble circuito independiente. Anteriores: De disco. Posteriores: De tambor con zapatas autocentrantes y autorregulables. Compensador de frenada que actúa sobre las ruedas del eje trasero en función del peso de la carga transportada y de la deceleración.

Freno de estacionamiento con mando mecánico que actúa sobre las ruedas posteriores.

**Ruedas y neumáticos.-** Ruedas tipo "estilo", de chapa estampada. Medidas: 4 1/2 J - 13". Neumáticos radiales. Medidas 145-SR-13" ó 165/70 SR-13". Presiones de inflado: delante 1,7 Kg/cm.2. Detrás 1,8 Kg/cm.2.

**Instalación eléctrica.-** Tensión nominal: 12 Voltios. Alternador, potencia: 480 Watios. Motor de arranque, potencia: 800 Watios. Ventilador del calefactor, potencia: 20 Watios. Ventilador radiador, potencia: 90 Watios. Motor del limpiaparabrisas, potencia: 25 Watios. Batería, capacidad: 45 Ah. Encendido mediante distribuidor convencional con avance automático por contrapesos. Bujías: Champión N9Y, Marelli CW7LP, Firestone F33LP y Bosch W145T30. Separación de electrodos 0,6-0,7 mm.

**Pesos y dimensiones.-** Peso del coche en orden de marcha (con abastecimientos, rueda de repuesto y herramientas): 805 Kg. Coche a plena carga: 1205 Kg. Sobre el eje anterior: 600 Kg. Sobre el eje posterior: 605 Kg. Peso máximo remolcable con freno: 600 Kg. Capacidad a plena carga: 4/5 plazas más 50 Kg. de equipaje. Longitud total: 3670 mm. Anchura total: 1554 mm. Altura total: 1250 mm. Ancho de vía anterior: 1292 mm. Ancho de vía posterior: 1307 mm. Batalla: 2225 mm.

**Prestaciones teóricas.-** Velocidades máximas admisibles a plena carga una vez efectuado el rodaje: En 1.ª 40 Km/h. En 2.ª 75 Km/h. En 3.ª 115 Km/h. En 4.ª 160 Km/h. Pendientes máximas superables a plena carga: En 1.ª 35 por ciento. En 2.ª 21 por ciento. En 3.ª 12,5 por ciento. En 4.ª 8 por ciento. En M.A. 35 por ciento.

Aceleración. 1000 m.: 35". 400 m.: 19".

Tiempo empleado en alcanzar los 100 Km/h. desde parado: 14,5 seg.

Todos los datos anteriores son los facilitados por el fabricante.

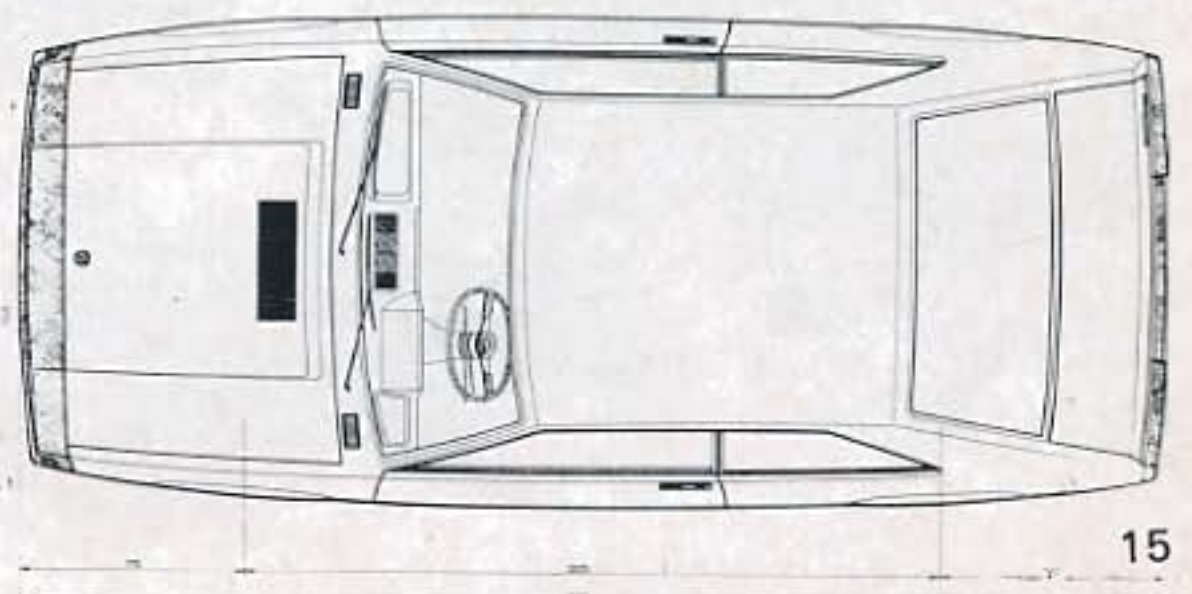
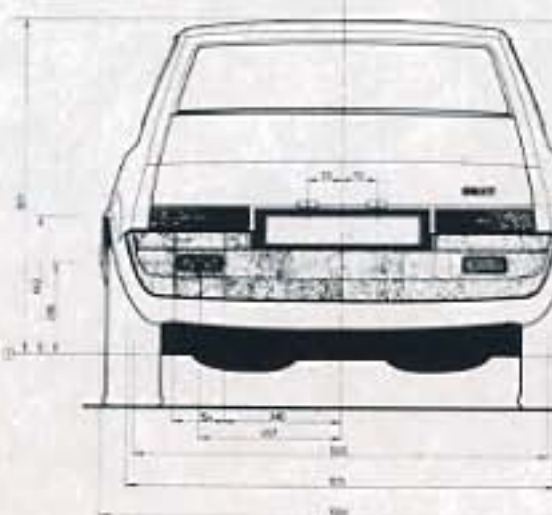
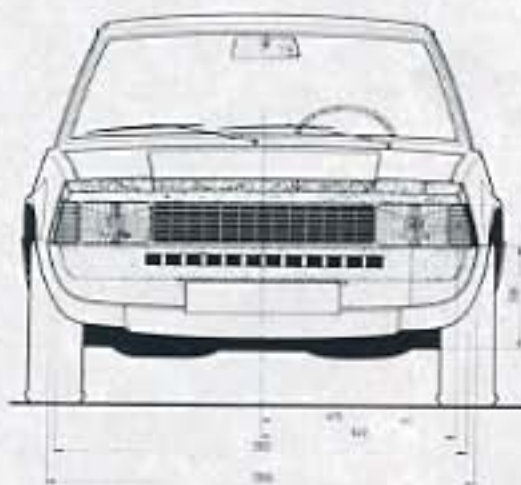
UNA PERSONA Y 10 Kg. DE CARGA



DOS PERSONAS Y 20 Kg. DE CARGA



CUATRO PERSONAS Y 40 Kg. DE CARGA







# 1. MECANICA

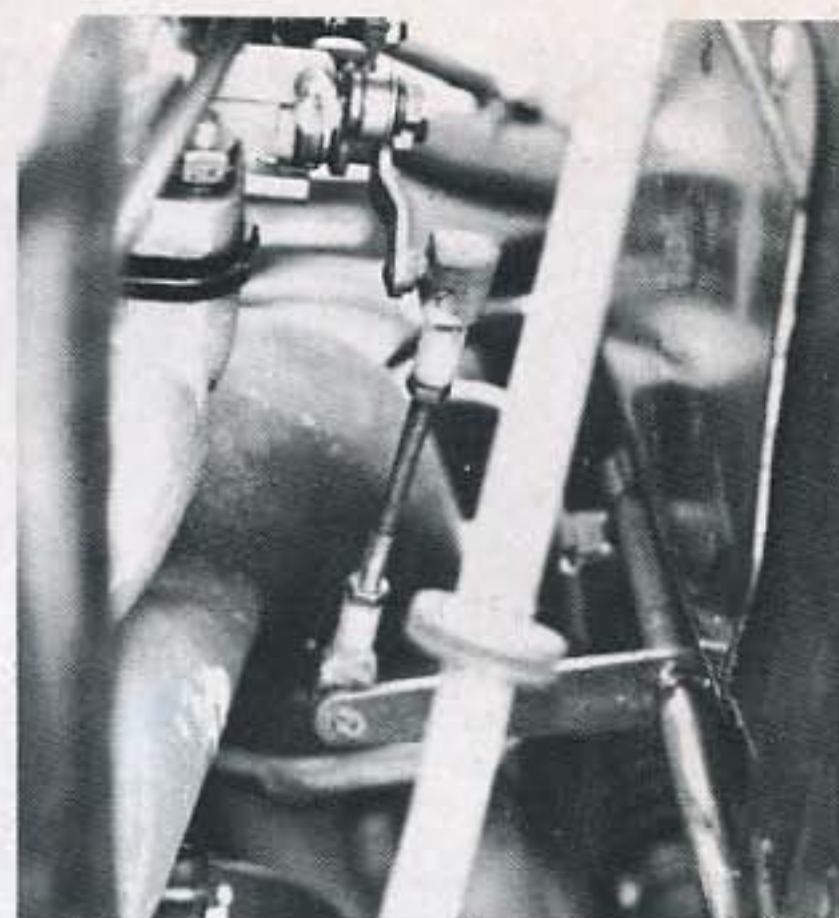
## 1.1. MOTOR

El Seat 1200 Sport va equipado con un motor de 1200 c.c. (exactamente 1197 c.c.) en posición transversal e inclinado 16 grados hacia delante con objeto de restar altura al capot. Es el mismo que se ha montado en el Seat 124 durante los últimos años. Cigüeñal de cinco apoyos, cámaras de combustión cónicas con base esférica, árbol de levas lateral, etc., son disposiciones ya conocidas y bien experimentadas en muchas decenas de miles de motores que han hecho rodar a sus vehículos portadores durante varios centenares de millones de kilómetros.

La única diferencia sensible entre este motor y el del 124 reside en la alimentación. Como consecuencia del montaje transversal del motor se ha hecho necesario el cambio en la orientación y posicionamiento del carburador a fin de situar la cuba de cara a la marcha. Para ello, sobre la base del carburador anterior, con apertura diferenciada de mariposas (mediante pulmón de vacío la correspondiente al conducto secundario), se ha preparado un nuevo carburador en el que se ha preferido la apertura simultánea como más apropiada para conseguir un mejor reparto de mezcla en el colector de admisión. Con la supresión del pulmón de vacío, y el montaje de sectores dentados en los ejes de mariposa, se ha conseguido una solución aceptable pero que, según veremos, es susceptible de perfeccionamiento.

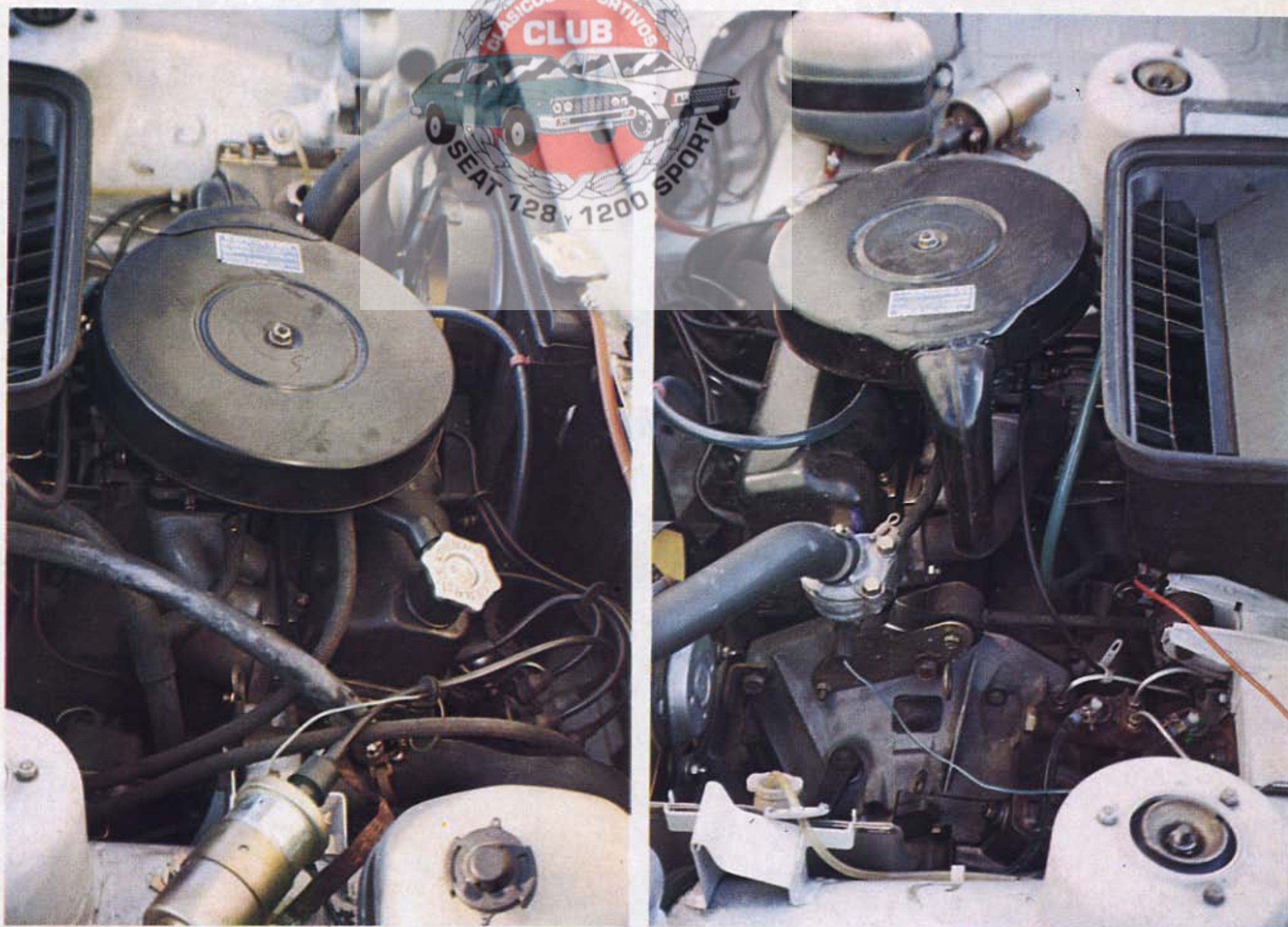
La potencia conseguida con esta nueva disposición es de 67 C.V. DIN a 5600 r.p.m., es decir, un par de caballos más que con la antigua pero con una mejor disposición a coger vueltas, debida, en parte a las anteriores modificaciones en la alimentación.

Con esta potencia, y gracias a las reducidas dimensiones del coche, se consigue una relación peso-potencia de 12 Kg/C.V. (805 Kg. para los 67 C.V.), que es exactamente igual que la del



*La tirantería del acelerador tiene algún punto de agarrotamiento en caliente que dificulta la regulación voluntaria.*

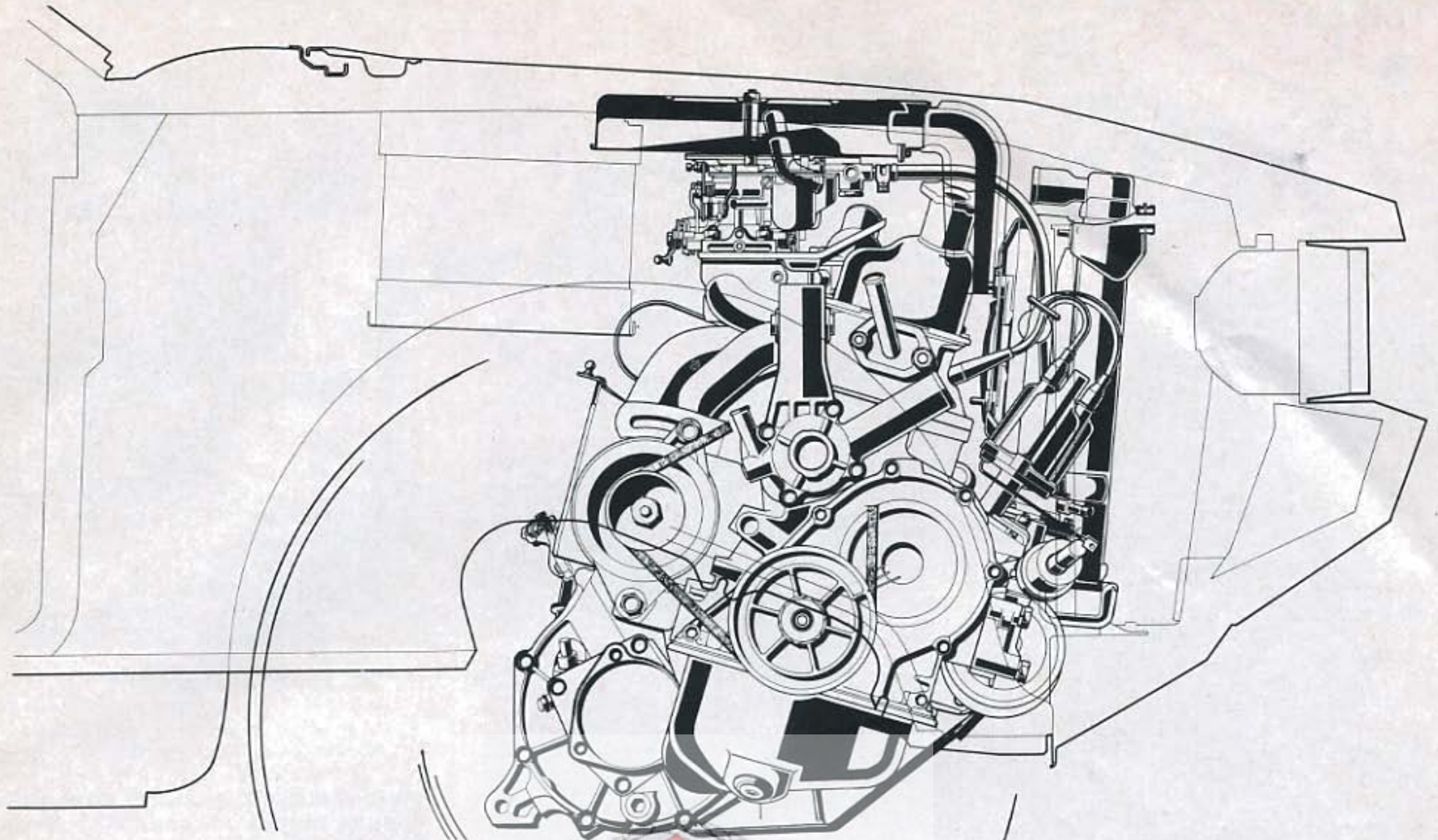
1430 (910 Kg. para 75 C.V.). Por ello, aparte de la influencia condicionante de la alimentación y relaciones de transmisión, el lector puede tener una referencia muy clara sobre el lugar en que se encuentra el "brío" de este pequeño modelo de sport. Las prestacio-



*Vista general del compartimento motor.*



# SEAT 1200 SPORT



*La implantación del motor se lleva a cabo inclinandolo hacia adelante 16 grados.*

nes, debido precisamente a los condicionamientos anteriores, son diferentes, pero ya las veremos detalladamente más adelante.

La refrigeración del motor se facilita mediante radiador y ventilador accionado por motor eléctrico, cuya puesta en marcha se lleva a cabo con un interruptor termométrico instalado en la parte inferior del primero. La temperatura de conexión es de 90 grados, lo que da idea de lo elevada que se mantiene en el bloque (siempre varios grados por encima), para mejorar el rendimiento.

En cuanto al funcionamiento general y conjunto del motor, nada que oponer al arranque en frío, nada tampoco a la marcha normal, aceleraciones o plenos gases. Pero sí algo que decir a cierta influencia ejercida en determinadas condiciones por el nuevo tipo de alimentación.

La apertura simultánea de ambas mariposas, con la consecuente caída de la depresión en el colector de admisión, provoca un bache en las aceleraciones a bajo número de revoluciones (como si faltara algo de caudal a la bomba de aceleración) y, sobre todo, en las salidas. En esta ocasión es casi imprescindible acelerar con decisión para evitar que el motor se cale.

Por lo demás, el motor coge vueltas con alegría inusitada, sobre todo en las marchas cortas, favorecido por unas relaciones de transmisión muy bien pensadas. En directa, el motor se adormece algo, pues le viene un poco larga trantando, sin duda, de mantener un giro desahogado durante la circulación rápida por carretera. En ella se pierde algo el carácter deportivo, pero para éste le basta con la tercera, que alcanza los 115 Km/h., con la que se puede realizar cualquier adelantamiento den-

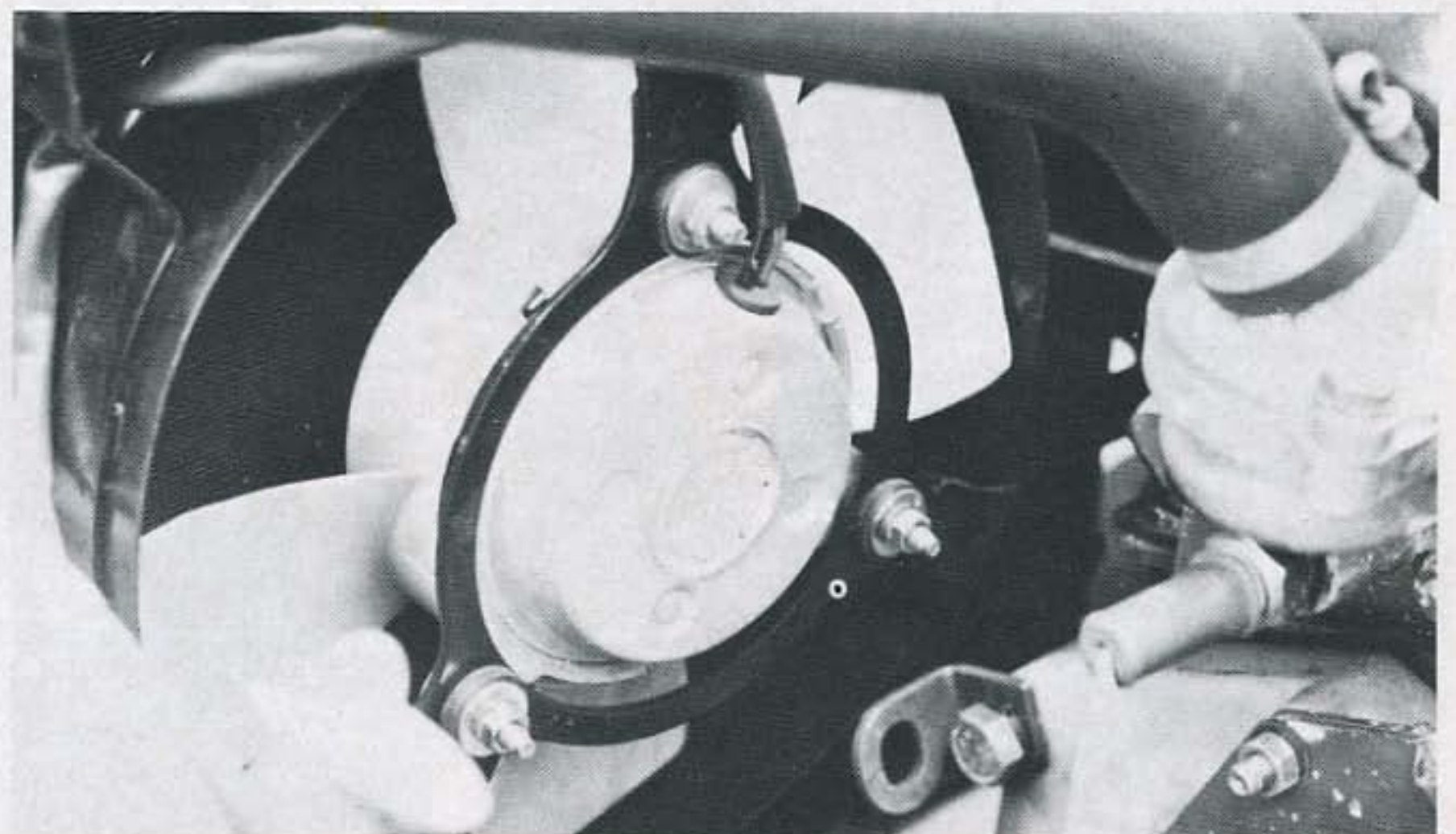
tro de los márgenes permitidos hoy día.

En realidad, el 1200 Sport se trata de un automóvil deportivo pero adaptado a las posibilidades actuales. De su motor no se puede esperar lo que del antiguo 124 Coupé 1800, puesto que casi le dobla en potencia, pero dentro de las limitaciones de velocidad, por sus excepcionales cualidades de estabilidad, hace posible una conducción mucho más personalizada. Al coger el volante se produce un verdadero placer para el aficionado cosa que, de verdad, creíamos que había muerto para siempre.

¡Ah! y otra pega a resolver. Con motor caliente hay algún punto de agarro-

tamiento en la tirantería del acelerador, bien sea en las palancas de transmisión o en el propio carburador, que dificulta el paso del ralenti a otro número de revoluciones más elevado. Se encuentra un punto duro que, al superarse, se sobrepasa en bastante, alcanzando un número de revoluciones elevado que no se buscaba.

Para terminar diremos que el grupo motriz está totalmente experimentado, siendo de esperar una duración prolongada y sin averías, acorde con la necesaria reducción en los costes de mantenimiento que impone la cada vez más complicada situación económica de los bolsillos de todos y cada uno de los exprimidos automovilistas.



*Para la refrigeración se dispone junto al radiador un ventilador accionado mediante motor eléctrico.*





## 1.2. TRANSMISION

Haremos primeramente una breve descripción técnica para, seguidamente, pasar a nuestras opiniones sobre su comportamiento práctico.

El Seat 1200 Sport va equipado con un embrague de accionamiento mecánico con muelle de tipo diafragma, con un sólo disco, cuyas dimensiones son iguales a las del que lleva el del 124.

La caja de cambios va situada en paralelo con el motor, prácticamente en su prolongación por la parte izquierda, y es de cuatro relaciones con sincronizados de tipo Porsche.

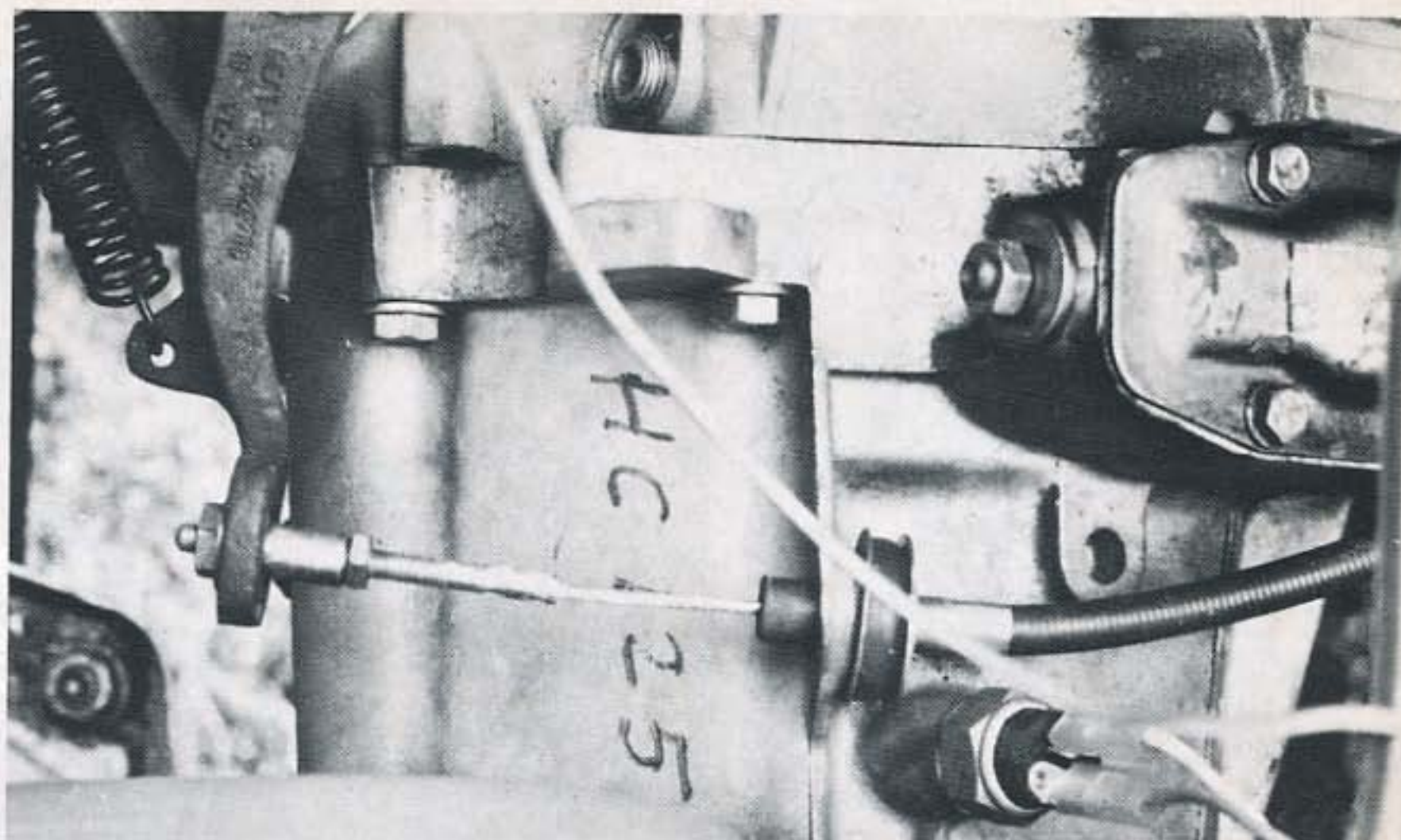
El grupo diferencial se incorpora a la caja de cambios por su parte inferior. De él parten los semiejes o palieres que transmiten el movimiento a las ruedas motrices, que son las delanteras.

La rumorosidad del conjunto no es ni mejor ni peor que la de otros modelos Seat. Aceptable.

El embrague es progresivo y carece de retemblores, como es normal en los de este tipo. Hay que accionarlo con cuidado al arrancar, a pesar de lo anterior, para no hacer patinar las ruedas, sobre todo si el suelo está mojado.

El pedal, desplazado hacia el centro a causa del paso de rueda, quedaría mejor si pivotara sobre el suelo del coche, en vez de colgado como está. La posición de conducción en este tipo de coches con dicha disposición obliga a levantar el tacón del suelo para llevarlo a fondo, lo cual se evitaría con el cambio de disposición, disminuyendo el trabajo del conductor. Es un detalle a tener en cuenta cuando se conduce, si no se pisa a fondo levantando el pie es fácil hacer "rascar" las velocidades sin motivo aparente.

La palanca de cambios no es nada ori-



La regulación del recorrido muerto del cambio puede hacerse desde la parte superior del compartimento motor.

ginal (lo que desentona del resto), pero es de fácil manejo. Todavía sin suavizar, encontramos al principio alguna oposición en 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>, pero con el paso de los kilómetros desaparecieron completamente.

Las relaciones del cambio están pensadas con moderno criterio, muy generalizado hoy día, y que trata de conseguir buena aceleración en las dos primeras, buen reprise y velocidad en tercera para facilitar los adelantamientos, y un andar rápido con el motor sosegado en cuarta. Todo se ha conseguido bien en la práctica.

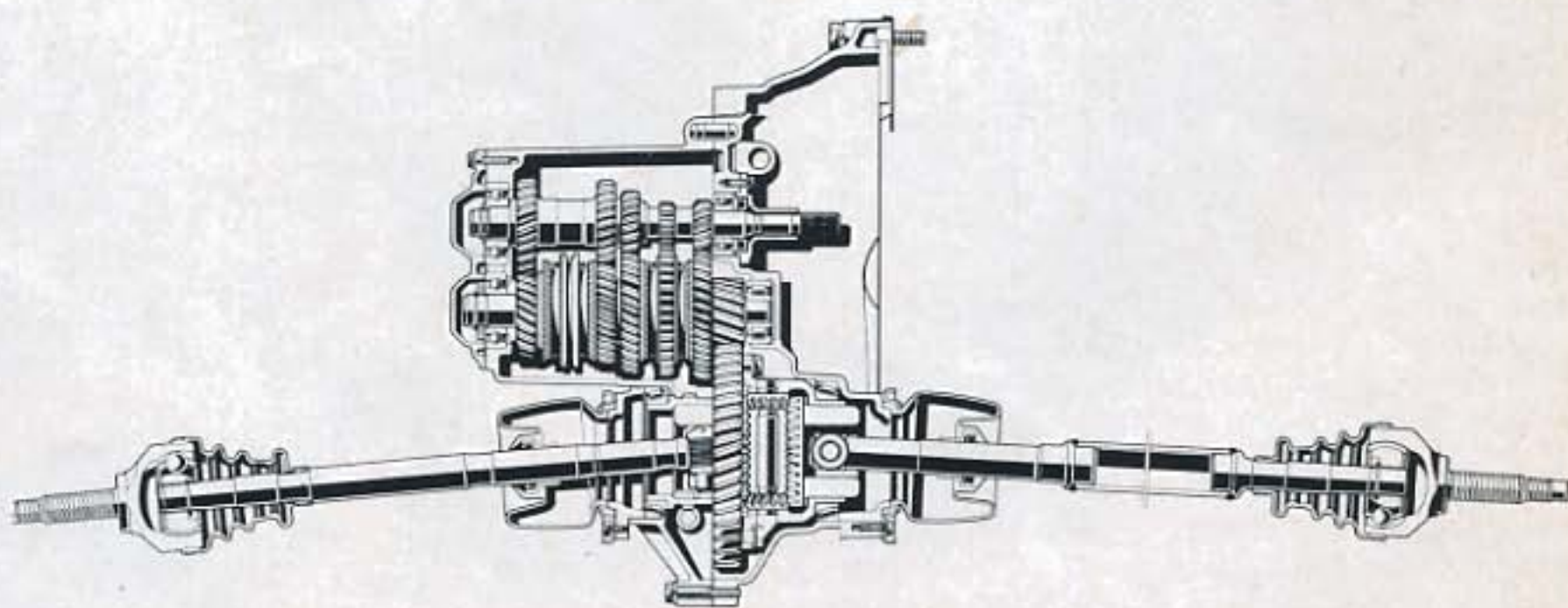
En primera hay que prestar cierta atención a los arranques bruscos, pues es posible hacer patinar las ruedas por adherente que sea el piso. El volante debe sujetarse fuertemente por el alto efecto autoalineador debido a la rápida transmisión del par a las ruedas motrices. En segunda, los efectos son similares aunque, por supuesto, mucho más atenuados. La tercera es particularmente brillante por la amplia gama de posibilidades que ofrece el permitir circular despacio, sin tirones en la transmisión, o velozmente cuando las condiciones lo exijan. La cuarta hace sentir el efecto de una cierta falta de potencia, que podría solverse con

un desarrollo menor o simplemente con el motor del 1430 que bien podría ofrecerse como opcional en el futuro, aunque no hay nada oficial al respecto hoy día.

El comportamiento de la planta motriz y del conjunto de la transmisión tiene poco que objetar, más bien todo lo contrario, puede considerarse como casi brillante. Pero eso sí, teniendo en cuenta su cilindrada, 1200 c.c. dan de sí lo que indican dichas cifras. Y decimos esto como advertencia a los actuales poseedores del Coupé 1800. Hay, tiene que haber, una sensible diferencia entre ambos, sobre todo para los no expertos, aunque en carreteras pueda sacarse un mayor aprovechamiento relativo del as pequeño gracias a su "tenue de route" superior y a su agilidad. Solamente en autopista o en periodos de escasa circulación (hoy poco frecuentes) la diferencia real se deja sentir en toda su amplitud. A fin y al cabo 67 C.V. no son nada excesivo actualmente en nuestras carreteras, en las que circulan muchos coches veloces a los que, una vez lanzados, puede costar adelantar si la carretera es recta y se ponen tercios, pero que van cayendo uno tras otro fácilmente en cuanto el trazado se hace sinuoso.



El accionamiento del pedal de embrague sería más cómodo si en lugar de estar colgado pivotara sobre un eje inferior.



En la fotografía se puede ver el conjunto completo de la transmisión, salvo el cambio.



## 2. SEGURIDAD

### 2.1. DIRECCION

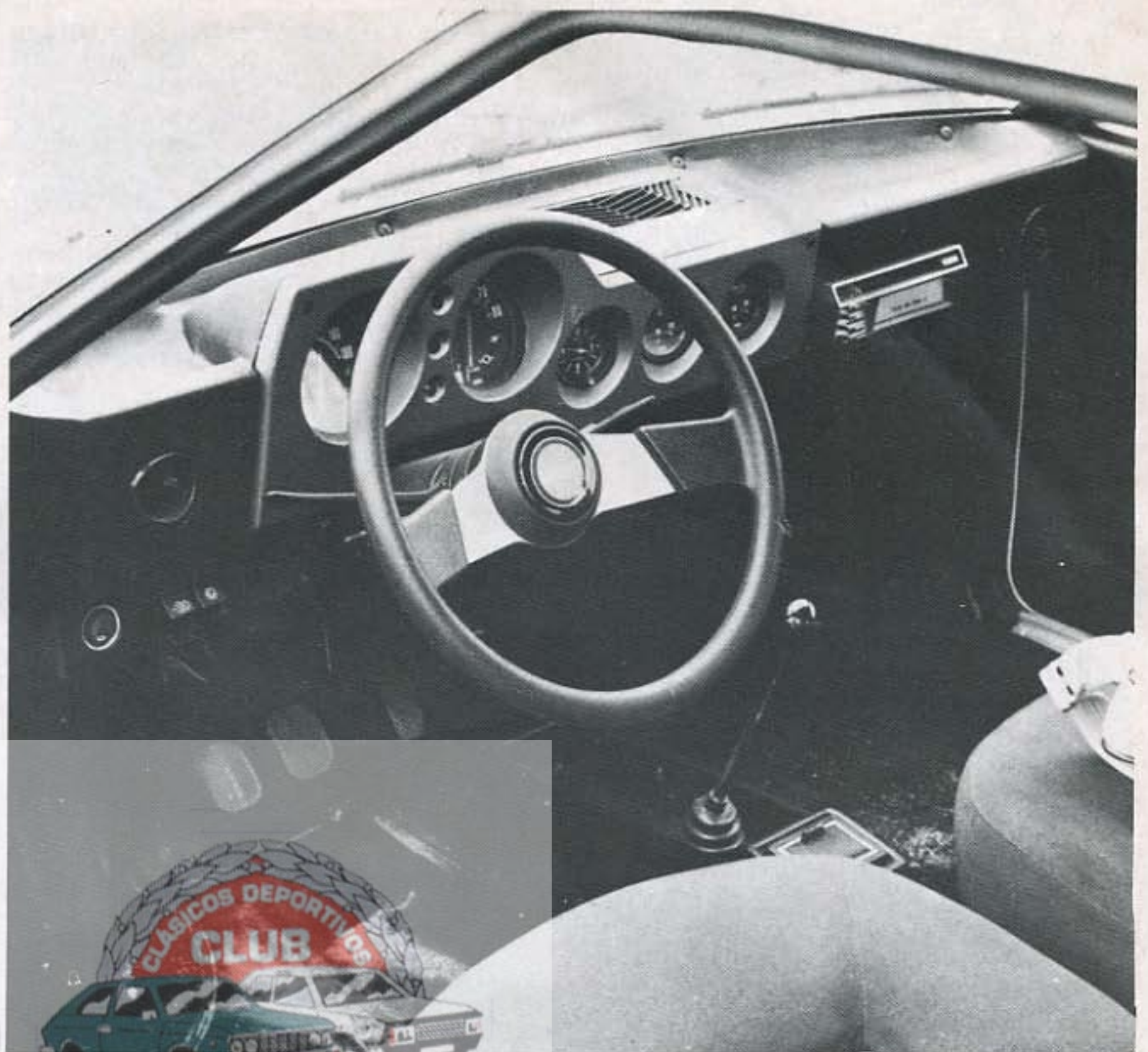
La dirección de cremallera del 1200 Sport es muy precisa. Ayudada por un volante de dimensiones reducidas facilita el desenvolvimiento ágil en tráfico intenso. El radio de giro es menor de 5 m. que se obtiene con tres vueltas y media del volante.

La columna de la dirección es de seguridad, pues la forman dos troncos unidos entre sí por juntas cárdan, que evitan la penetración directa hacia el lugar ocupado por el conductor en caso de choque frontal.

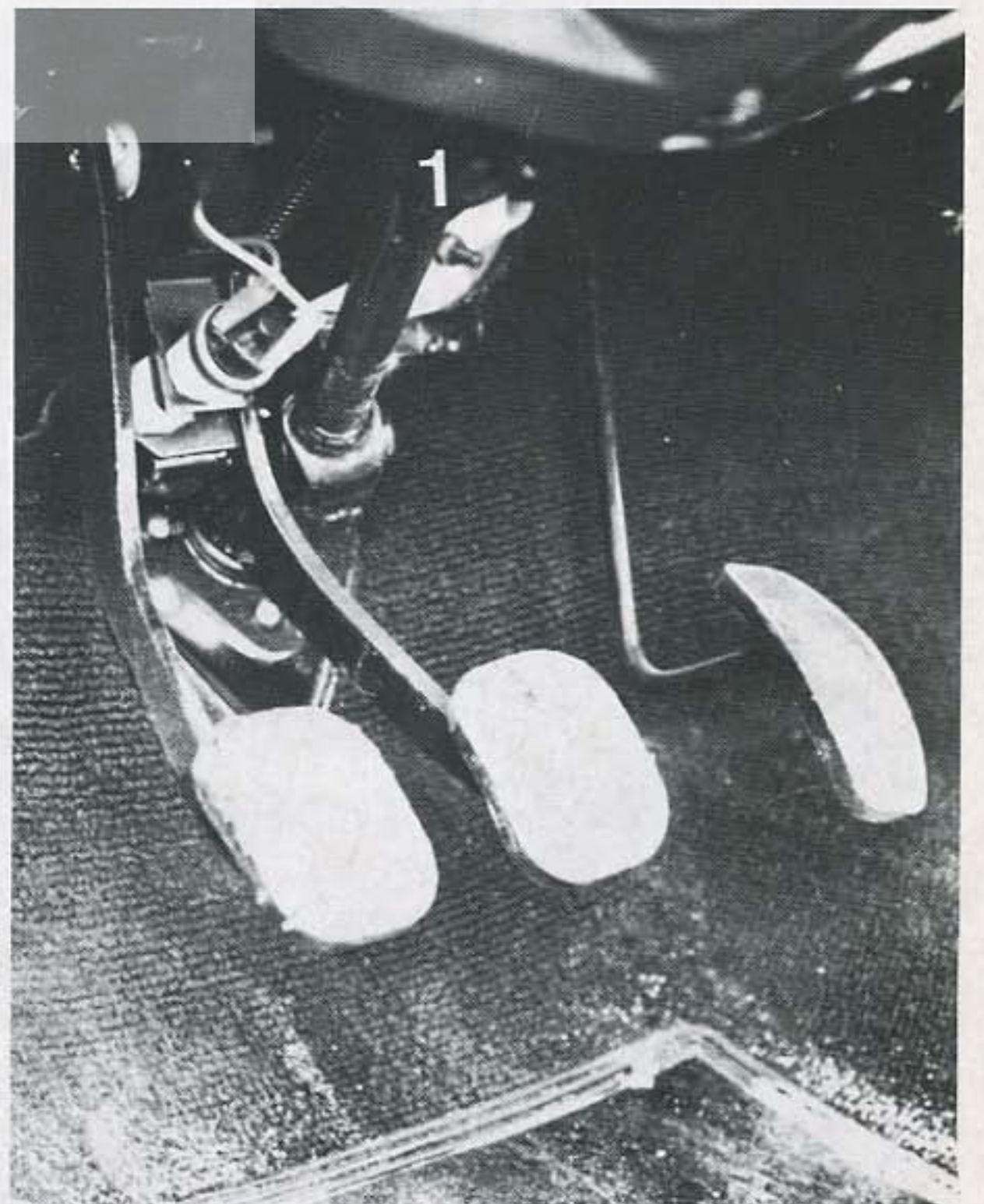
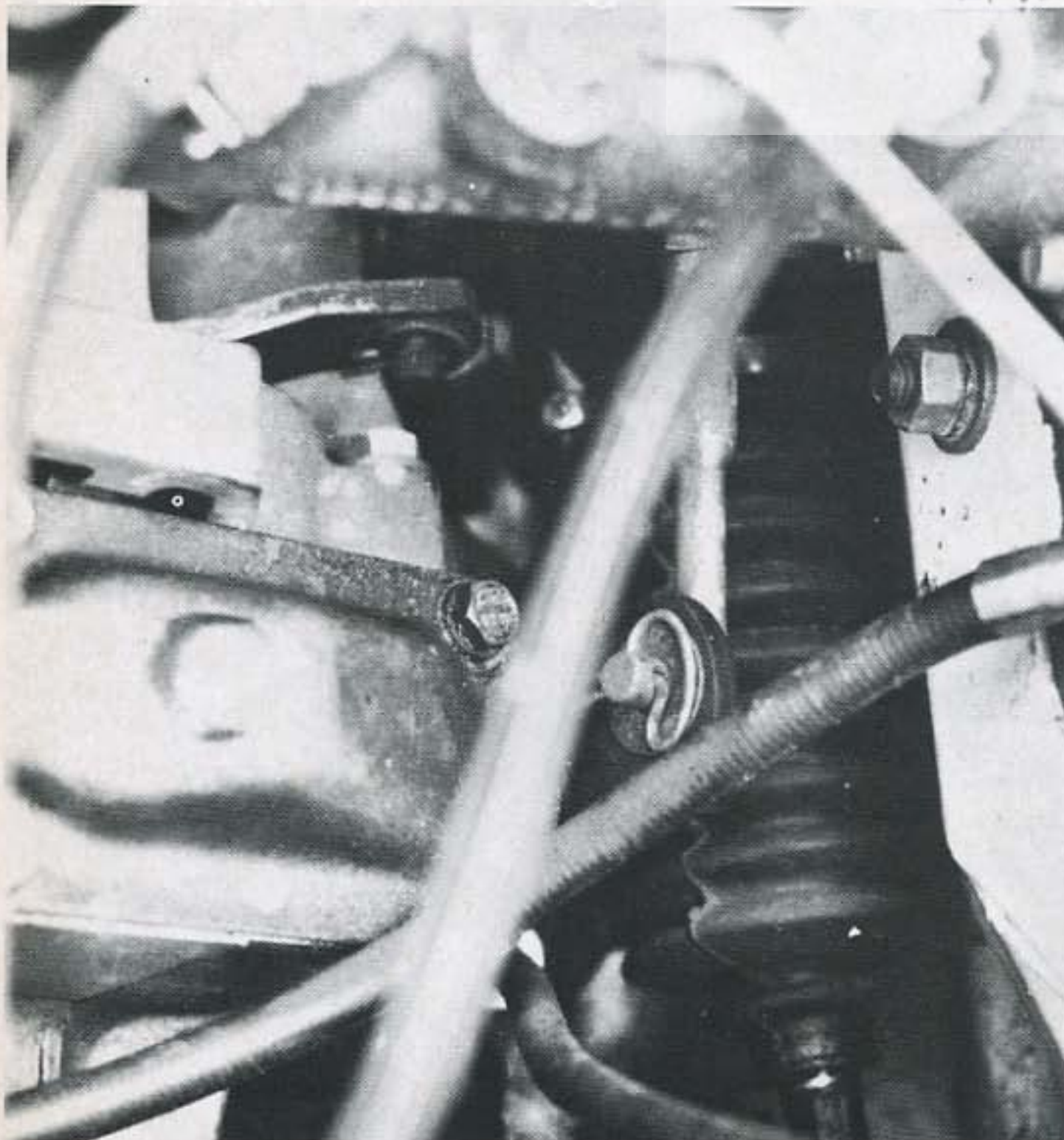
El volante está bien diseñado ofreciendo un aro de grosor apreciable que se coge agradablemente. De nuevo, deja en las manos una sensación de pegajosidad, que desaparecerá con el uso intensivo. El pulsador de la bocina es de botón central, superado hoy día por sistemas modernos que lo incluyen en los radios.

El comportamiento en marcha es totalmente satisfactorio, no se aprecian demasiado las irregularidades del terreno sobre el volante, mientras que la reversibilidad y autoalineación son efectivas. Las cotas no parecen ser mejorables para obtener un beneficio.

Únicamente requiere algo de esfuerzo en las aceleraciones bruscas en las relaciones bajas del cambio. A coche parado, o en marcha es muy suave.



Vista general del puesto de conducción.



Izquierda: La cremallera puede verse desde la parte superior del compartimento motor. Derecha: La columna de la dirección se articula en dos puntos mediante juntas cárdan. En la fotografía puede verse uno de ellos (1).





## 2.2. SUSPENSION

La suspensión es de tipo MacPherson, disposición característica que ya se ha utilizado en el 127 y 131.

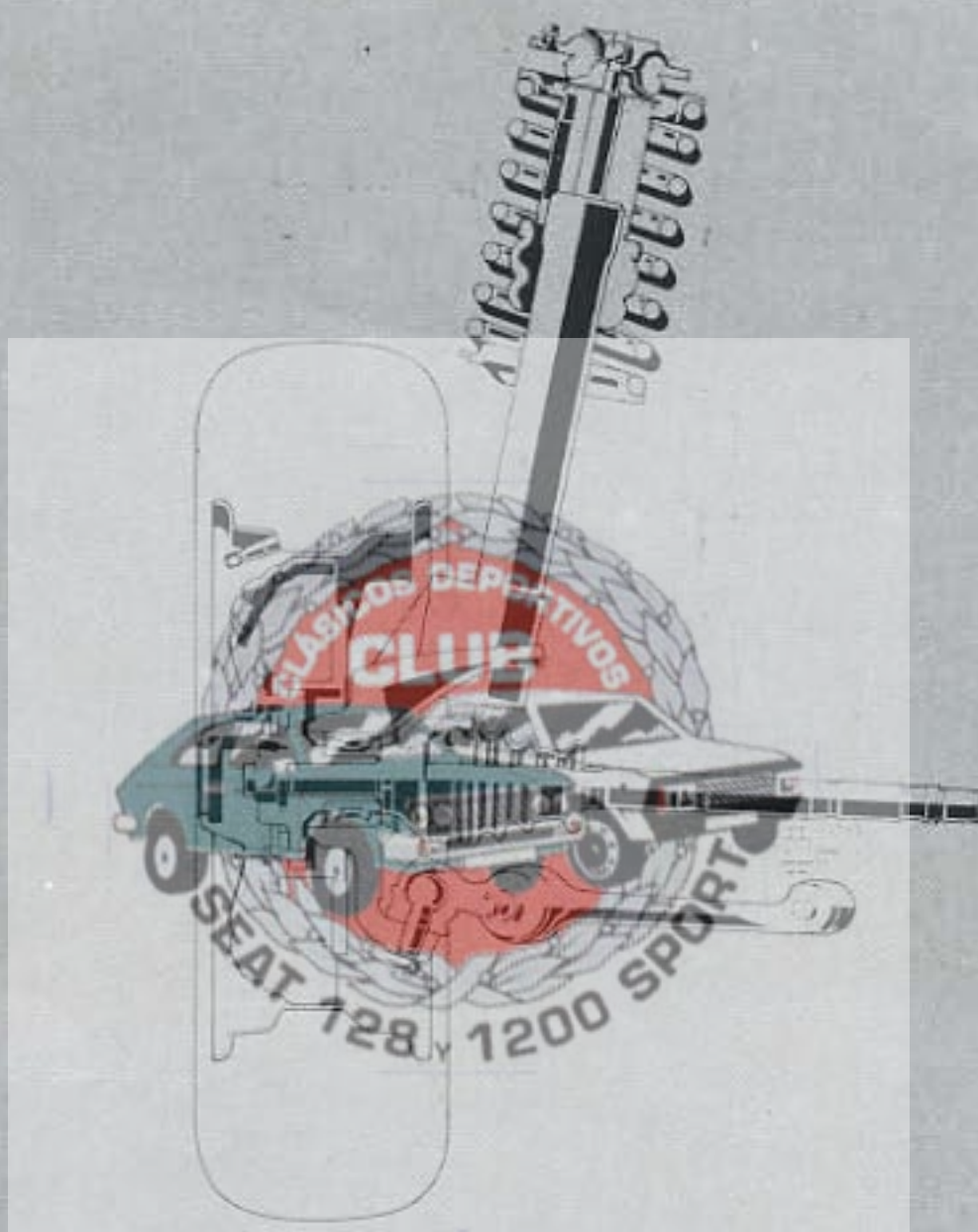
Consiste en unos brazos triangulares inferiores, en la parte delantera, con muelles helicoidales coaxiales a los amortiguadores hidráulicos. Se dispone además de una barra estabilizadora transversal que actúa como tirante de reacción de los brazos oscilantes inferiores.

La suspensión trasera está resuelta como en el 127, con ballestón transversal que absorbe las trepidaciones asimétricas de las ruedas produciendo un efecto estabilizador.

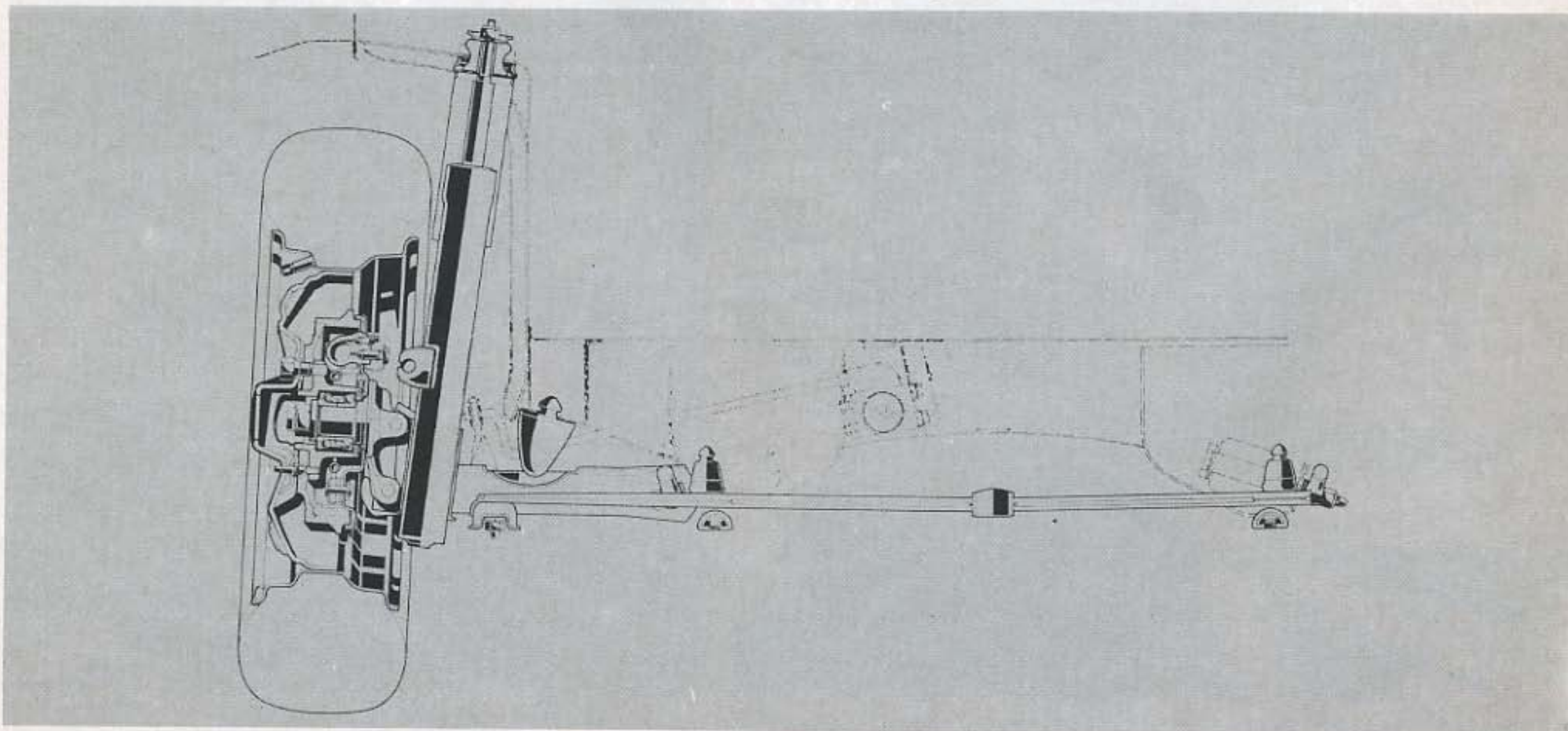
En su conjunto, resulta dura, como requiere un coche de sus dimensiones y características de utilización deportiva,

pero con ella se consigue una gran adherencia de las ruedas a la carretera. Los movimientos en el interior, sobre todo cuando el suelo está bacheado, no son cómodos, si bien se encuentran amortiguados por unos asientos mullidos que aseguran un confort relativo en dichas condiciones. En carretera Redia o autopista, el confort se acrecienta realmente.

Su importancia tienen también las llantas y neumáticos, tanto en la influencia sobre la comodidad como en el agarre. Los Cinturato Pirelli de perfil 70, sin ser más rígidos que los normales, conferían una adherencia que puede calificarse de perfecta.



Sección de la suspensión delantera de tipo McPherson.



Suspensión trasera.



## 2.3. FRENOS

Para un coche del peso del 1200, la mejor solución en la implantación del sistema de frenos es, indudablemente, la adoptada. Discos delante con gran capacidad de frenado a velocidades elevadas, tambores detrás para el menor trabajo del tráfico lento en ciudad.

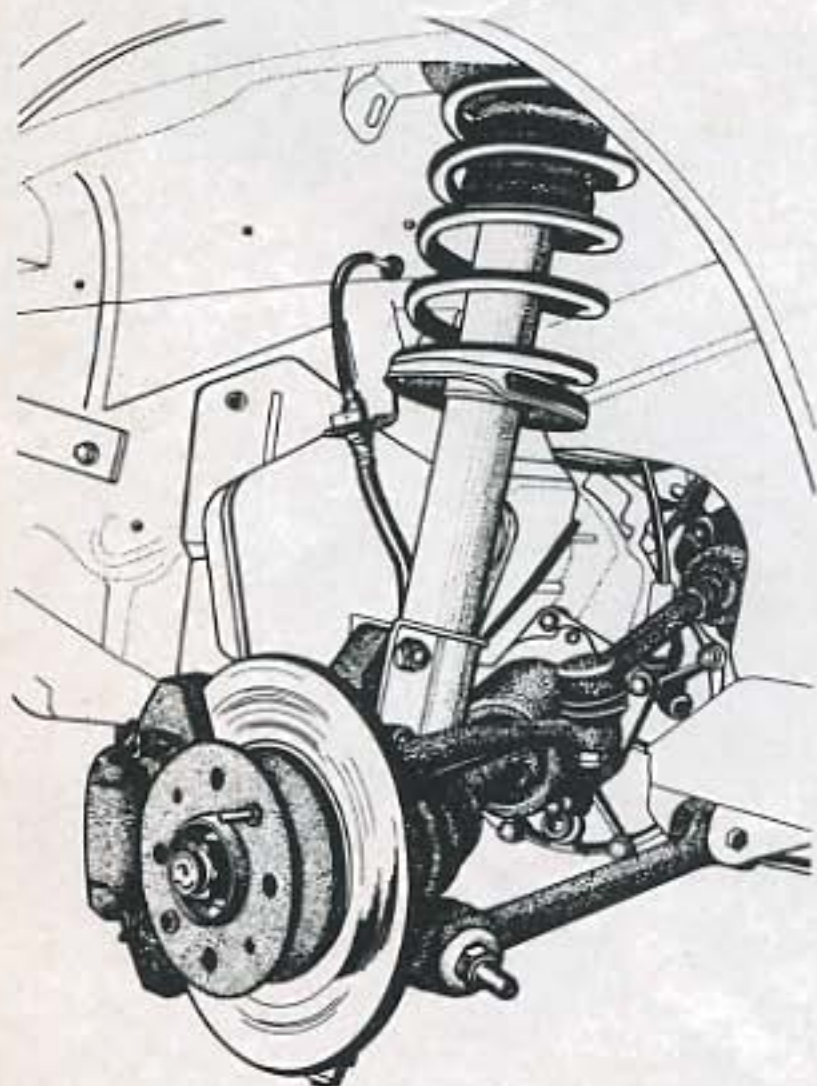
El circuito doble independiente para las ruedas de cada uno de los ejes es solución que, a fuerza de repetirse en Seat, no es ya nada nuevo. De todas formas lo destacamos como un detalle más de seguridad a tener en cuenta.

El recorrido montañoso que efectuamos durante la presentación en Granada resultaba idóneo para una prueba de frenos. Así lo consideramos y por ello pusimos a prueba su resistencia al "fading". Bajadas a "tope", con retenciones de motor y uso intensivo de los frenos, capaces de servir de piedra de toque, demostraron una capacidad de retención más que aceptable, y eso que no creemos que la mayoría de los compradores se dediquen a "pasearse" como lo hicimos nosotros.

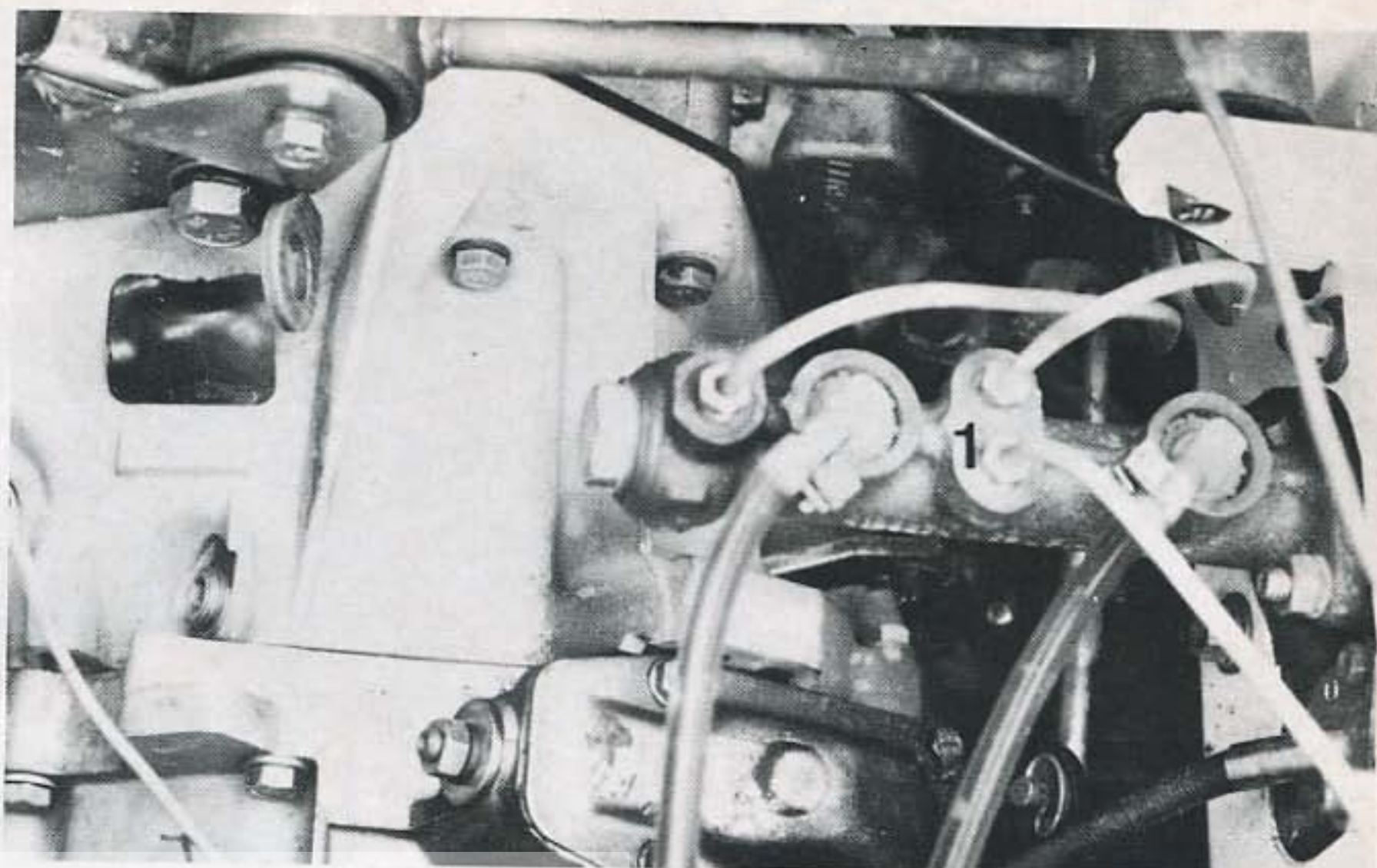
El pedal, cuando se trata de llevar tipos de conducción más tranquilos, resulta algo duro. Comparándolo con otros coches de la misma marca puede apreciarse una cierta diferencia. En realidad no sabemos a qué puede deberse. Quizás a unas pastillas demasiado duras, son las que obligan a presionar fuertemente sobre el pedal para que haya rozamiento entre ellas y el disco, suficiente como para obtenerlo rápidamente.

Se habló de instalar servofreno, algunos compañeros eran partidarios de ello. Para nosotros un coche de 800 Kg. no lo necesita.

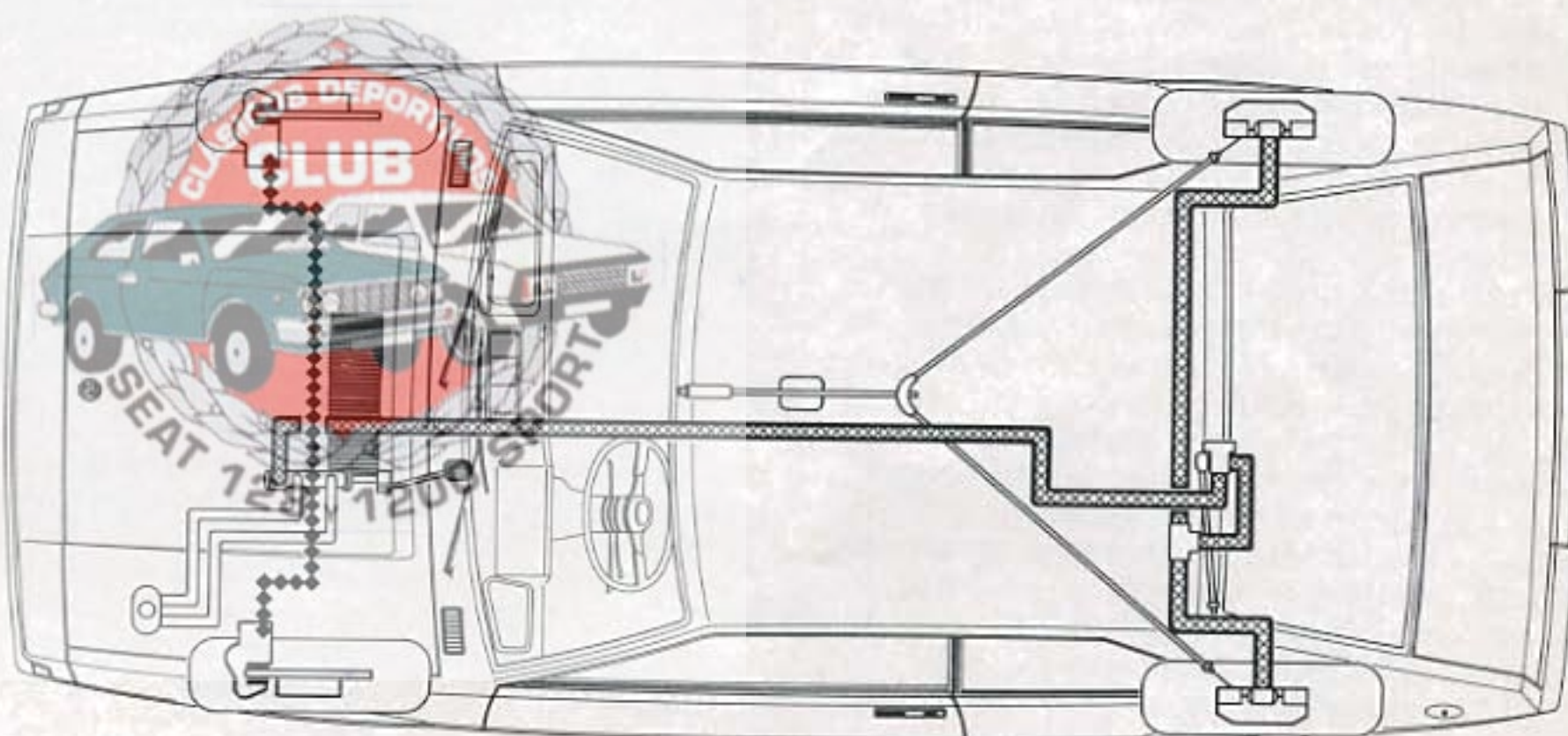
Las distancias de frenada son reducidas y se realizan manteniendo impecablemente la trayectoria.



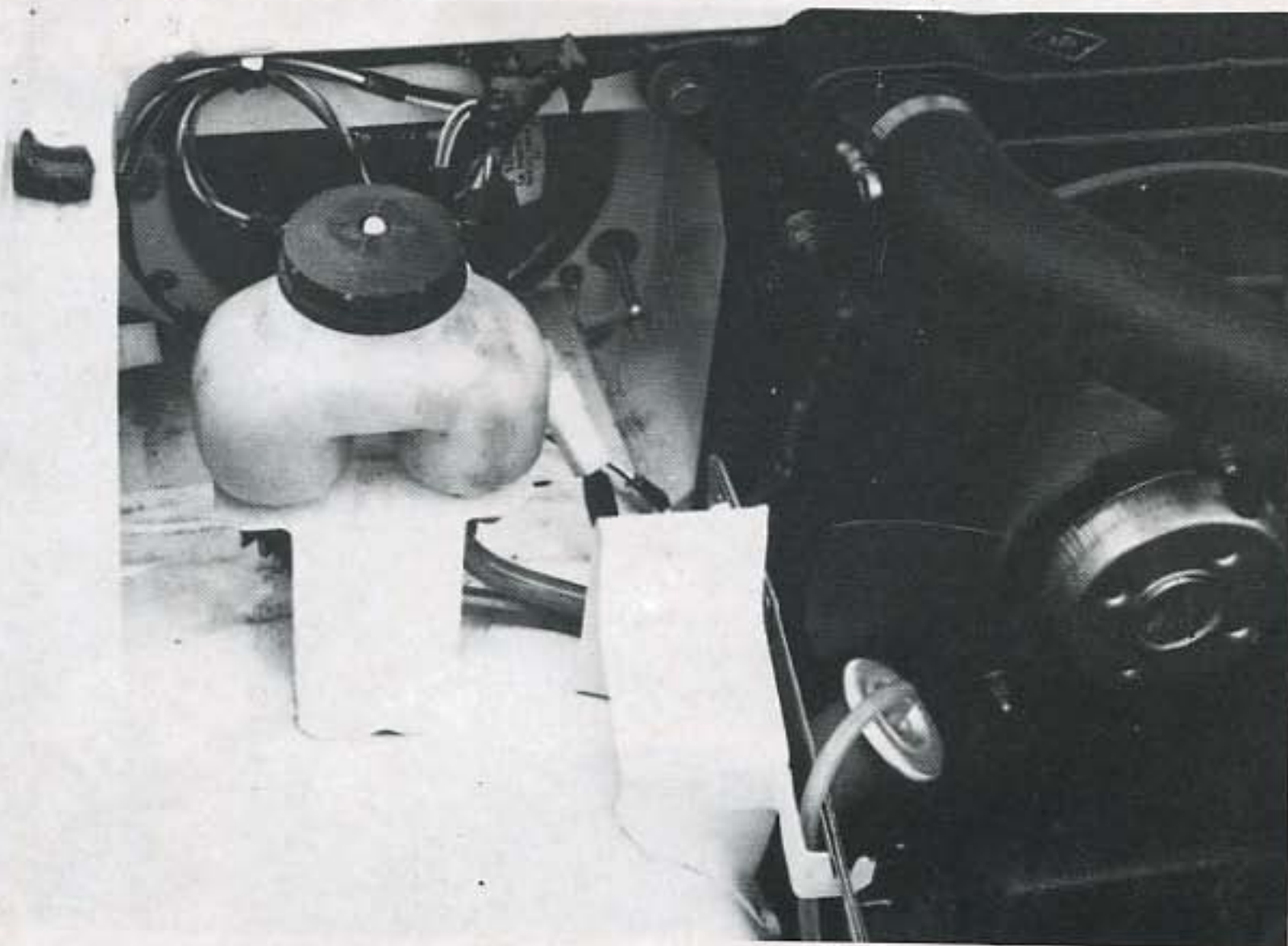
Esquema de la disposición del disco de freno delantero en el conjunto de la suspensión y transmisión.



En primer término el cilindro maestro doble, como es necesario para la implantación anterior.



Esquema general de la implantación del sistema de frenos.



En la parte izquierda del compartimento motor se encuentra el depósito del líquido de frenos con esta curiosa forma.





## 2.4. ESTABILIDAD Y MANEJABILIDAD

Sin dudar, es el punto fuerte del modelo.

En realidad, se trata de la del 127 mejorada. Su implantación, en la que se incluyen la suspensión y dirección, se deriva de la de dicho modelo, pero gracias a un reparto de pesos diferente y a un centro de gravedad mucho más bajo, se obtiene un beneficio real.

La disposición del motor por delante del eje delantero, debida más que a otra cosa a la inclinación del bloque hacia la parte más avanzada, debería provocar un comportamiento claramente subvirador, pero en la práctica, con unas presiones de inflado adecuadas, el comportamiento es neutro, en la mayoría de las circunstancias de marcha.

Calzado con unos neumáticos de perfil bajo, que disminuyen eficazmente la deriva, y con unas llantas de 4 1/2" que cooperan con ellos para conseguirlo, el 1200 Sport va sobre carriles siempre, puesto que de mantener la adherencia ya se preocupa la suspensión.

En curvas medias-rápidas, a pesar de cierta tendencia natural a irse por la tangente, basta orientar las ruedas en la dirección deseada y apretar el acelerador, para que ellas mismas se encar-



guen de "tirar" de lo que viene detrás en la dirección prefijada, sin miedo a reacciones extrañas, pues el comportamiento es totalmente noble.

En línea recta puede soltarse el volante con la confianza de que el vehículo mantendrá su trayectoria si no hay irregularidades en la carretera. Sola-

mente cuando estas son considerables se deja sentir el rebote de la caja con una cierta pérdida de adherencia, entonces es el momento de levantar el pie, aunque sólo durante el tiempo que dure la mala carretera.

Quedamos pues en que la estabilidad queda fuera de toda crítica.

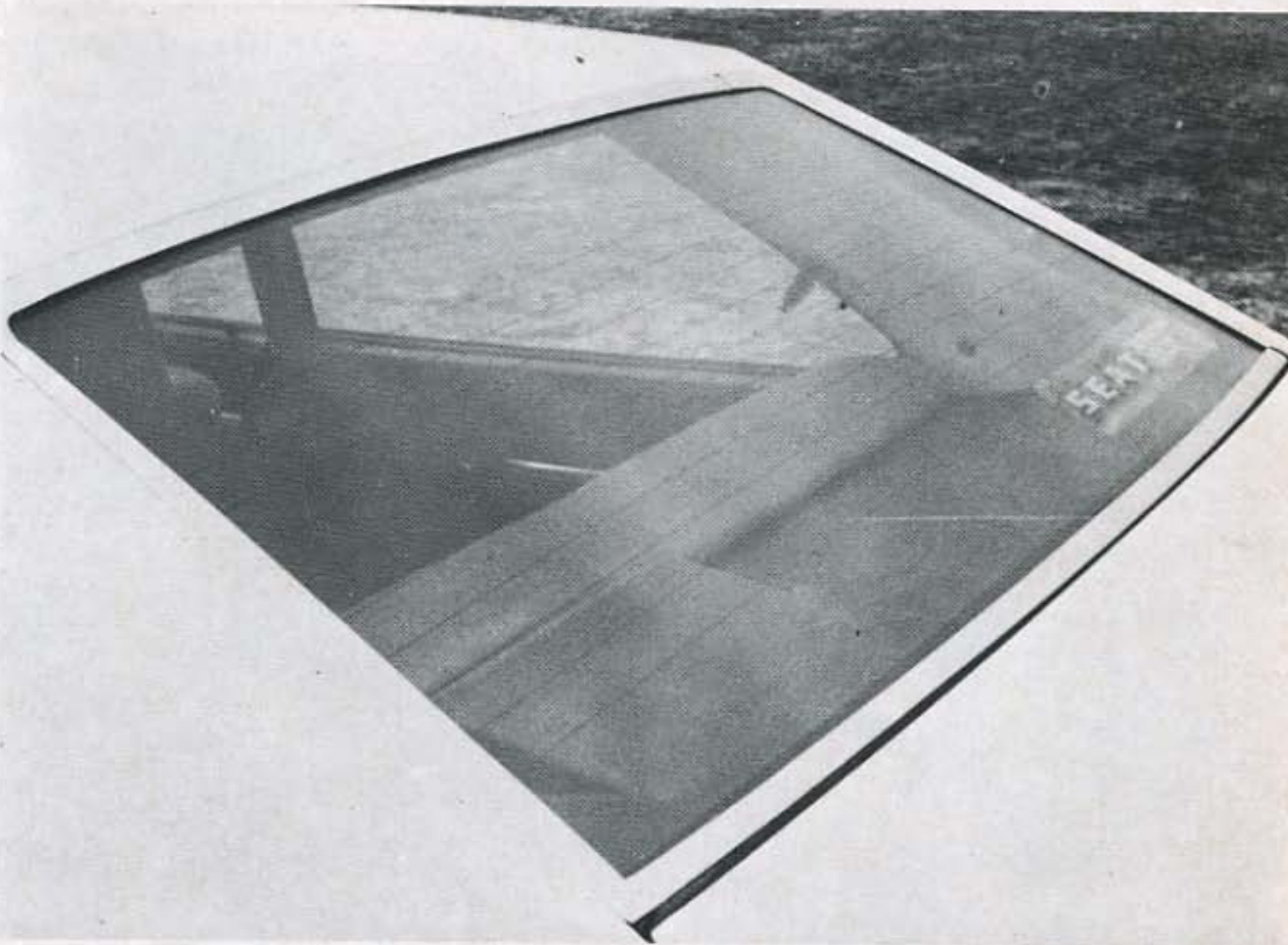
## 2.5. VISIBILIDAD

Puede considerarse buena hacia el frente y mediana hacia los laterales y parte posterior.

La cintura elevada de la carrocería, unido a la posición baja de los asientos, impide algo la visión de las zonas próximas al coche lo cual, si hacia delante no tiene demasiada importancia, pues se trata de terreno ya visto (de todas formas el capot cae hacia abajo por la parte delantera), hacia atrás reviste cierta importancia en las maniobras de aparcamiento ya que puede haber un obstáculo capaz de dañar el coche al no ser visto.

Los montantes del parabrisas son estrechos, así como los de las puertas, pero no se puede decir lo mismo de los de la luneta posterior, que por diseño de línea han tenido que hacer ciertas concesiones a la visibilidad.

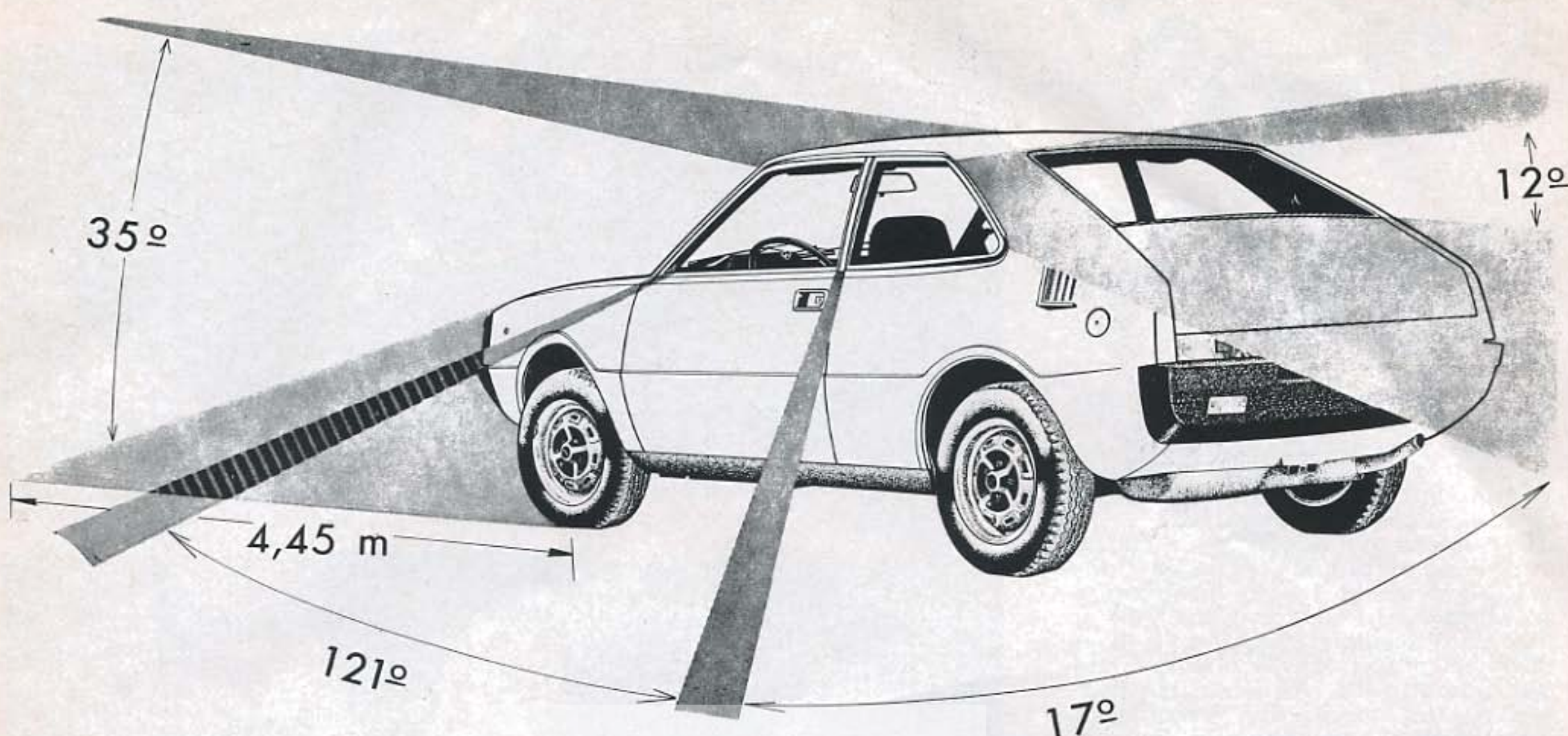
Para concluir, puede decirse que tiene la visión típica de los modelos de



*La luneta térmica facilita la visión posterior eficazmente.*



# SEAT 1200 SPORT

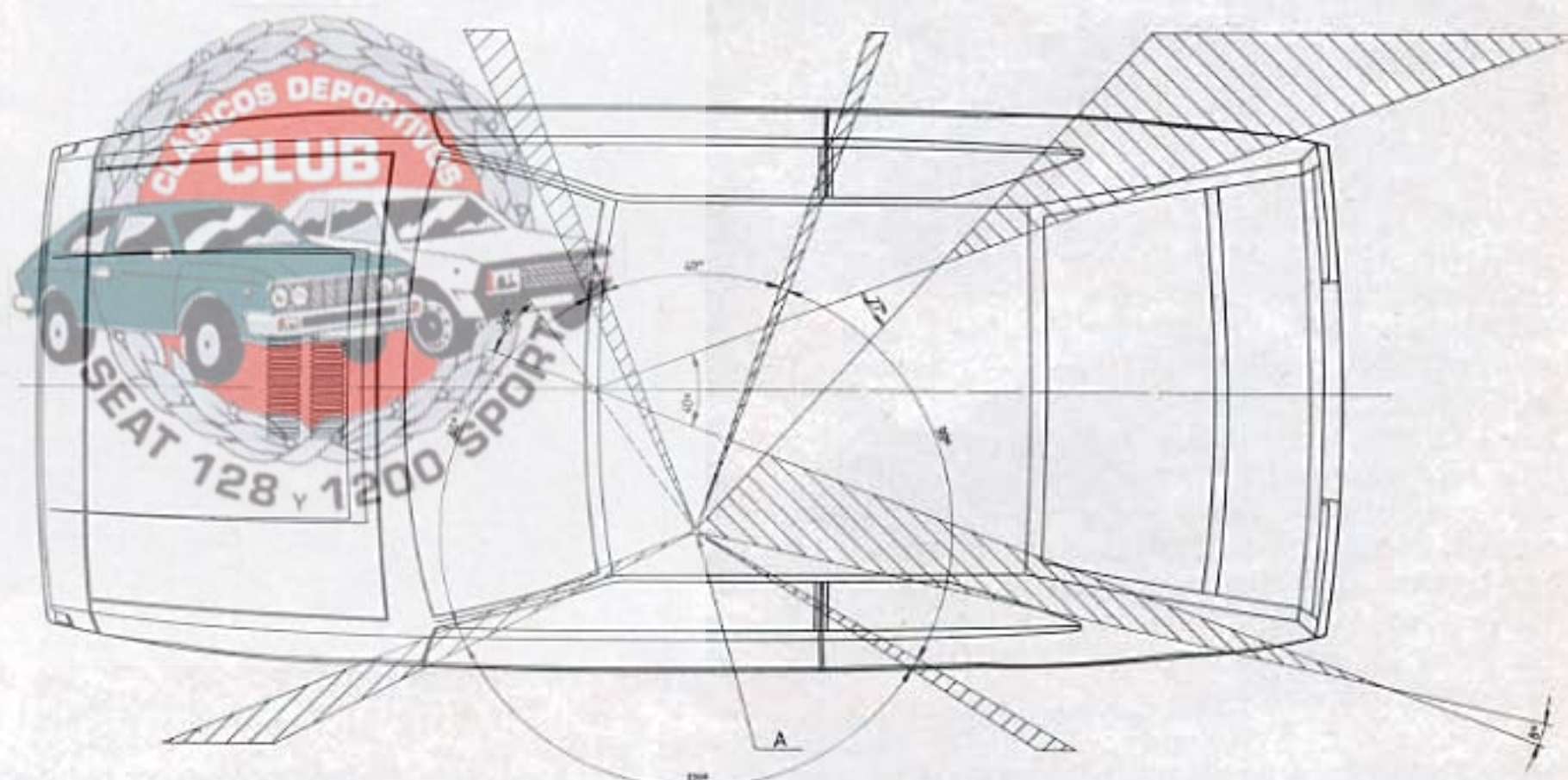


Sport, con ángulos muertos generalmente más generosos que los que ofrecen las berlinas de turismo.

En cuanto a la visibilidad nocturna, si bien no presenta defectos, hubiéramos preferido que los proyectores fueran de halógeno, porque la verdad ¿qué tiene un 132 que no tenga este modelo para merecerlos? no serán prestaciones (la velocidad punta total no se puede tener en cuenta hoy día), ni precio ajustado.

La señalización luminosa, referente a pilotos de posición, frenos, luz de marcha atrás, etc., no tiene nada que objetar y sí que alabar su protección a los golpes de aparcamiento de pequeña importancia.

El espejo retrovisor de origen presta buena ayuda cuando se quiere marchar, aprovechando las cualidades del coche, velozmente.



Visibilidad natural del coche.



Lo mismo ocurre con el espejo retrovisor exterior en cuanto a la lateral.



Nos hubiera gustado más que las ópticas fueran de halógeno.





## 2.6. SEGURIDAD PASIVA

La seguridad pasiva se cuida en muchos detalles. Salvo el cuadro de instrumentos, en general todo el salpicadero está revestido de material "expanso" que previene con eficacia las consecuencias de un golpe contra él.

La columna de dirección, articulada con juntas cárdan, es otro detalle favorable, y el mismo volante de dirección acolchado y, por lo tanto, inastillable. Los apoyacabezas integrales, si bien tiene un diseño muy moderno, creemos que sólo son efectivos para personas que no rebasan una determinada estatura, por cierto bastante reducida para lo que hoy se desarrollan los jóvenes españoles.

Los cinturones de seguridad se aflojaban mucho en la presentación. En el coche que hemos tenido probando después seguían aflojándose, pero no tanto. Conclusión, malos.

Las puertas y los capots se abren en el buen sentido y están bien sujetos por sistemas de retención adecuados.

El espejo retrovisor interior lleva una sujeción de seguridad, que cede a los impactos, con objeto de que se desprenda sin causar daños a los pasajeros al ser proyectados hacia delante.

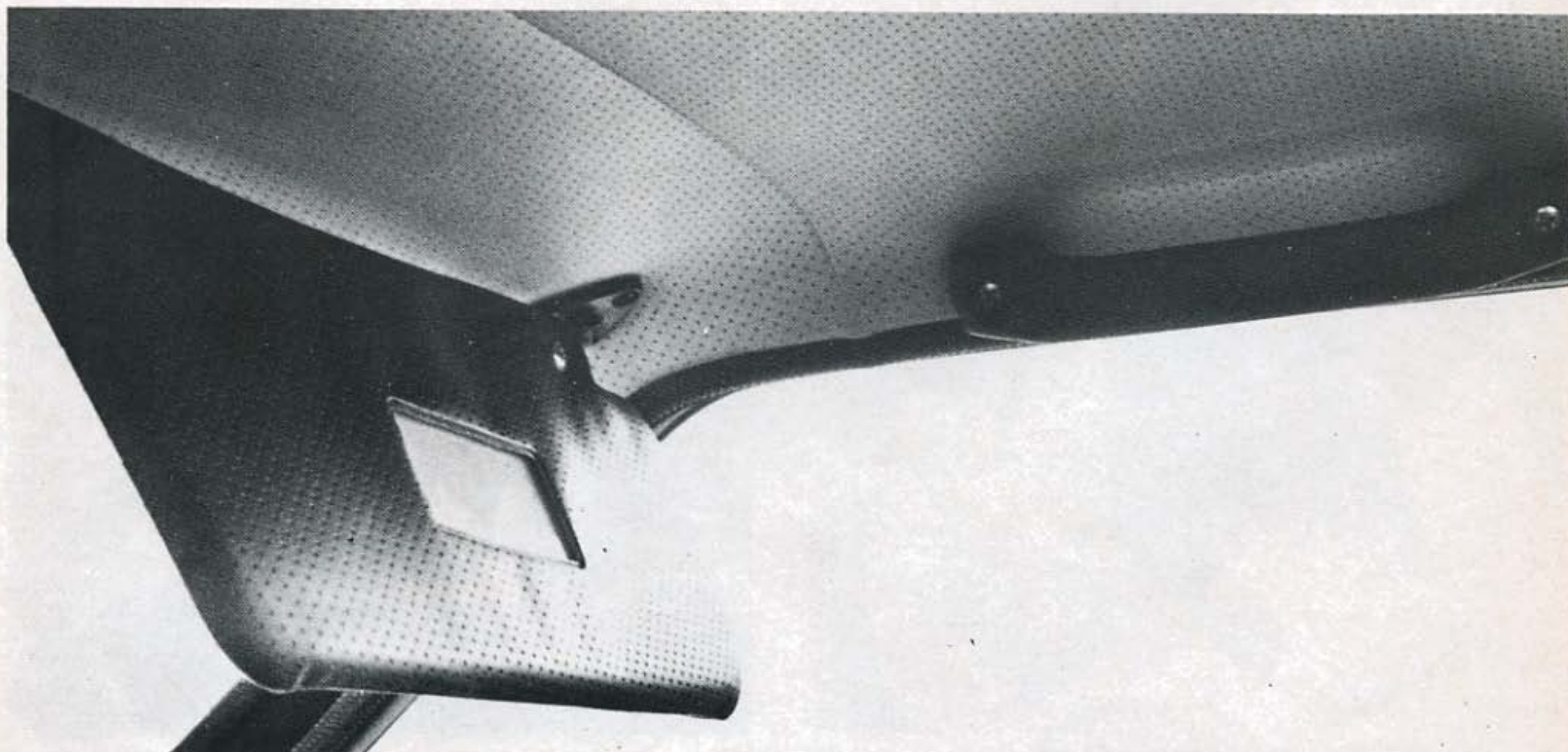
En general puede decirse que se han tenido en cuenta muchas cosas, pero no todas ellas son efectivas en la práctica, sino más bien de cara a la clientela inexperta que prefiere la vistosidad frente a la eficacia.



*Prácticamente todo el frontal se encuentra acolchado con objeto de disminuir el riesgo en los choques.*



*Por supuesto, y como es obligatorio, incorpora de fábrica los consabidos cinturones de seguridad.*



*Todo el interior, y más las aristas, se encuentra revestido con materiales rellenos.*



## 3. CARROCERÍA Y CONFORT

### 3.1. ROBUSTEZ, AJUSTE Y ACABADO

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

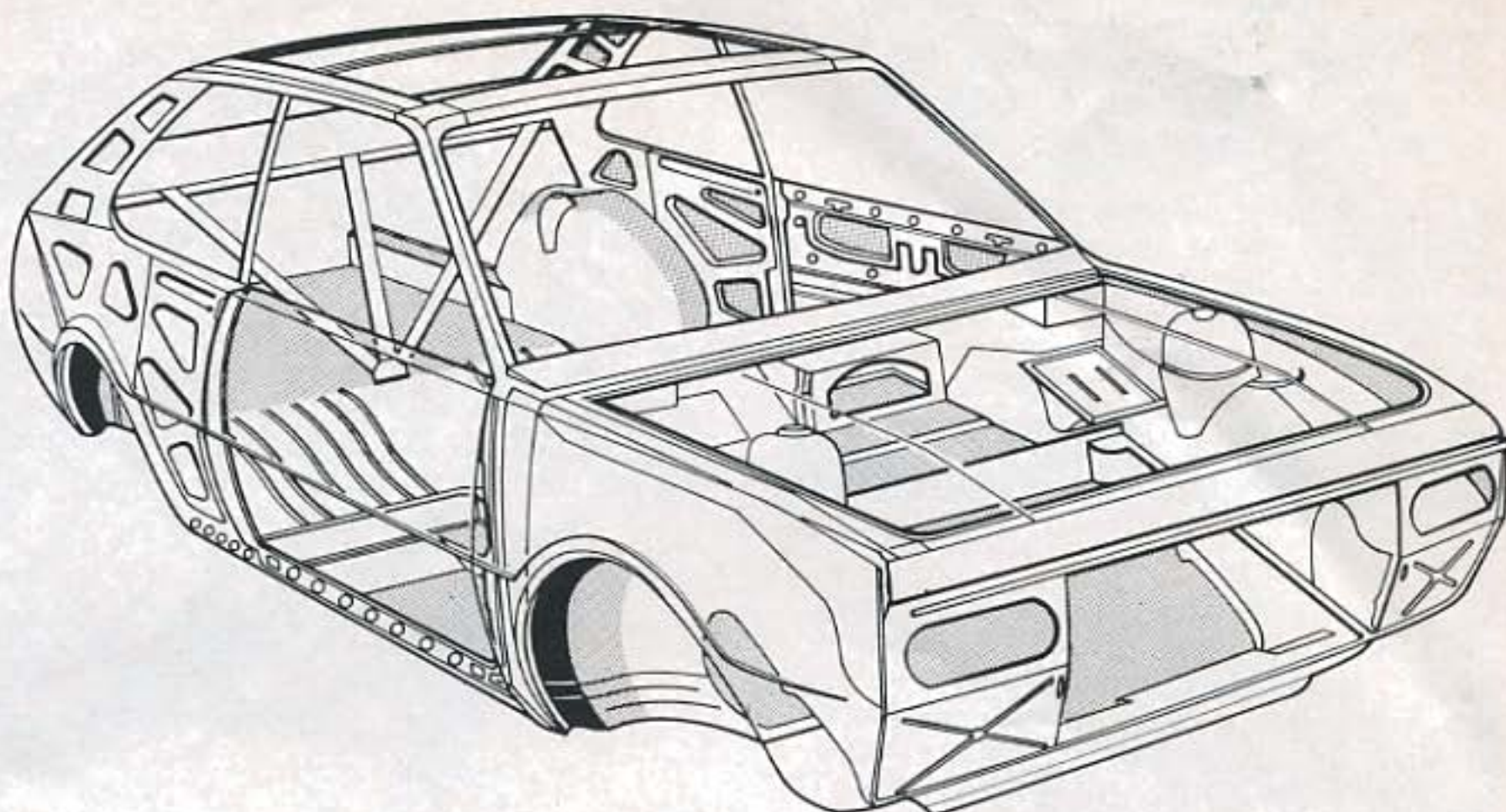
Para la protección del habitáculo existen, tanto en la parte delantera como en la posterior, dos zonas de deformación progresiva controlada y un larguero de seguridad sobre el que se instala el panel de instrumentos.

Las puertas, con armazón de una sola pieza, revestimientos y perfiles entre-soldados, dan mayor consistencia al conjunto. Entre el habitáculo y el cofre portaequipajes se disponen tres largueros que refuerzan la separación de chapa entre ambos.

El depósito de gasolina se coloca bajo el maletero, aunque en la práctica resulta pequeño teniendo en cuenta el consumo. Parece ser que el lugar de instalación no daba para más.

La carrocería de tipo monocasco se sale algo de los moldes tradicionales al prolongarse en ella los parachoques envolventes de espuma de poliuretano de alta densidad. Es un material inatacable por los agentes erosionantes atmosféricos que posee unas cualidades características de elasticidad, idóneas para el fin con que se instalan. Admiten impactos de hasta 5 Km/h. sin deformarse y de hasta 10 Km/h. con la posterior sustitución del alma interna de acero, porque la superficie externa no se agrieta.

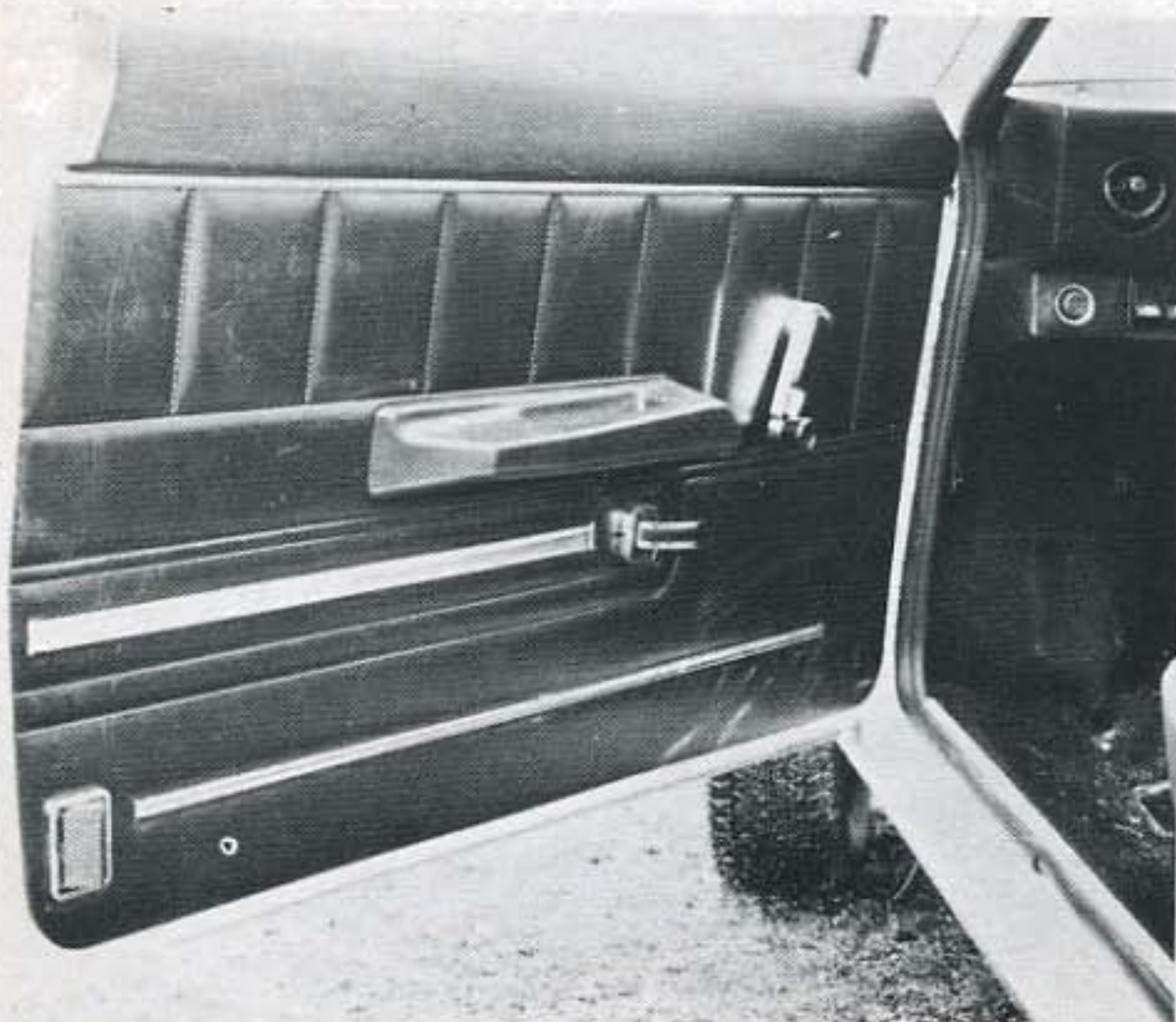
El ajuste inicial de las piezas móviles es satisfactorio, pero no puede juzgarse como definitivo, puesto que el número de kilómetros realizados durante la prueba no han sido lo suficientemente elevados como para poder emitir un juicio categórico.



La estructura básica de la carrocería monocasco asegura la protección de los pasajeros por deformación progresiva de sus partes más salientes.



Los paneles de las puertas están tapizados completamente. Los modelos prestados a la prensa incorporaban "cassette". En la fotografía puede verse uno de los altavoces.



Las puertas ajustan perfectamente. Claro que los coches estaban nuevos cuando los cogimos.



La caja portafusibles y los relés van en el compartimento motor, en su parte derecha.





## 3.2. HABITABILIDAD

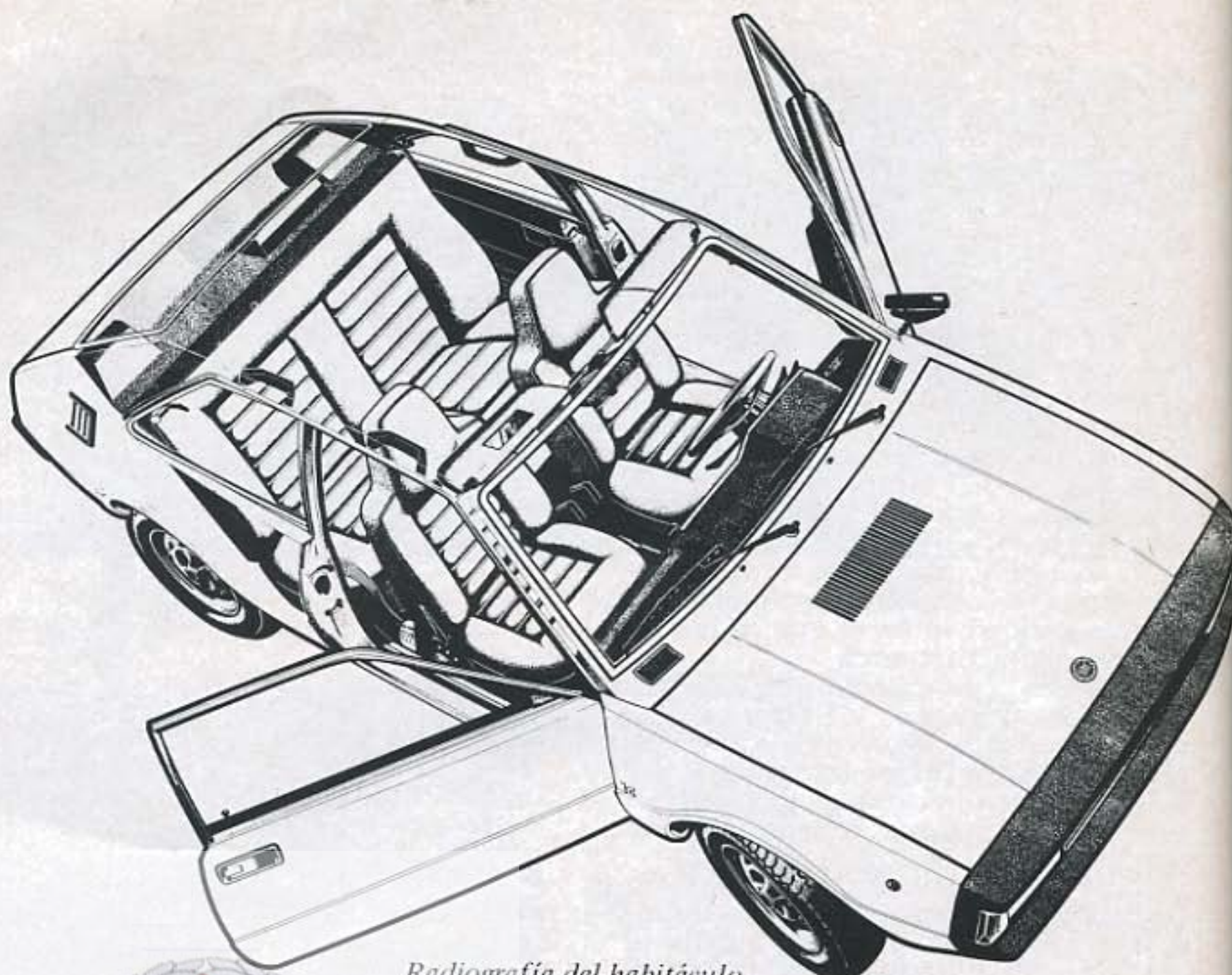
La mayoría de los modelos de Sport, ofrecen una habitabilidad relativamente escasa para sus dimensiones exteriores. Suelen ser, en este aspecto, simples 2-2 en los que las plazas delanteras presentan un confort agradable y completo, pero totalmente desacorde con el que tienen las traseras, de dimensiones reducidas y capaces solamente para acomodar niños.

El 1200 tiene una habitabilidad casi idéntica a la del 127, es decir, posee cuatro cómodas plazas para adultos. La entrada a las posteriores es algo dificultosa por la escasa altura del vehículo, pero no por las puertas, que son de dimensiones generosas.

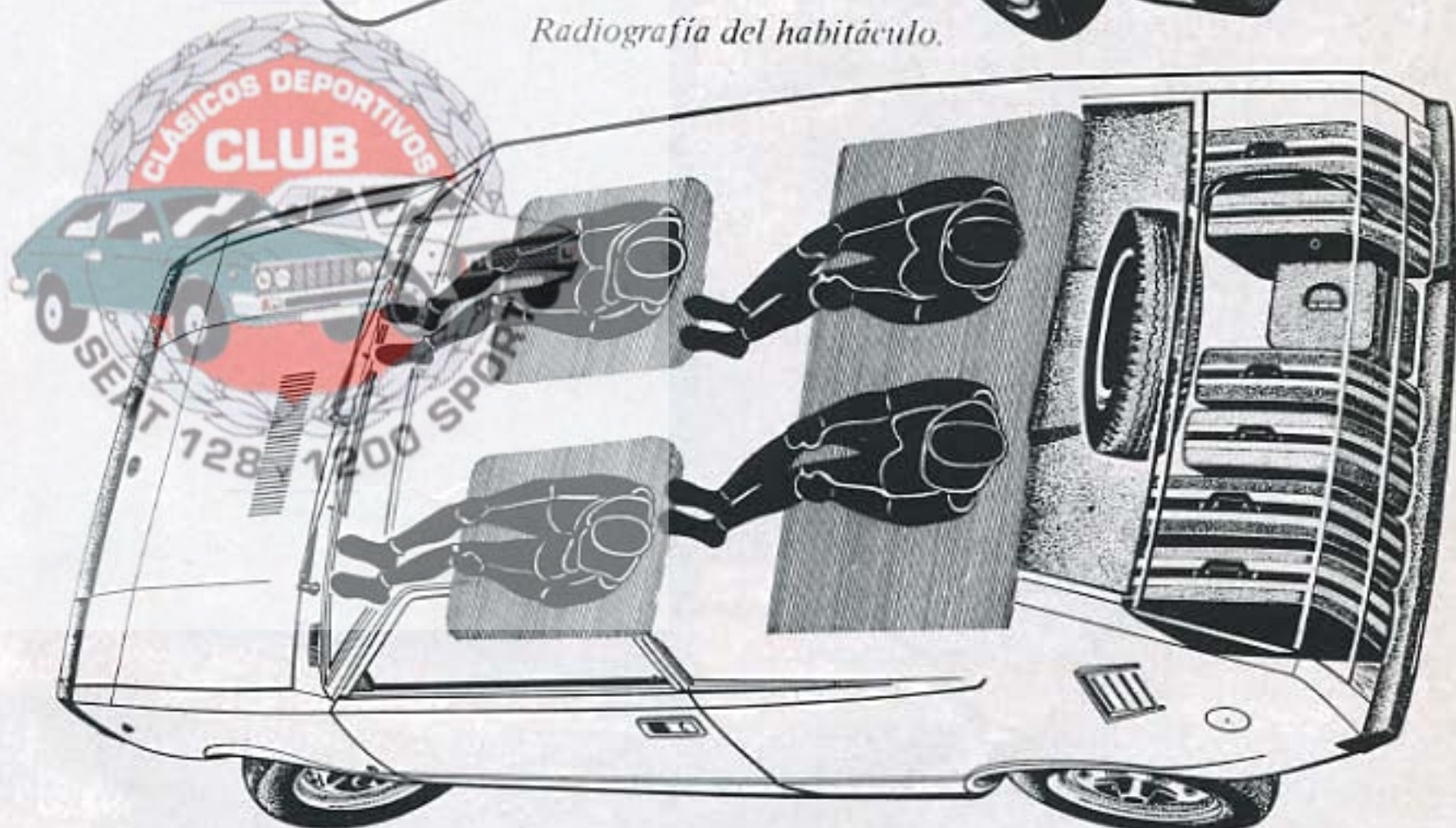
Una vez en el interior el acomodo no presenta dificultades. Para facilitar las cosas se dispone de una pequeña guantera en la que dejar pequeños objetos (en realidad poco más que unos guantes), que más bien es una repisa, ya que carece de tapa, en la parte derecha del salpicadero. Unas bolsas en las puertas, dedicables a la documentación es todo lo demás. En la bandeja posterior, tras los asientos, no puede dejarse gran cosa sin mermar la visión a través del cristal. La rueda de repuesto, colocada bajo ella obliga a efectuar un resalte disminuyendo su profundidad.

Entre los asientos delanteros va instalada una consola que abarca desde la fijación de los anclajes de los cinturones de seguridad hasta algo más delante que la palanca de cambios. En ella se incluye un pequeño cenicero.

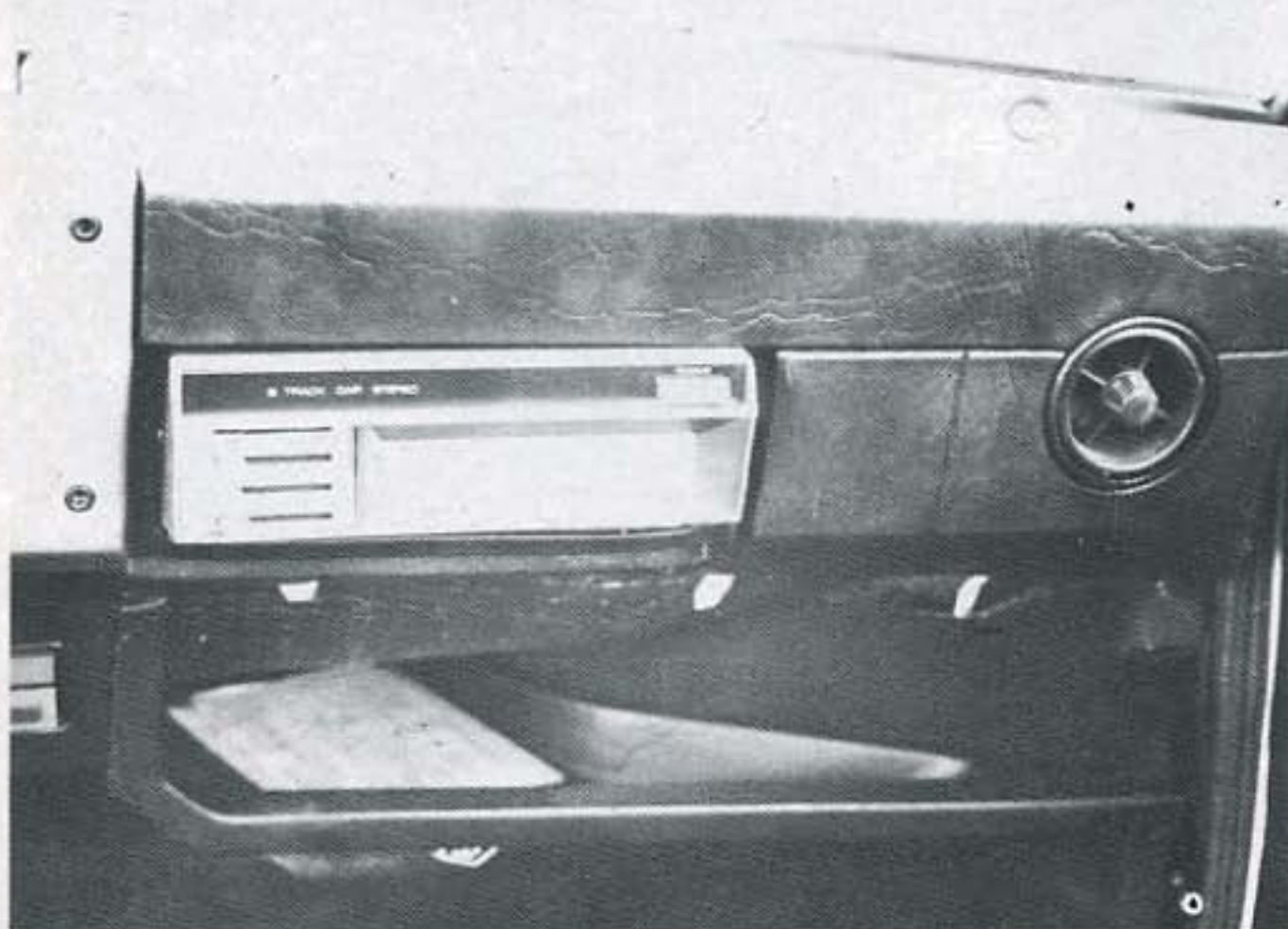
Resumiendo espacio suficiente para las personas y algo escaso para los objetos.



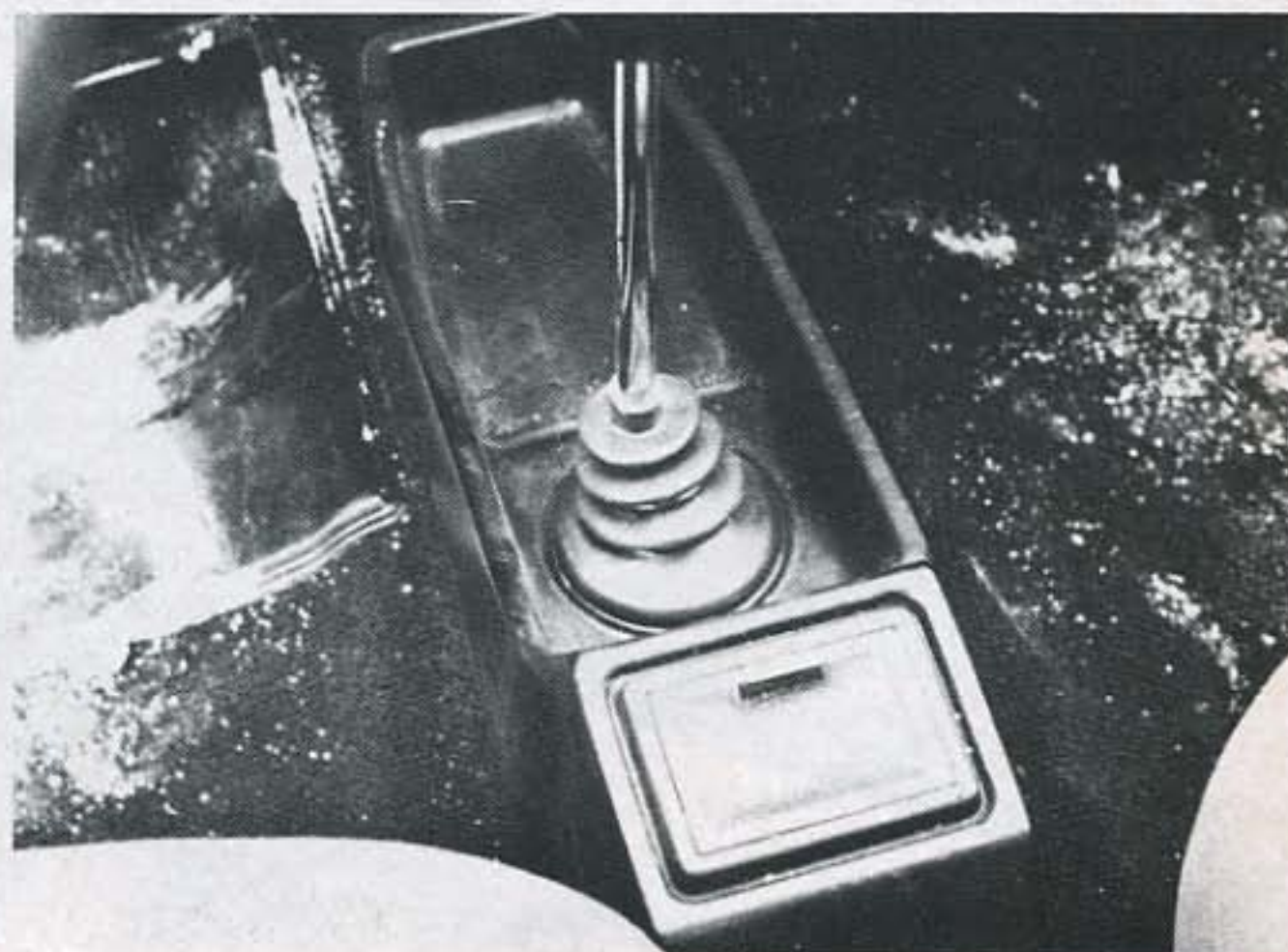
*Radiografía del habitáculo.*



*Dibujo representativo de la capacidad interior y del portaequipajes, aunque en este último, los aparentes maletines no pasan de ser carteras de mano si quieren introducirse en tal número.*



*En la guantera no se ha montado puerta que oculte la visión de lo que se deja en ella.*



*Bajo la palanca de cambios hay una pequeña consola central.*



## 3.3. ASIENTOS

Los asientos pueden considerarse perfectos, o casi perfectos, para las personas bajas. Para las altas son más aparentes que otra cosa.

Las butacas delanteras son deslizables en avance y retroceso y tienen el respaldo abatible. Los mecanismos de manejo son cómodos y la regulación no presenta inconvenientes de ningún ti-

po. El acolchado es verdaderamente mullido y el diseño anatómico también, pero éste ya con las salvedades de estatura que ahora veremos.

Para las personas que rebasen el 1,73 m. la banqueta ya comienza a quedar corta. Por otra parte el respaldo, debido a la característica integral del apoyacabezas, también queda bajo. Para estas personas, el resalte inferior del anterior, en lugar de quedar a la altura del cuello sin tocarlo, se sitúa más abajo, en la espalda, incordiando bastante. Los asientos integrales deben pagar el tributo debido a su imposible regula-

ción en altura.

La banqueta posterior está diseñada, por su acolchado, para albergar dos pasajeros, que lo pueden encontrar a su gusto con más facilidad que los que van delante.

La posición de conducción se aproxima más a la de un coche de carácter deportivo, como en realidad es el 1200, que al de una berlina. Para encontrarse a gusto se precisa adaptar la regulación según los deseos individuales del que se pone al volante, tardándose cierto tiempo la primera vez que se hace, si no se tiene experiencia.

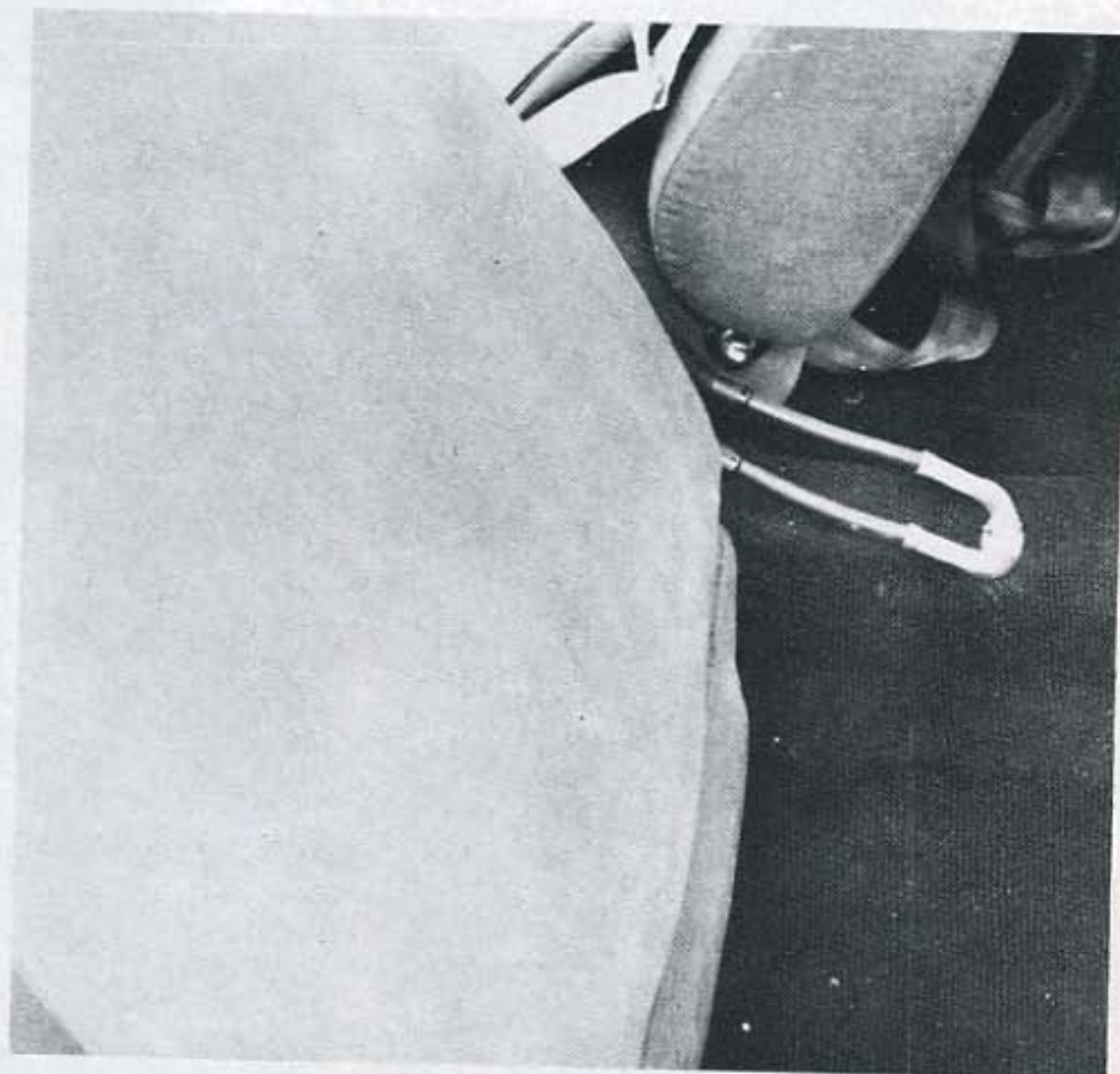


Los asientos llevan reposacabezas integrado en la estructura. Pero no son perfectos.

La banqueta posterior tiene un diseño muy cómodo, además de un tamaño capaz.



Para abatir el respaldo de los asientos delanteros se dispone de este mecanismo en la parte lateral.



Para facilitar el paso a las plazas traseras se debe abatir el respaldo delantero correspondiente tal y como se representa en la fotografía.





### 3.4. SONORIDAD Y CLIMATIZACIÓN

La línea aerodinámica de la carrocería, unido a un buen ajuste entre las diferentes piezas de cierre (puertas, ventanas, etc.) impiden la creación de ruidos molestos por entradas de aire o silbidos al pasar junto a superficies o aristas vivas.

El ventilador de la calefacción se deja sentir sin causar molestias al oído, como asimismo el del que lleva el radiador del circuito de refrigeración en el motor, perfectamente audible al ponerse en marcha.

La insonorización del habitáculo respecto del motor no parece ser todo lo eficaz que debiera. Cuando se sube de vueltas la rumorosidad se hace excesiva, pero no es lo mismo hacer ruido "hacia fuera" que "hacia dentro". Un coche deportivo puede ser algo ruidoso, pero no para los pasajeros; basta que el escape sea un poco directo para que los que le ven pasar fijen su mirada



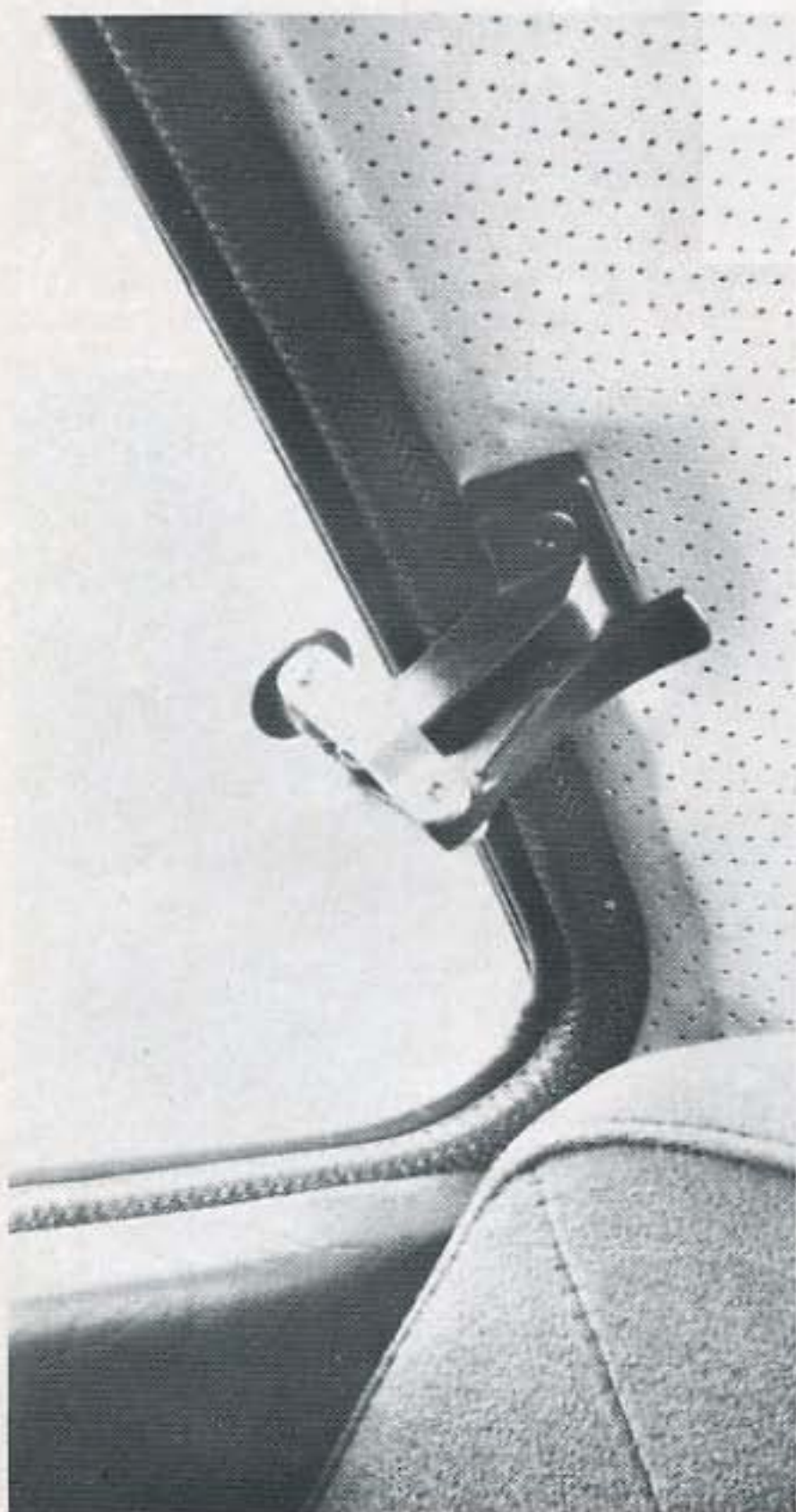
Para la climatización se han previsto unas corrientes de aire que siguen los cursos señalados en el dibujo.

en él. Pero que suene ruido dentro, lo consideramos un fallo. Un viaje largo no es demasiado agradable aunque se quiere "fardar".

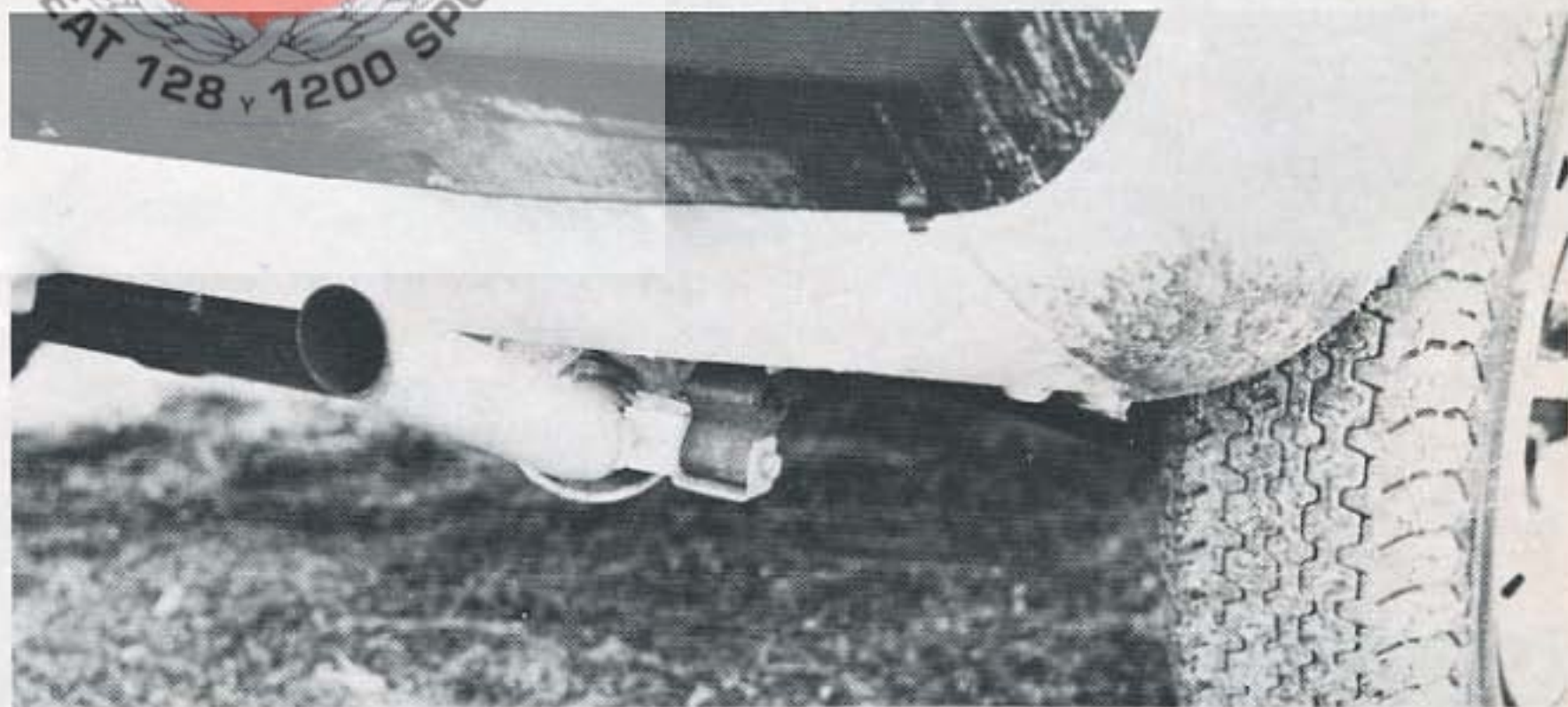
Y no es que el 1200 sea un trueno (y menos aún si no se sube de vueltas), pero si se conduce haciendo buen uso del cambio, por encima de las 4.500 r.p.m. se empieza a notar que llegan al oído más decibelios de los que gustosamente digiere sin inmutarse.

La climatización buena, como no po-

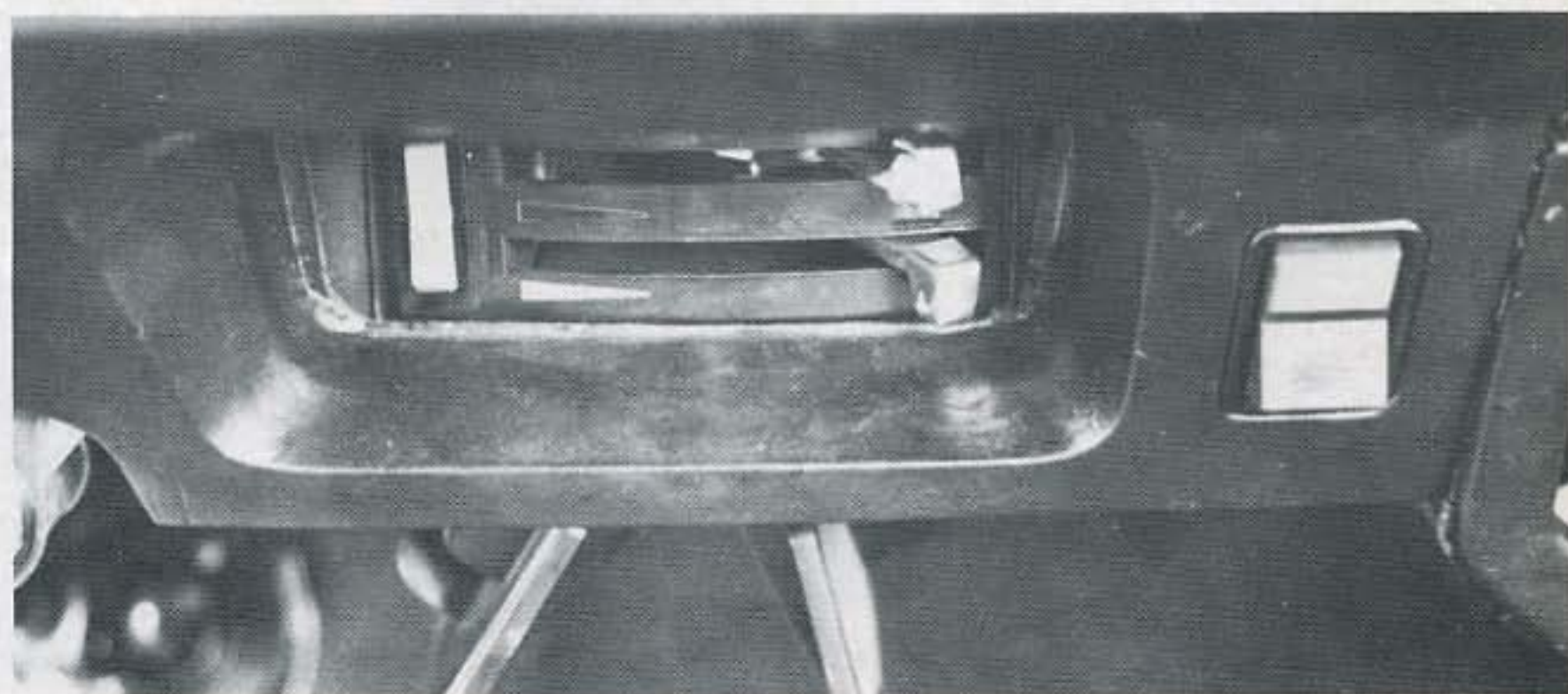
día ser menos hoy día. Aireadores en el centro del salpicadero y en ambos lados, válvulas de aireación eficaces en los montantes posteriores y ventanas traseras con posibilidad de apertura constituyen el sistema de ventilación. Para la calefacción, solamente dos mandos en la parte baja central del salpicadero, y el electroventilador para forzamiento del paso de aire simplifican enormemente la regulación intermedia de la temperatura.



Los cristales laterales posteriores son operables.



El escape produce menos rumorosidad en el interior que el propio ruido del motor a elevadas revoluciones.



Los mandos de la calefacción son de manejo simple y con ellos se puede regular perfectamente la temperatura.



## 3.5. EQUIPO

Como corresponde a un coche de precio elevado es bastante completo.

El panel de instrumentos, que en esta ocasión no podemos llamar cuadro, está compuesto por dos esferas encima de la columna de la dirección. La de la izquierda lleva el velocímetro y cuentakilómetros totalizador, echándose de menos uno parcial, con indicación hasta 180 Km/h., y el indicador de nivel de combustible. El de la parte derecha incorpora el cuentavuelts y un par de avisos luminosos correspondientes a la carga del generador y a la inserción del starter.

Entre ambas esferas se disponen tres avisos luminosos para distintas conexiones de las luces exteriores e interiores del cuadro.

A la derecha de ambas esferas, el cuadro se prolonga en forma de panel con tres esferas de menor diámetro. La primera es un medidor de presión en el circuito de refrigeración, y la más alejada del conductor un reloj. En conjunto es muy agradable y completo. Su iluminación de color verde-azulada no produce reflejos.

Los mandos de conexión de las luces de carretera e intermitentes van dispuestos a la izquierda de la columna de la dirección, por debajo del volante. Su accionamiento es preciso y con recorridos cortos, muy cómodo. Lo mismo ocurre con el del limpiaparabrisas que se encuentra al otro lado.

Otros mandos son el pomo del starter, a la derecha, el interruptor de la luneta térmica, junto a los mandos de la calefacción. A la izquierda del salpicadero está el interruptor general de alumbrado, el del cuadro y el pulsador de goma del lavaparabrisas totalmente fuera

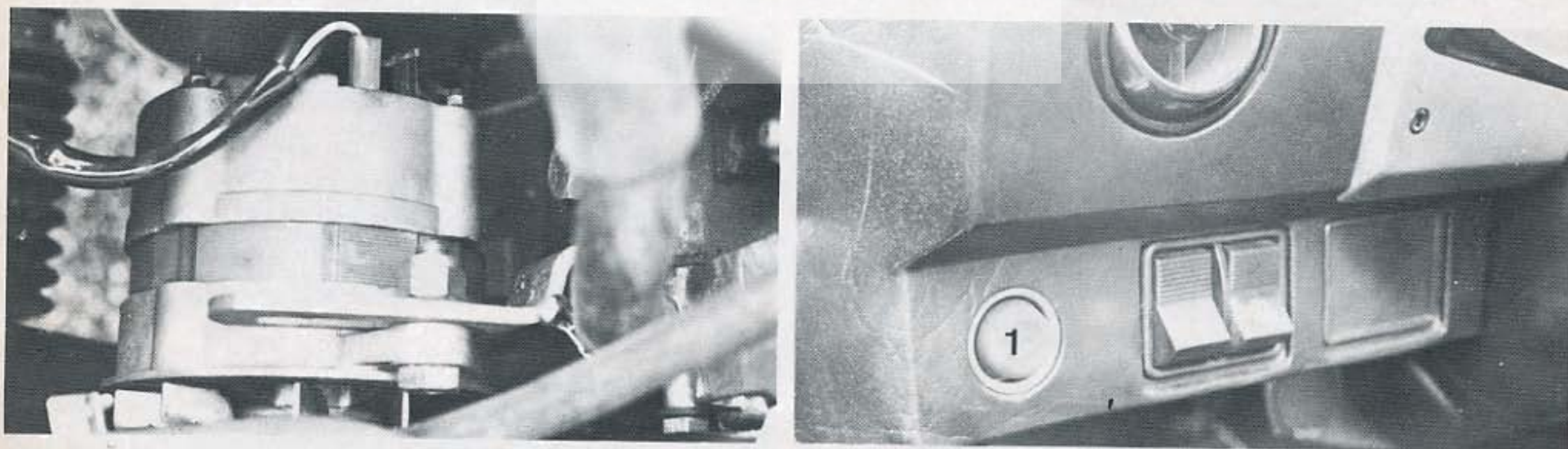
de lugar en este coche cuando la nueva versión del 127 lleva una bomba eléctrica que hace innecesario separar las manos del volante para accionarla.

Los paneles laterales posteriores incorporan ceniceros para los pasajeros de las plazas traseras. El retrovisor exterior es graduable en dos posiciones distintas prefijadas. Las puertas incorporan un catadióptrico rojo para señalar mejor su apertura durante la noche. El gato se fija al pasarruedas trasero derecho y junto a él se lleva la caja de herramientas con la consabida dotación Seat.

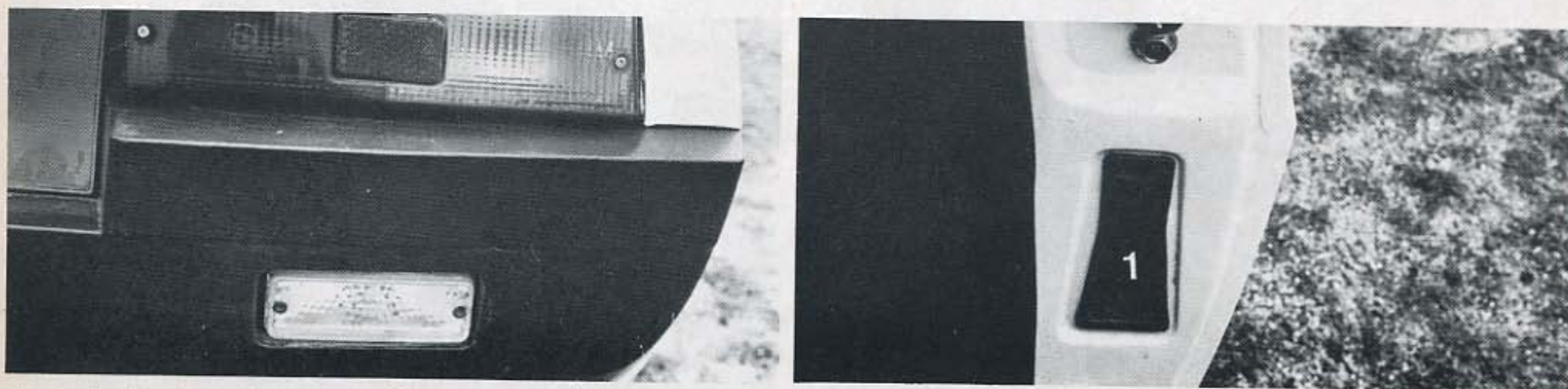
Como detalle final del equipo anotamos el mando original de apertura de la tapa del portamaletas que carece de llave o cierre exterior. Consiste en una palanca embutida en el quicio de la puerta izquierda, que puede ser accionada por el conductor o pasajero de dicho lado solamente cuando la puerta está abierta. Tirando hacia afuera el capot se levanta.



Izquierda: Frente al conductor, el panel de instrumentos presenta dos grandes relojes. Derecha: A la derecha de los anteriores hay otras tres esferas de tamaño más reducido.



Izquierda: El generador es un alternador. Derecha: El botón (1) del lavaparabrisa manual debería haberse suprimido incorporando otro de tipo eléctrico.



Izquierda: Las luces de marcha atrás se incorporan al parachoques. Derecha: Bajo la cerradura de la puerta izquierda se encuentra la palanca de apertura del portaequipajes.



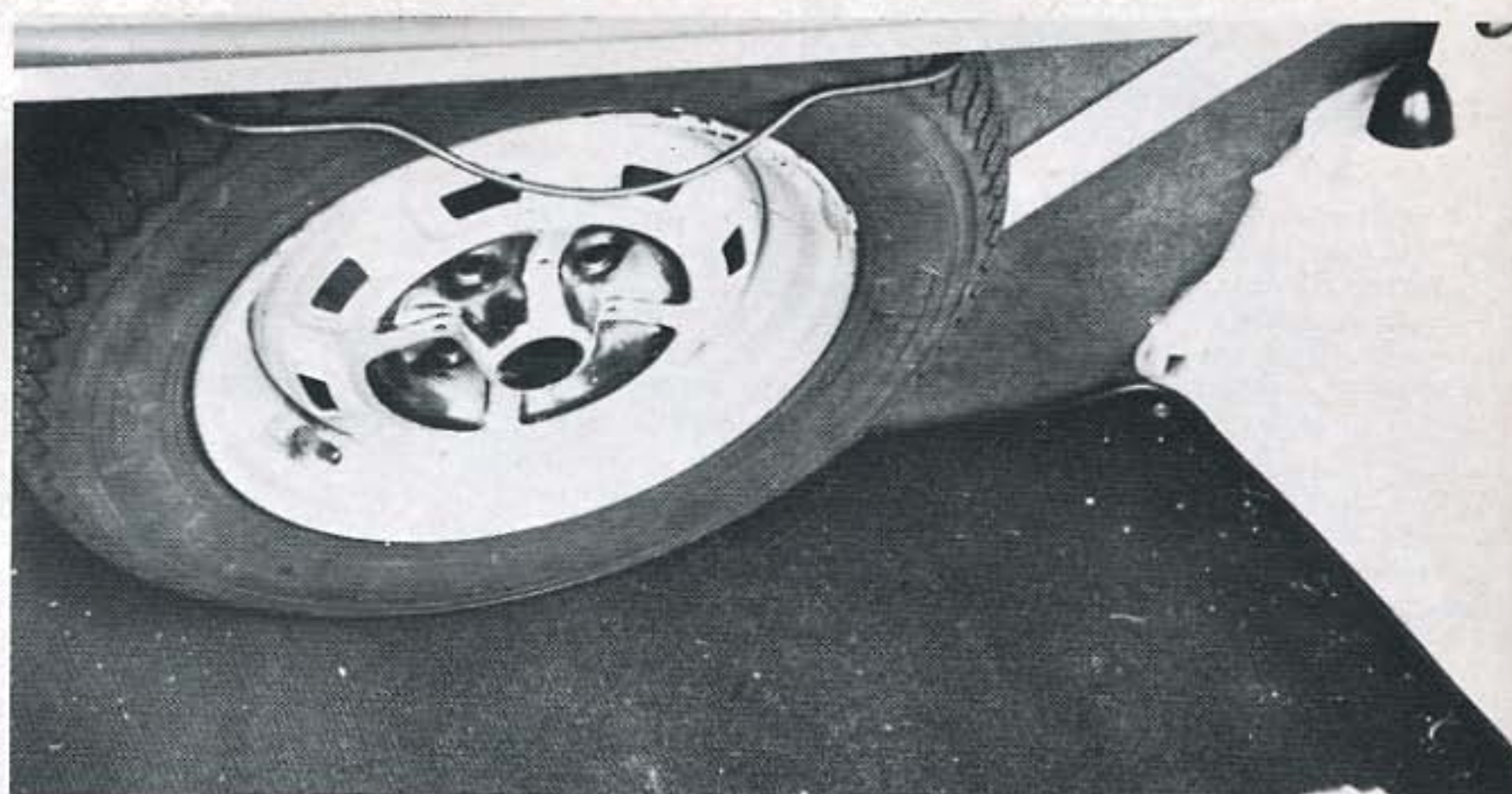


### 3.6. EQUIPAJES

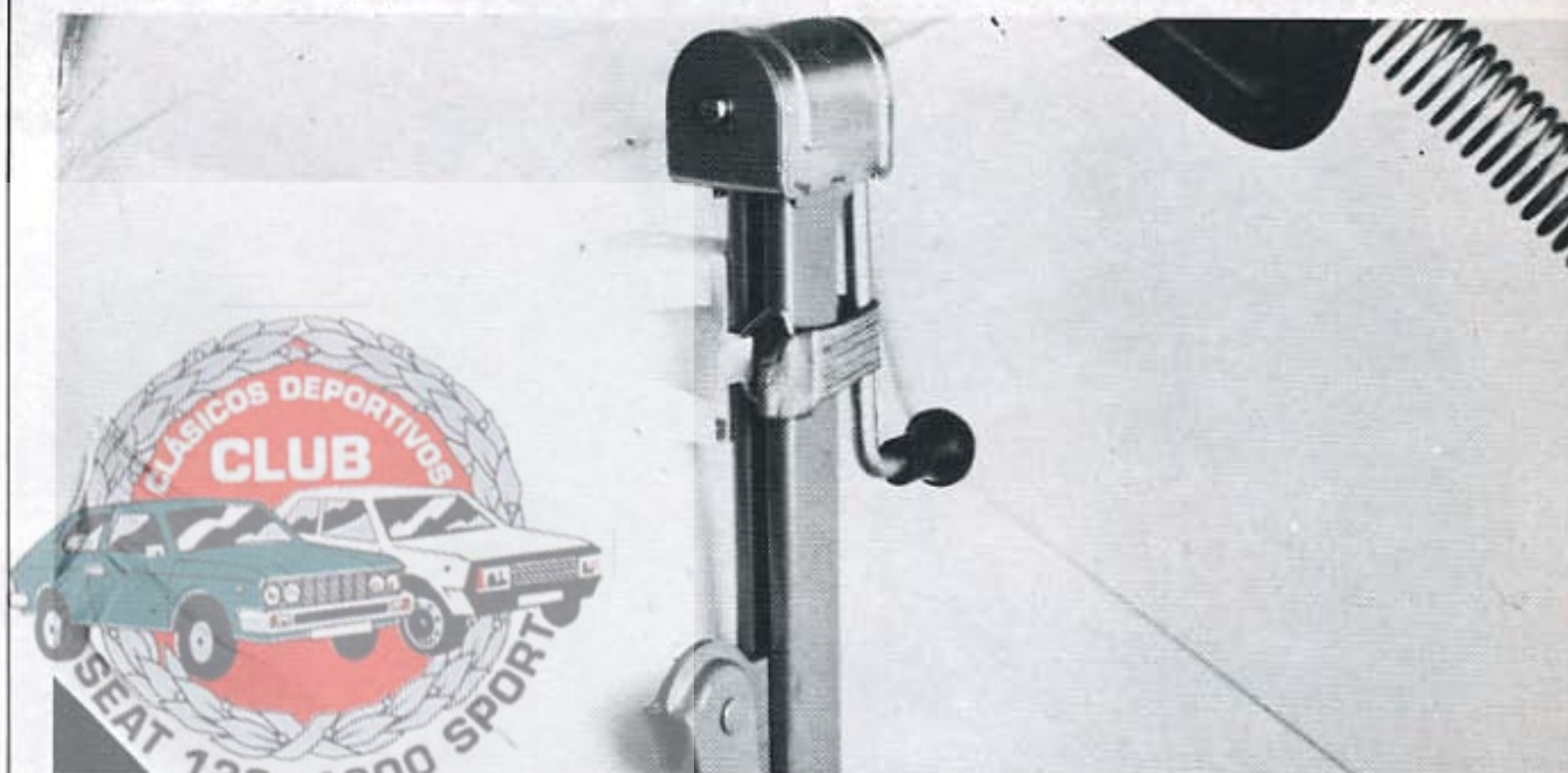
El maletero es de dimensiones reducidas en relación con la habitabilidad. No es ni mayor ni menor que el de otros coches deportivos de tamaños similares, pero como el 1200 es mayor interiormente, pues queda algo pequeño para cuatro pasajeros.

La inclusión de un motor voluminoso ha obligado a la inclinación del capot en la parte delantera, y con ello no se ha podido adoptar la solución que emplea el 127 para el almacenaje de la rueda de repuesto (dentro de él). La mejor solución que se ha encontrado ha sido colocarla detrás, de pie, y pegada al respaldo de los asientos traseros. Esto quita bastante fondo al portaequipajes. Como, además, el depósito de gasolina se coloca en la parte inferior, resulta que tampoco puede tener mucha profundidad.

En el interior del coche, como ya hemos visto anteriormente tampoco se pueden transportar paquetes, pues apenas hay sitio específico para ellos. Resulta entonces que, si bien no se puede tildar de ridículo, el espacio destinado a equipajes es algo pequeño.



*El cofre portaequipajes ve reducida su capacidad por la inclusión de la rueda de repuesto.*



*En el pasarruedas derecho se fija el gato.*



*En el pasarruedas izquierdo se dispone la entrada de gasolina al depósito, que se encuentra debajo del cofre.*

### 3.7. ESTETICA

Aunque no gustamos de pronunciarnos en este aspecto, indudablemente nuestro criterio es coincidente con el de la mayoría de las personas que han visto el coche: El 1200 Sport entra por la vista. Es un coche que agrada nada más verlo. Su línea deportiva, sin parangón hasta la fecha en España es el objetivo de las miradas de los que lo ven pasar a su lado.

Un coche así representa para su poseedor el saberse admirado por gozar de una posición privilegiada, pues al fin y al cabo es un coche caro, de capricho, que prestigia por sí solo a su afortunado conductor.

Estéticamente solo puede reprochársele la vista posterior, que es algo pesada, pero, a pesar de ello, es un coche que gusta lo mismo al público masculino que al femenino.

En las fotografías adjuntas puede ver el lector este modelo contemplado desde diferentes puntos.



# SEAT 1200 SPORT



*Vista frontal.*



*Vista posterior.*



*Tres cuartos delantero.*

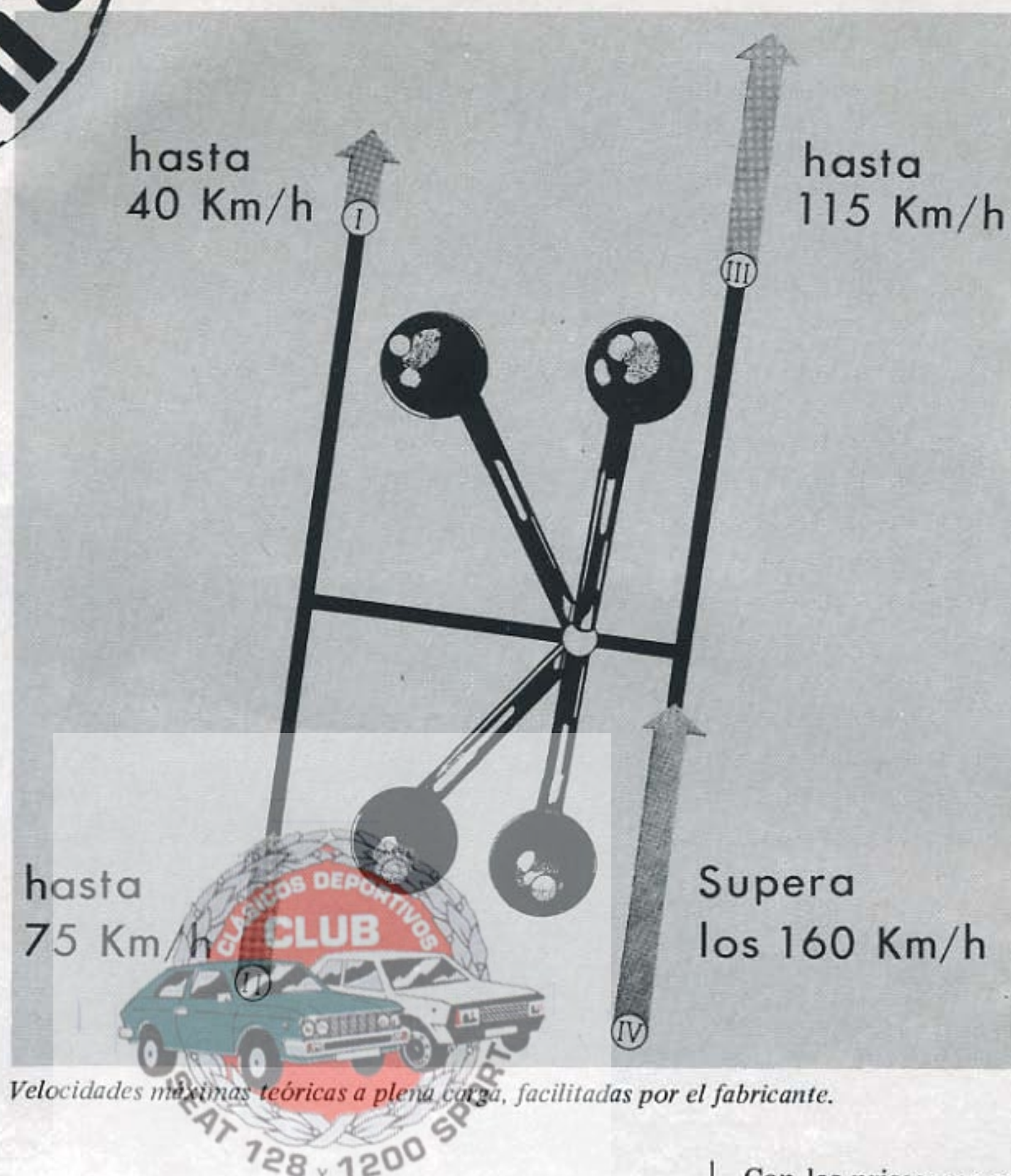


*Tres cuartos trasero.*





## 4. PRESTACIONES



Velocidades máximas teóricas a plena carga, facilitadas por el fabricante.

### PRESTACIONES

#### REPRISE

|                                |         |
|--------------------------------|---------|
| 400 m., en 4ª a 40 Km/h. ....  | 22"2/10 |
| 1000 m., en 4ª a 40 Km/h. .... | 41"     |

#### ACELERACION

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| 400 m. salida parada .....  | 18"8/10 |
| 1000 m. salida parada ..... | 35"4/10 |

#### VELOCIDAD MAXIMA

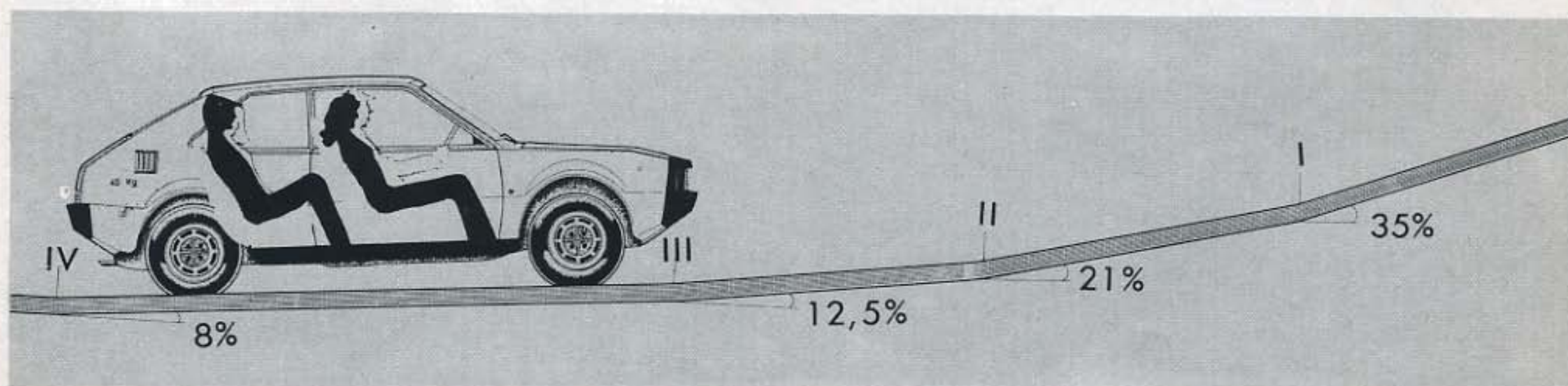
|                                          |        |
|------------------------------------------|--------|
| Kilómetros por hora, a 5.980 r.p.m. .... | 155'80 |
|------------------------------------------|--------|

Con las prisas que acompañan el trabajo propio del cierre de una revista, hemos podido efectuar las mediciones correspondientes al consumo y prestaciones.

En principio, hemos observado una diferencia sensible del consumo según el tipo de conducción, algo parecido a lo que nos ocurrió con el 131. A velocidades bajas mantenidas puede considerarse reducido. A velocidades elevadas, algo inferior al del 124, gracias a su menor peso.

La velocidad punta es sensiblemente superior a la de éste principalmente por su línea aerodinámica que permite una penetración perfecta sin resistencia demasiado progresiva.

Los datos correspondientes se reflejan en los cuadros adjuntos.



Pendientes máximas superables a plena carga.



# SEAT 1200 SPORT

