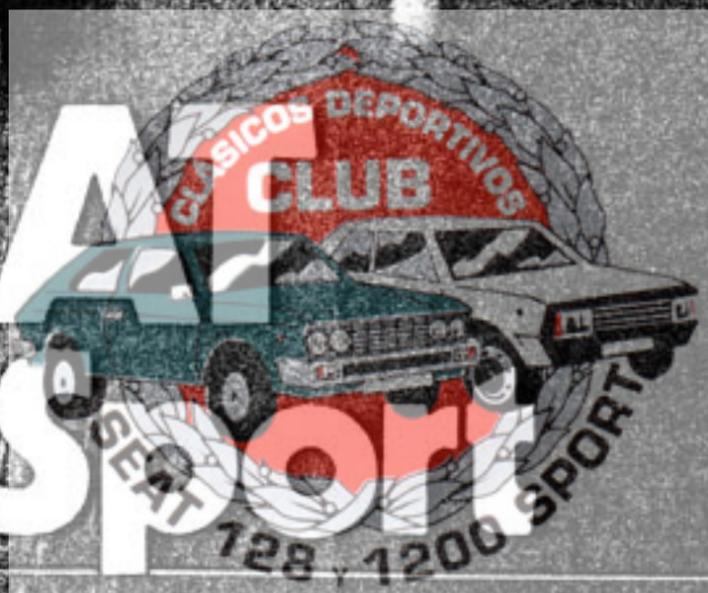


# GUZZI 400 GTS

contra

# SEAT 1430 SPORT



## GUZZI 400 GTS

Cilindrada: 397,21 cc.  
Potencia: 40 CV a 9.500 r.p.m.  
Peso: 200 kg.  
Consumo: 6,6 litros/100 km.  
Velocidad máxima: 160 km/h.  
Precio total contado: 353.155 ptas.

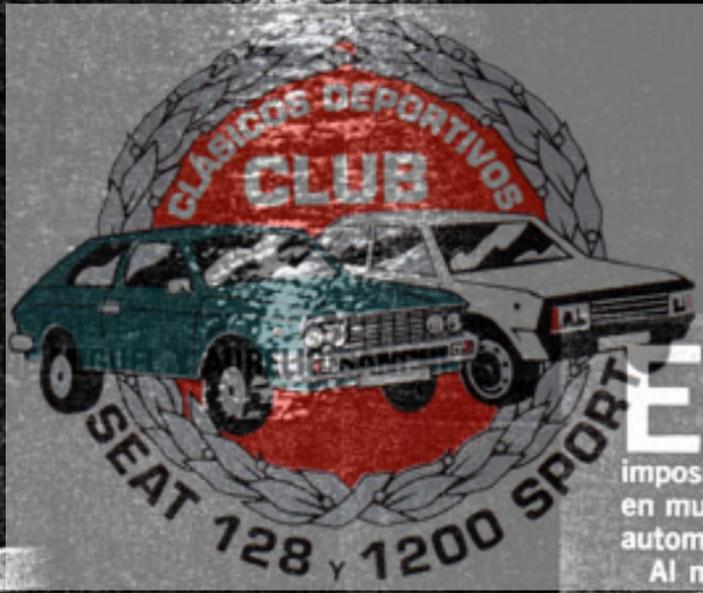
## SEAT 1430 SPORT

Cilindrada: 1.438 cc.  
Potencia: 77 CV a 5.600 r.p.m.  
Peso: 825 kg.  
Consumo: 8 litros/100 km.  
Velocidad máxima: 165 km/h.  
Precio total contado: 437.852 ptas.



115570600

UNO RAMÓN CRIADO  
CON LA COLABORACIÓN DE CARLOS



SEAT 128 Y 1200 SPORT



**E**NFRENTAR un coche con una moto es cada vez menos un disparate.

El tráfico de ciudad, tan caótico, con la imposibilidad de aparcar y hasta de detenerse en muchos lugares, está haciendo el uso de un automóvil en muchos casos desagradable.

Al mismo tiempo, las motos de la nueva generación han alcanzado un nivel de perfección técnica, de confort y de acabado tal que cada vez son más los que escogen un "dos ruedas" como segundo vehículo familiar.

Enfrentar un coche y una moto está hoy en día justificado, no sólo por la curiosidad de comparar las prestaciones de uno y otro vehículo en el mismo terreno y en similar utilización sino ante la realidad que muchas personas dudan entre uno y otro; sintiéndose tentados por la moto no saben si la adquisición se va a revelar rentable o si al cabo de unas semanas van a estar hasta la coronilla y reprocharse amargamente la decisión tomada.

Una duda que en Velocidad nos planteábamos y que hemos querido resolver con toda objetividad, sin prejuicios, enfrentando, en los límites de lo posible, una GUZZI 400 GTS y un SEAT 1430 sport, vehículos que nos han parecido bastante representativos (por sus características, precio, estilo) de la tendencia que queremos analizar.

Fotos: AURELIO SANCHEZ Y L.R. CRIADO



En las salidas de semáforos el Seat 1.430 Sport bien llevado se adelantaba ligeramente a la Guzzi 400 GTS.



La lluvia, que no paró de caer durante todos los días que duró nuestra prueba, supuso un hándicap para ambos vehículos pero sobre todo para la Guzzi 400 GTS.

## PRUEBA COMPARATIVA GUZZI CONTRA SEAT 1430 SPORT

### EN CIUDAD

La ventaja de la moto es clara y rotunda. A pesar de que la Guzzi 400 tiene ya una anchura de 0,80 m. y que por su peso no puede compararse en maniobrabilidad a una scooter, en el tráfico urbano, sobre todo cuando éste se encuentra semi-fluido o atascado (cosa bastante frecuente, por desgracia), obtiene rápidamente la delantera y amplía constantemente esta ventaja.

En un recorrido-test por las calles de Madrid a una hora de afluencia normal (13 h., de la glorieta de Bilbao a la Plaza de Castilla) en los 14 minutos 30 seg. que invirtió el Seat 1.430 Sport la Guzzi 400 le sacó una delantera de 2 m. 30 seg.

Sólo a horas de escaso tráfico el coche puede mantener el mismo ritmo que la moto pero aún así, en las paradas de los semáforos la moto gana un terreno apreciable que se va acumulando poco a poco.

### SALIDA PARADO

Es frecuente ver en los semáforos las fulgurantes salidas de algunos motociclistas dejando prácticamente sentados a todos los coches.

La realidad es que un coche ágil —como es el 1.430 Sport— saliendo fuerte puede aguantar perfectamente a una moto del tipo de la Guzzi 400 GTS. Todo dependerá de la rapidez del conductor de cada vehículo, de su habilidad a desplazar ligeramente las ruedas para evitar que patinen

en el momento de embragar, por ejemplo.

En el tráfico urbano la moto tiene, usándola normalmente, frente a un coche usado normalmente, mejores aceleraciones y recorre los primeros metros por delante de la generalidad de los turismos que están junto a ella.

### A LOS 400 M.

Haciendo pruebas de aceleración sobre una carretera plana y seca la Guzzi 400 GTS y el Seat 1.430 Sport que hemos probado, hacían prácticamente el mismo juego (a este respecto hay que señalar que la Guzzi sólo tenía en el contador 350 km. mientras que el Seat, con cerca de 8.000 km podía considerarse totalmente rodado).

Ambos vehículos salían prácticamente emparejados y en esta disposición se mantenían durante los 400 m. Sin duda esta misma moto perfectamente rodada y pu-

diendo subir de régimen hasta las 9.500 r.p.m. (su potencia máxima) daría mejores aceleraciones (por prudencia sólo se le subían a 8.000 r.p.m.) mientras que el Seat daba de sí todo lo que tenía dentro.

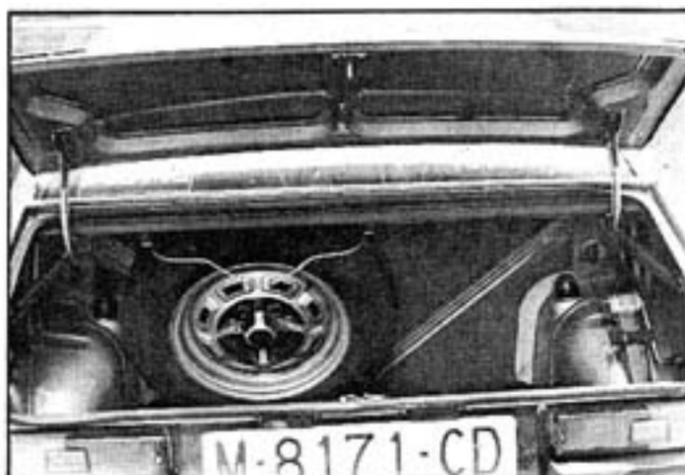
r.p.m. cuando su velocidad máxima es de 160 km/h.

### EN CARRETERA

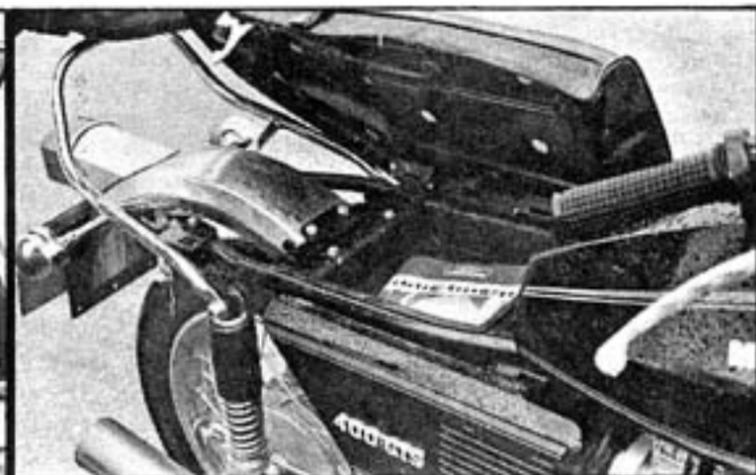
La velocidad máxima de ambos vehículos es muy semejante —sobre los 160 km/h, algo más rápido el Seat 1.430 Sport— pero sin embargo, en la realidad el rendimiento del coche es superior.

En primer lugar las diferencias de pilotaje se notan menos puesto que la moto prácticamente no perdona fallos y eso todo el que se sube en una máquina lo sabe.

En terreno virado tampoco la moto tiene una ventaja clara puesto que para obtener una velocidad de paso superior a la de un coche, la moto tiene que trazar apurando toda la anchura de la carretera y ello, con el tráfico, no es normalmente posible. La lluvia y el firme deteriorado hacen más mella en la moto que baja rápidamente de ritmo mientras que el coche puede paliar las faltas de adherencia y los saltos de la suspensión.



El cofre del Seat 1430 Sport, frente al reducido compartimento de la Guzzi 400 GTS.



Una bolsa sobre el depósito de combustible o algún paquete en el sillín pueden ampliar la capacidad de carga, pero ésta queda siempre sumamente reducida.