

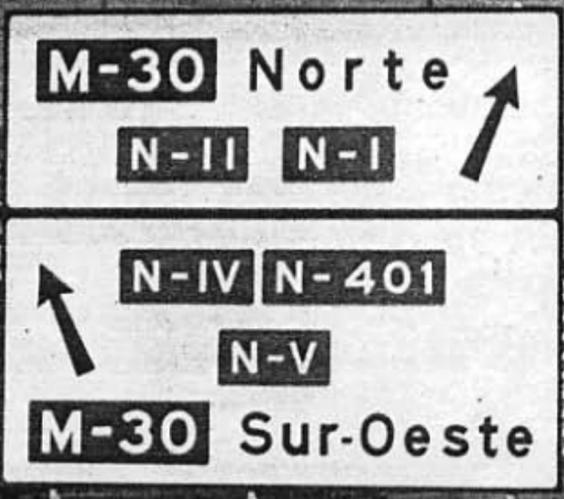
Revista gráfica del motor

Velocidad

45
PTS.

MADRID, 19 DE FEBRERO DE 1977 • AÑO XVIII • NÚM. 1806

PRUEBA del SEAT 128-3P



LA M-30

EVITA EL
ATRAVESAR
MADRID

MOTOCICLISMO:
MUNDIALES '77



Vista anterior tres cuartos que da la medida de su aspecto elegante y deportivo.

PRUEBA DEL SEAT 128



LO MEJOR

Buenas prestaciones.
Magnífica estabilidad.
Consumo muy moderado.

LO PEOR

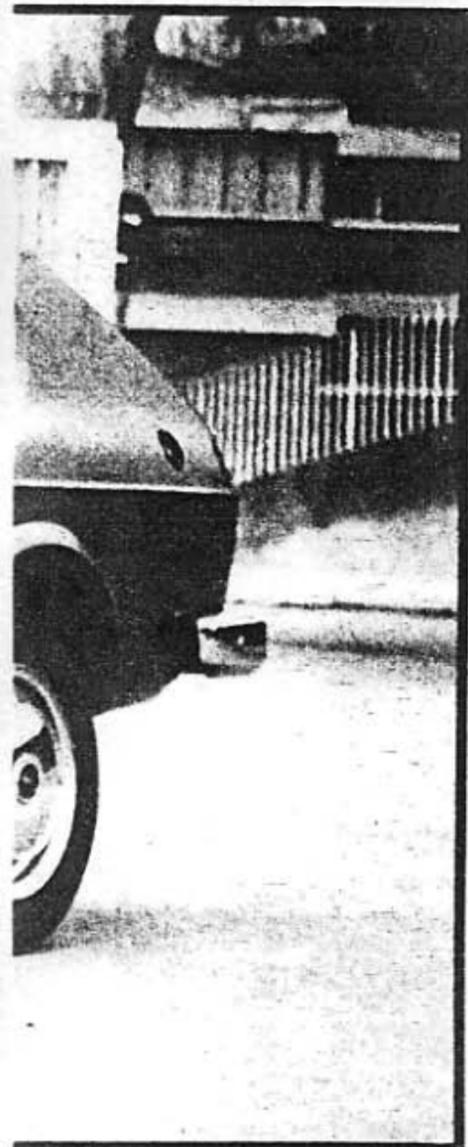
Asientos poco mullidos y muy bajos.
Pedal de acelerador que vibra a veces.
Ligero «cabeceo» en determinados firmes.

Por **LUIS FERNANDO MEDINA**
Fotos: **DAMASO FREIRE**

Un nuevo coche se acaba de incorporar al ya rico acervo de modelos nacionales, entre los que el usuario español cuenta con una amplia baraja entre los que elegir. No hay muchos, en cambio dentro del segmento de mercado que se ha dado en denominar de «sport» o deportivos. Este es uno de ellos y precisamente de ahí la importancia que ha de tener para nuestros lectores cuando de él se hable. Esperamos informarle con esta prueba, y en próximo número volveremos sobre él para referirnos al modelo «pequeño», que es de igual tamaño, pero con el motor 124, de menos potencia y, por tanto, de menores prestaciones.



La vista tres cuartos posterior no desmerece en nada, dentro de un conjunto muy armónico.



CARROCERIA

El nuevo coche de Seat, quizá para muchos venga a presentarse como otro Sport 1200 de distinta apariencia. Tanto es así, que también muchos profetizaron que con su aparición podría pronosticarse un caso de canibalismo, por lo cual el nuevo modelo «se comería» al anterior, cuando nada más lejos de la realidad, al considerar que el 1200 es un auténtico sport, no por sus prestaciones, sino más que nada por su forma, mientras que el 128, sin dejar a un lado ese mismo concepto, se presenta como una berlina de uso familiar, de cuatro plazas —no dos más dos, como el otro— con una tercera puerta que da al coche un más amplio abanico de utilidades. Pero en nada resta al éxito de una línea de carrocería de impronta española Seat como es el 1200, que, desde ahora dirigido a una clientela más reducida, cual es la del público joven, precisamente por su específica forma, no dejará de tener su comprador incondicional y su personalidad aparte, quizá menos funcional, pero no por ello menos definida y codiciada.

Si la línea deportiva del 1200 es la buscada por el joven —como decimos—, por su aire deportivo y desenfadado, la elegancia del nuevo 128/3 Puertas accede a un mercado más posado, cual puede ser el de la pequeña familia que busca un coche apto para el tráfico ciudadano y, a la vez,



En su observación lateral se aprecian las líneas alargadas por lo bajo de su altura.

con ciertas virtudes de habitáculo que permitan el desplazamiento de fin de semana o el viaje largo para **cuatro personas**, subrayando esto último porque ciertamente pueden ubicarse cuatro adultos en su interior y realizar viajes largos sin cansancio, si bien hay que aclarar que lo bajo de los asientos —por tratarse de un coche bajo— y los pasos de rueda del baquet posterior, impiden el llegar al confort o al menos a las posibilidades de habitáculo que ofrecen otras berlinas de tipo normal —no deportivo—, como podrían ser, dentro de la marca, el 127 o incluso el 133, aun siendo de menor tamaño exterior.

ESTETICA

No es la presentación de un coche avanzado en su línea. Más bien se ha buscado la elegancia del coche convencional, pero sin perder el aire deportivo de coupé, bajo el cual se esconde una berlina de cuatro plazas en las que si bien algo se sacrifica en comodidad, no cabe duda de que se ha trabajado mucho y con eficacia dentro de la limitación de medidas, puesto que comparando con la caja mucho más voluminosa del Seat 124/1800 (anteriormente 1600) los asientos posteriores del 128 permiten un acomodo muy superior, aunque parezca difícil de creer.

Visto desde el frontal, la amplia

3 PUERTAS
1430 C. C.)



PRECIO TOTAL SIN SEGURO
327.194 ptas.

CONSUMO MEDIO:
8 lts/100 kms.

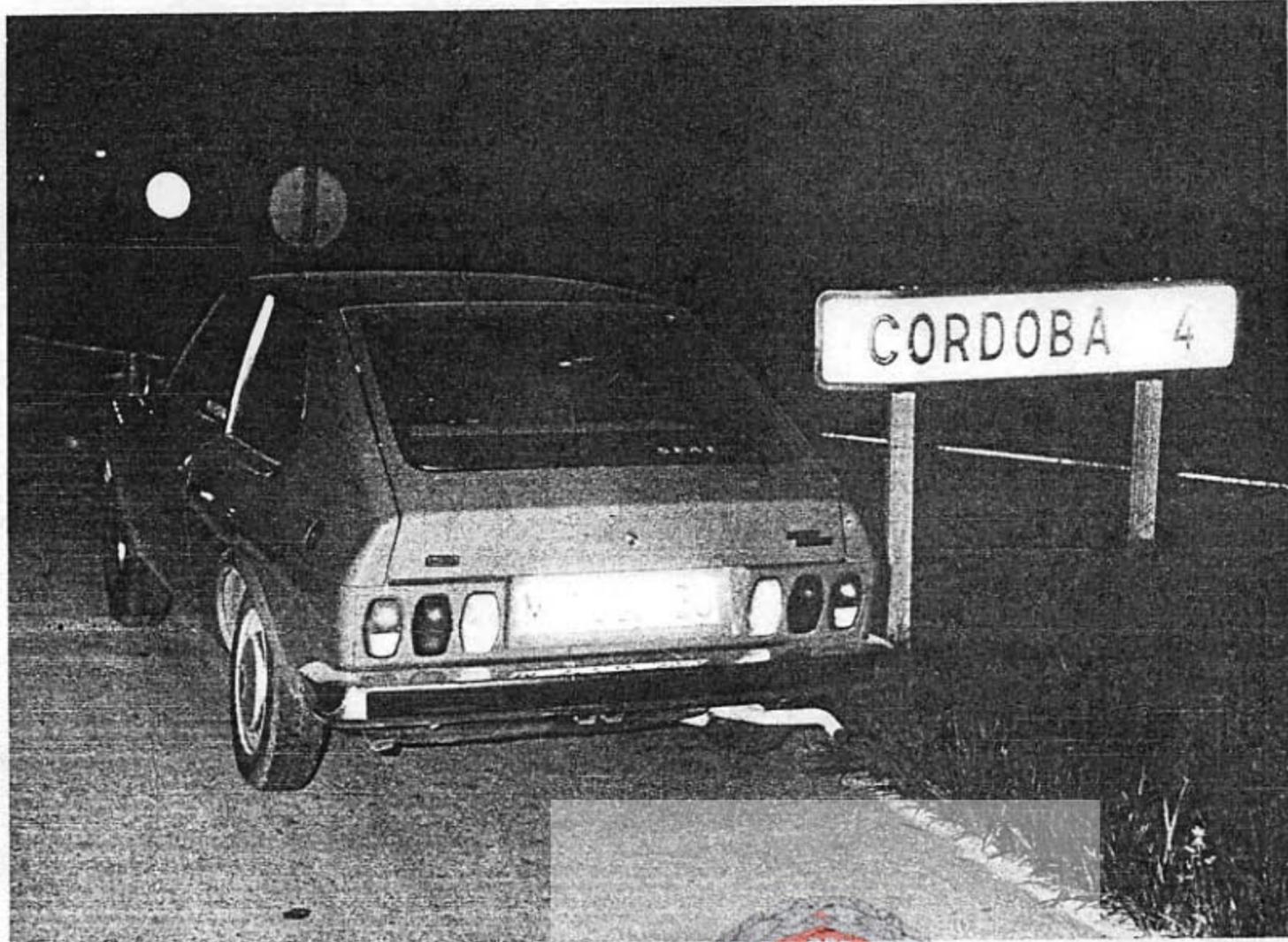
VELOCIDAD MAXIMA:
165 k. p. h.

1.000 MTS. SALIDA PARADO:
34" y 2/5



Ante el desierto de las Ermitas de la sierra cordobesa.

PRUEBA DEL SEAT 128-3 PUERTAS



Un viaje de prueba de un total de mil kilómetros ha sido suficiente para saber que es el 128/3 P.

parrilla de motivos horizontales y los dobles grupos ópticos, así como el estilizado parachoques con elemento de goma, le dan una indiscutible elegancia. Lateralmente, la línea más bien alta de cintura y todas sus formas en general, consiguen un conjunto de aspecto alargado, a lo que contribuye muy principalmente su limitada altura de 1,264 metros. La parte posterior terminando en cola truncada, disimula muy bien la existencia de la «tercera parte», por lo que tampoco se puede decir que bajo este ángulo desmerezca mucho su aspecto de unas formas que son indudablemente sugestivas, dentro de un todo que no es en nada atrevido ni estridente, sino más bien conservador, clásico y, por ello, elegante.

Los grupos ópticos posteriores triples, con cristales independientes para cada una de las tres linternas o pilotos en cada lado, le dan también indiscutible personalidad y elegancia. Estos seis pilotos en total, comprenden los dos interiores, las luces de marcha atrás y los extremos, las de cambio de dirección; mientras los intermedios, en cada grupo de tres, son los correspondientes a luces piloto y «pare».

CONFORT

La suspensión es bastante blanda, si consideramos su inserción dentro de la familia de los deportivos, y normal, si tenemos en cuenta que, en definitiva, se trata de un coche «de calle». El sistema McPherson, adoptado, tanto en el eje delantero como en el posterior, ofrece una gran comodidad de marcha, tanto, que a él se confía casi el todo, puesto que los asientos,

al ser de poco espesor por lo bajos que van colocados, no ofrecen un gran mullido y se muestran más bien duros que otra cosa.

Creemos que en este aspecto de los asientos, podría haberse hecho algo más, en el sentido de un mayor mullido, tanto en asientos como en respaldos y, sobre todo, en cuanto a una forma aún más anatómica, de manera que los cuerpos queden mejor sujetos en los vaivenes impuestos por las curvas, y dado el que se trata de un coche que puede abordarlas a buena marcha por su magnífica estabilidad. Seat —y Fiat igualmente— no acaba de conseguir mucha comodidad de sus asientos y hay que irse a los modelos de lo alto de la gama para encontrarla. En cuanto al paño utilizado es muy vistoso,

no muy agradable al tacto, pero, al parecer, de buen resultado. Respecto a los paneles laterales, son de «napaflex» imitando cuero, y el techo es acolchado con recubrimiento vinílico perforado en negro mate, muy vistoso también.

Falla un poco el acabado en los paneles laterales posteriores, de un material prensado no muy aparente, y en los que la forma impuesta por los pasos de rueda es causa de alguna incomodidad para los pasajeros, sobre todo si éstos son de alguna corpulencia. La bandeja que hay detrás de los asientos posteriores, va forrada en plástico negro mate y está formada por dos cuadrados en bajo relieve, para impedir que los objetos que transporten vayan dando bandazos de un lado para otro en las curvas.



La puerta posterior, que al abrir levanta la bandeja portaobjetos para un mejor acceso.

La calefacción es simplemente eficaz, que no es poco, y lo mismo la aireación.

HABITABILIDAD

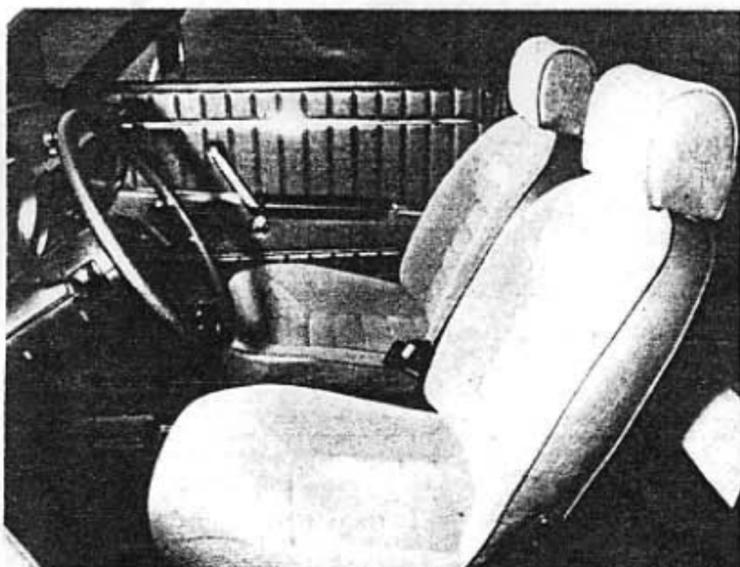
Para un coche que no llega a los cuatro metros de largo —exactamente 3,826 metros— y que dispone de un capot relativamente largo para conservar la apariencia de sport, no cabe duda de que se cuenta con una habitabilidad suficiente para cuatro personas. Las medidas, tanto de largo como de ancho interior del habitáculo, son suficientes y únicamente algo escasas las de su altura interior. Claro que esta última medida se ha dispuesto así precisamente para conservar su vocación deportiva, lo que supone un relativo sacrificio para los ocupantes, que han de ir sentados en una postura más bien baja, sobre todo en los asientos delanteros, lo que es motivo de alguna incomodidad, pero ya se sabe que esto es un tributo que hay que pagar a cambio de la estabilidad de marcha que ofrece un coche bajo en su centro de gravedad.

Respecto al maletero, es de dimensiones también suficientes: 320 decímetros cúbicos, que pueden ampliarse a 920 cuando se abate el asiento posterior y se deja todo el volumen de atrás para carga. El suelo, una vez dispuesto para ello, queda perfectamente plano y no hay más inconveniente que los inevitables pasos de rueda, quedando recubierto de paneles de plástico bastante resistentes al uso. Respecto a la «tercera puerta» o portón posterior, tiene la fuerte inclinación que impone un coche deportivo, y, como tal, aerodinámico. Esta portela no baja hasta el suelo o plano de carga, pero permite bien la carga o descarga de bagajes, estando provista de muelles que facilitan la maniobra de apertura, así como de un sistema de cuerdas de nylon que al abrirla hacen girar hacia arriba a la bandeja portaobjetos, que es, por otra parte, desmontable.

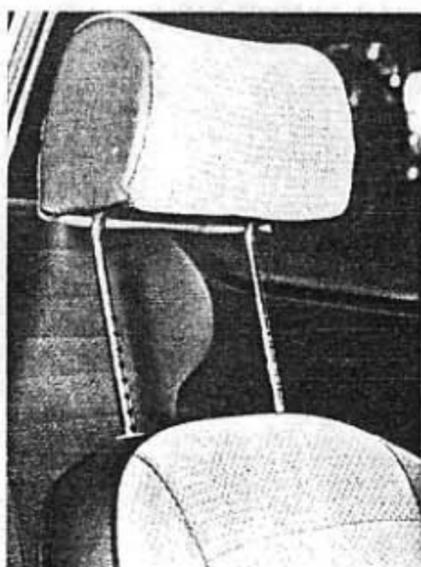
VISIBILIDAD

Muy buena al frente, sin el estorbo de columnillas de deflectores, que, afortunadamente, van desapareciendo día a día en los nuevos modelos, con lo que la vista queda bien despejada a los lados, teniendo en cuenta que frecuentemente hay que mirar hacia ellos durante la conducción. No tan buena hacia atrás, pues al estar muy tendida la luneta posterior, quedan zonas muertas relativamente importantes en las esquinas y, sobre todo, lo que se achica en altura la visión hacia atrás por las dimensiones de los respaldos de asiento posteriores.

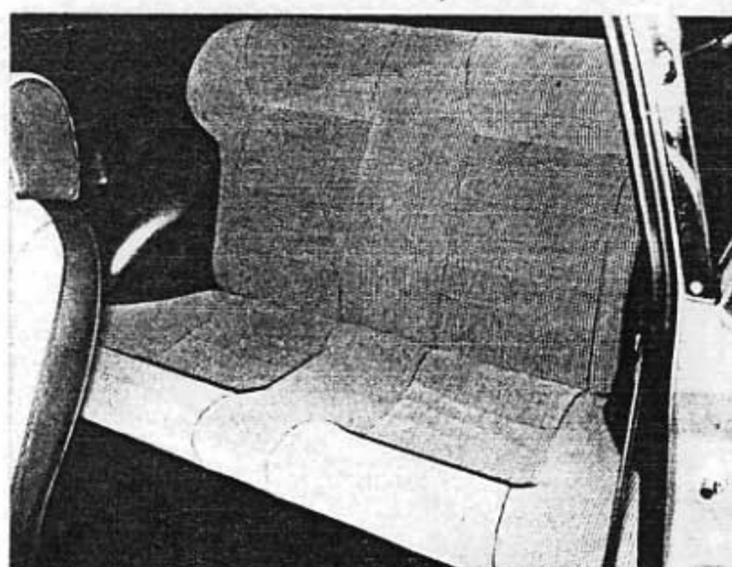
No obstante, la visión hacia atrás se mejora por el hecho de contarse con dos retrovisores externos, uno a cada lado, que en todo momento nos dan una perfecta referencia de lo que ocurre tras de nosotros. En cuanto al alumbrado, está perfectamente de acuerdo con las prestaciones del coche, y éstas son bastante buenas, como luego comprobaremos en el apartado correspondiente.



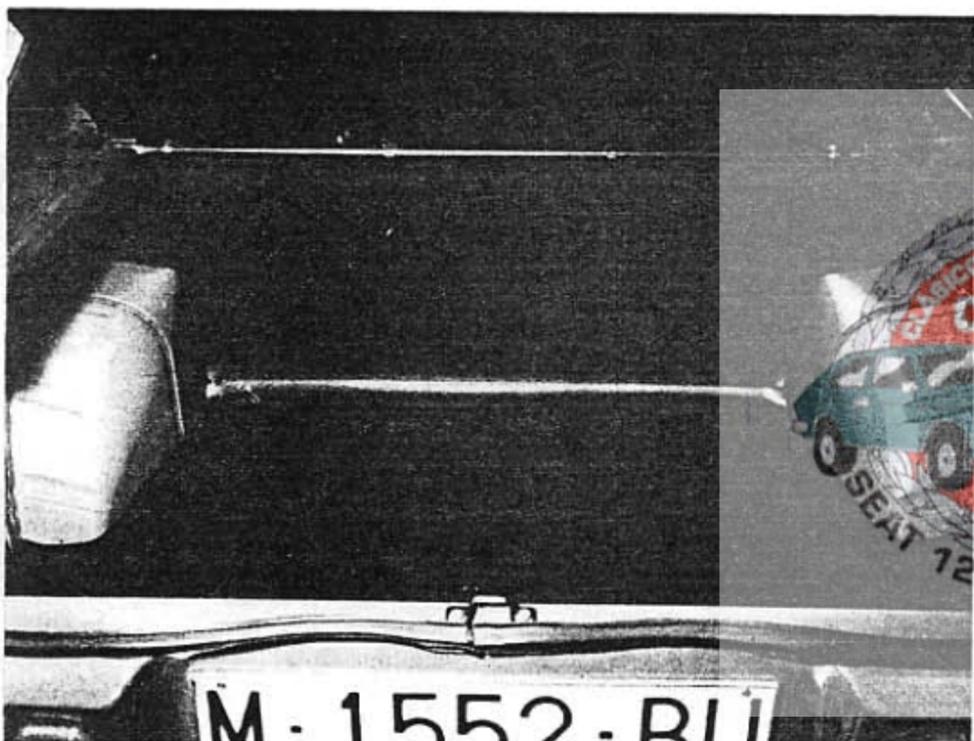
Los asientos delanteros de forma envolvente resultan demasiado bajos y poco mullidos.



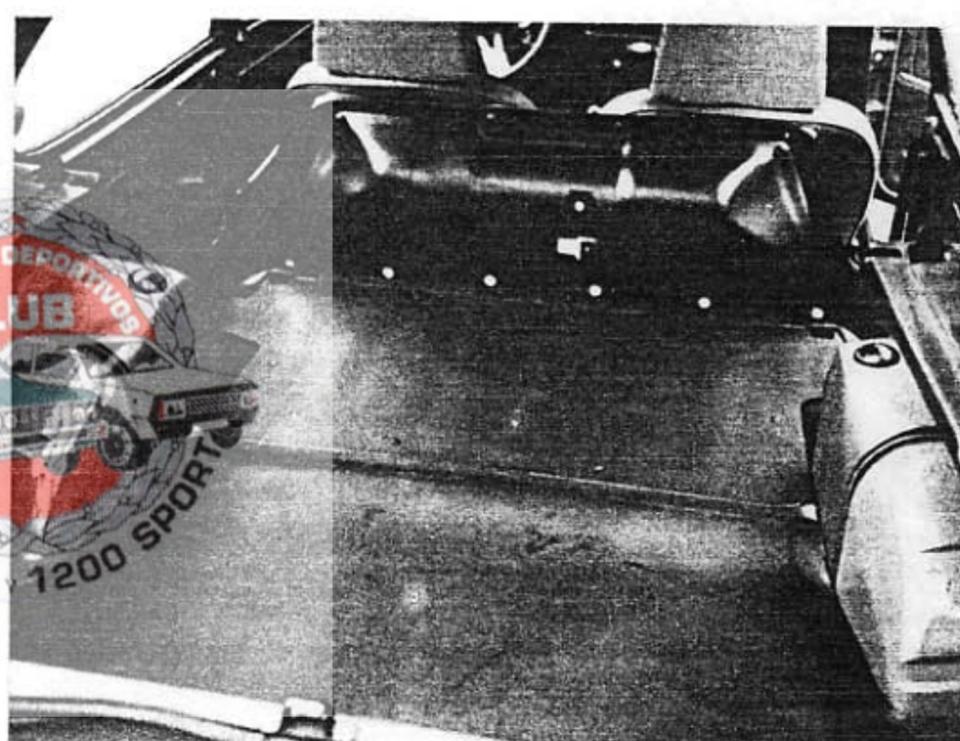
Reposacabezas, que más que al confort contribuyen a la seguridad de los ocupantes.



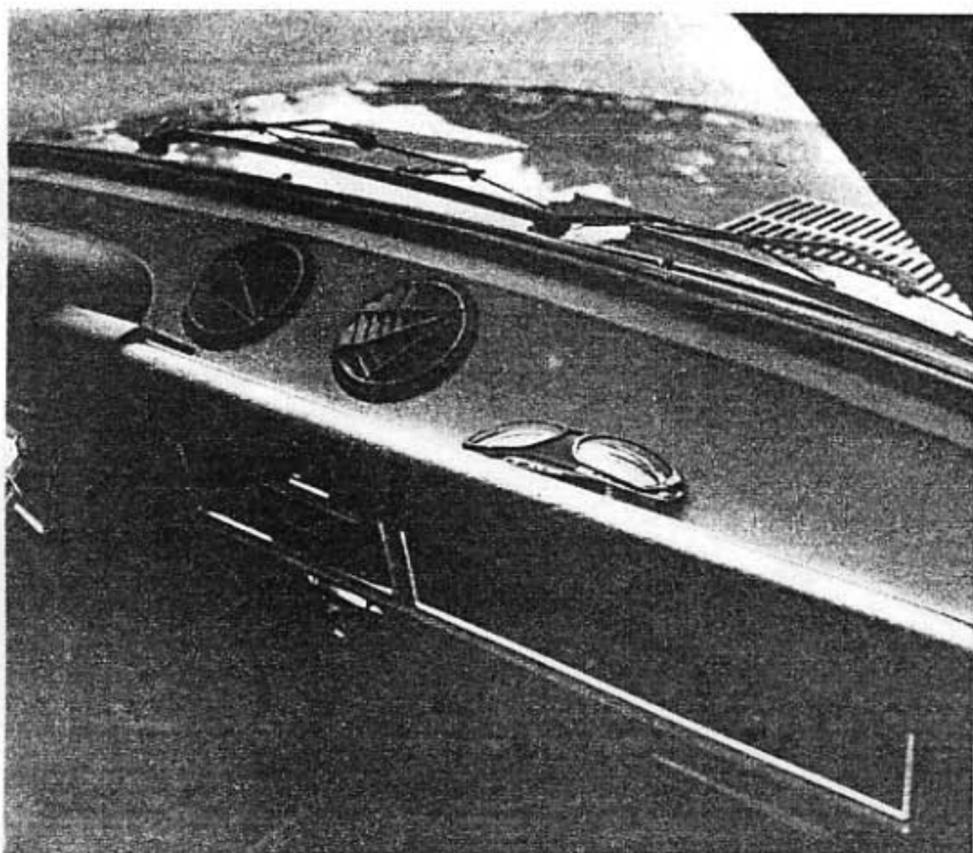
Asientos posteriores también de relativa forma anatómica, pero no tanto en los respaldos.



Maletero de buenas dimensiones para un volumen discreto del equipaje.



Con el asiento posterior replegado, el espacio para la carga es bastante importante.



El salpicadero queda por su parte superior en forma de bandeja para pequeños objetos.



Grupos ópticos de potencia luminica suficiente para los viajes nocturnos.

PRUEBA DEL SEAT 128-3 PUERTAS

MECANICA

Se trata de una nueva utilización de las normas adoptadas en el 127 o, mejor dicho, en el 128, puesto que éste fue anterior en el tiempo, aunque no en el número de notación o de proyecto. Aquí, el 128 Normal no lo hemos conocido, y por eso nuestro número de partida es el 127, del que se derivó el 1200 Sport con carrocería original española, y ahora este 128/3 Puertas, idéntico al originario italiano, de igual nombre en todo, menos en cuanto respecta a su mecánica motriz.

Para mover al coche nuestro se han elegido dos posibilidades diferentes, es decir, las que ofrecen las dos mecánicas del Seat 124 o del 1430, dos motores bien experimentados por la marca española y uno u otro aptos, desde luego, para el tipo de utilización que se quiera obtener. Discreta en el caso del motor 124 y de mejores prestaciones en el caso del 1430. Nosotros hemos preferido probar primero este modelo por entender que al estar en el límite de posibilidades de utilización lógica, será —sin duda— el de mayor éxito en el mercado nacional.

MOTOR

Va colocado transversalmente con una inclinación de 20 grados hacia adelante. Los cuatro cilindros en línea tienen unas medidas de 80 milímetros de diámetro por 71,5 de recorrido. La cubicación es de 1.438 cc. y con una relación de compresión de 9 a 1 —que no es exagerada— se obtiene una potencia de 77 CV. DIN a 5.400 r.p.m.

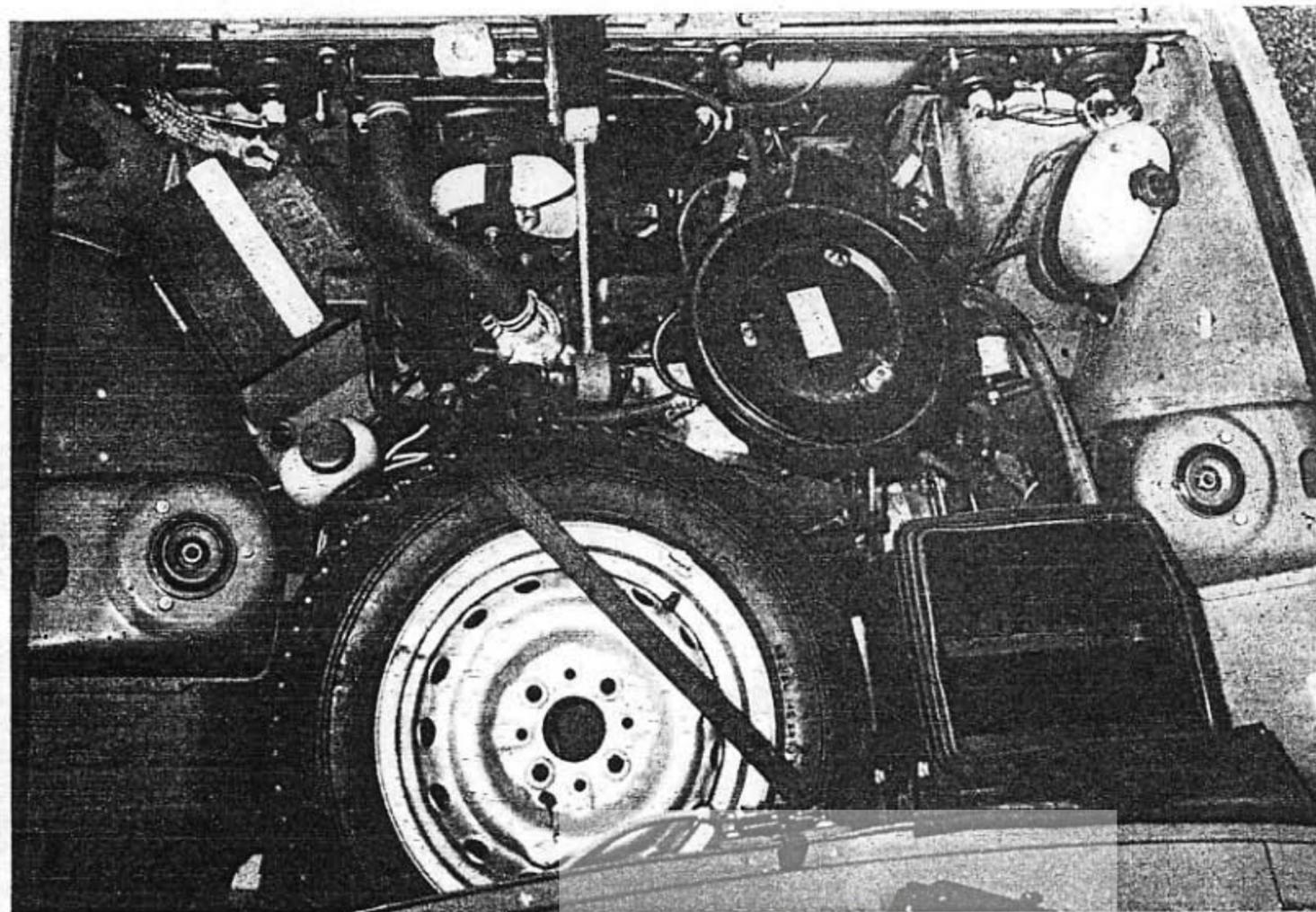
A las características típicas de robustez y simplicidad de funcionamiento, este grupo motopropulsor une la gran virtud de su elasticidad gracias a que su par motor máximo de 11,3 mkg. se obtiene al régimen relativamente bajo de 3.400 r.p.m., lo que permite apurar las marchas y obtener pronto buenas aceleraciones, partiendo de la base de que ya se dispone de buena potencia en los bajos regímenes de giro.

No es un motor excesivamente ruidoso, ni tampoco transmite molestas vibraciones al habitáculo. Suenan lo que debe sonar un deportivo moderno y es bastante sobrio en el consumo, como luego veremos en este apartado.

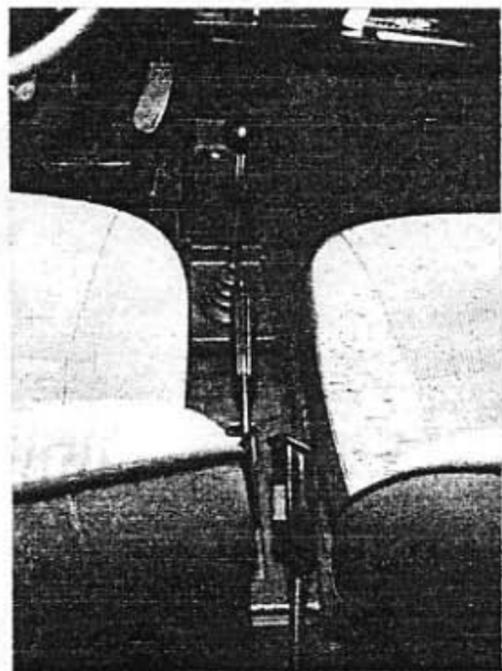
CAJA DE CAMBIOS

El sistema es muy moderno, empleándose sincronizadores BW para la primera y segunda, mientras que para las tercera y directa se han dispuesto tales mecanismos del tipo Porsche. Las relaciones de transmisión son:

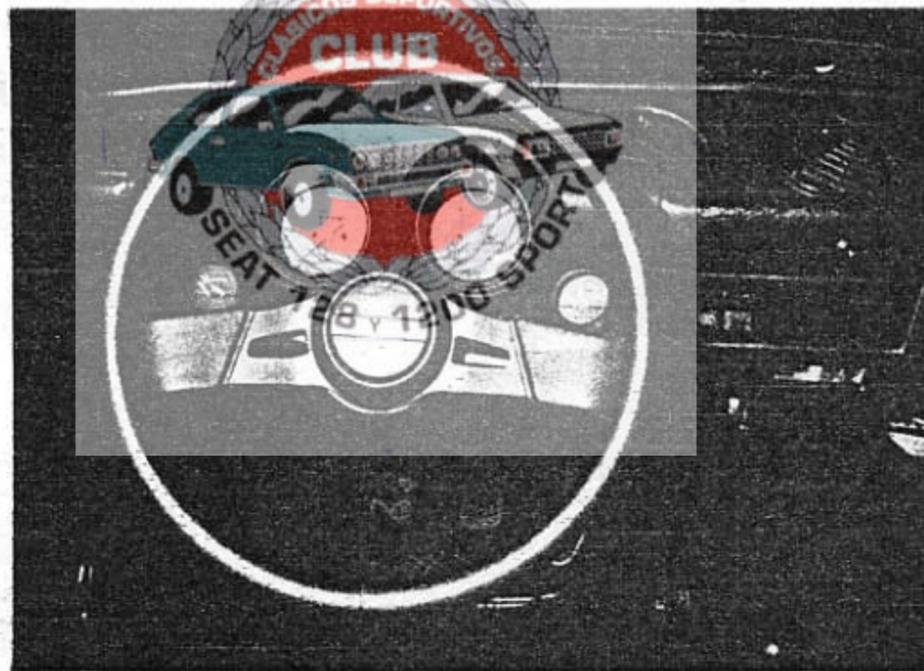
Primera	3,58 a 1
Segunda	2,23 a 1
Tercera	1,45 a 1
Directa	1,04 a 1
Marcha atrás	3,71 a 1
Reducción final	17/64



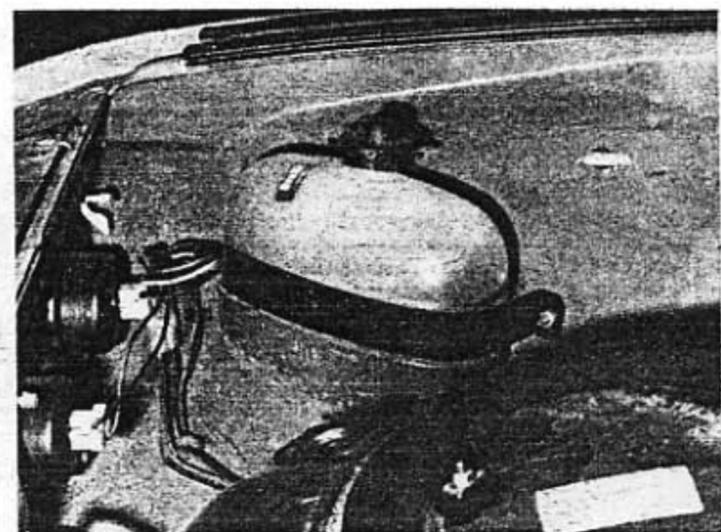
En el vano del motor, todo el volumen queda perfectamente aprovechado.



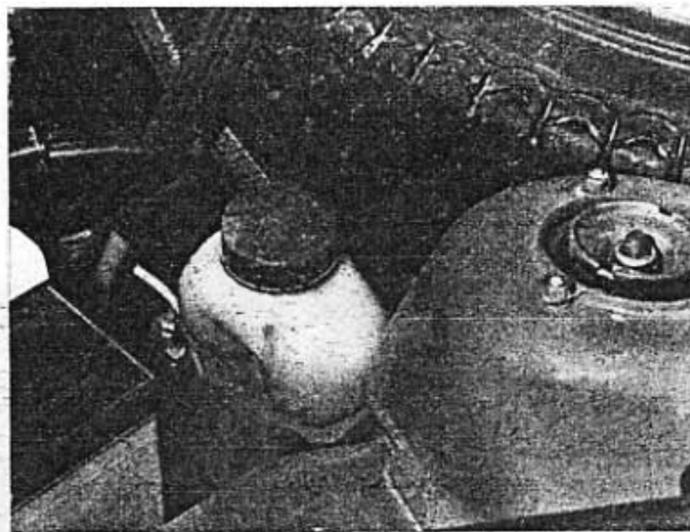
La palanca de mando del cambio muy bien posicionada cerca de la mano del conductor.



Aro del volante de pequeñas dimensiones y «relojes» de control muy a la vista.



Depósito de líquido de freno con doble compartimiento para bombillas en los faros.



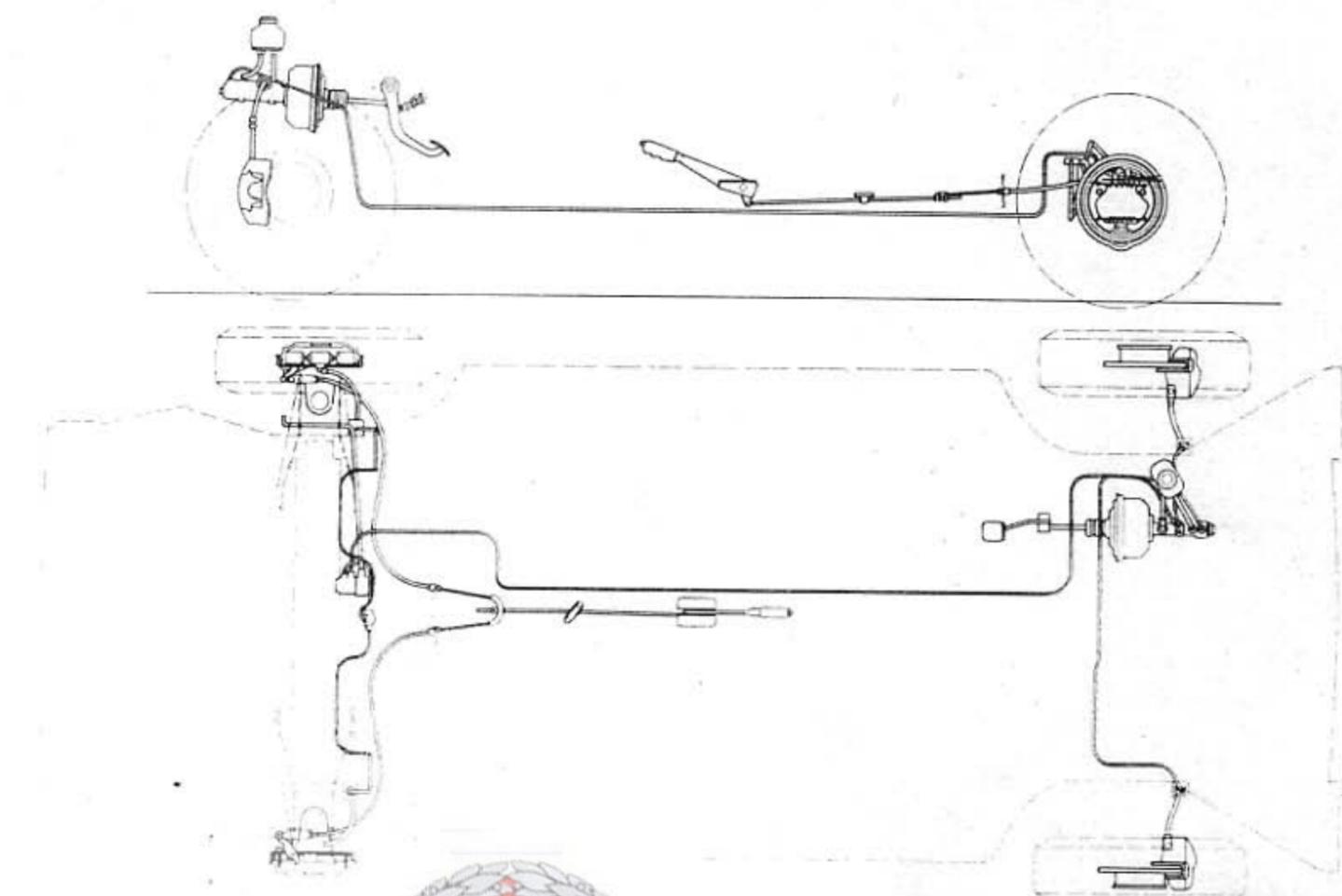
Depósito de líquido de freno con doble compartimiento para los dos circuitos.

La palanca de cambios es de manejo fácil, sin complicaciones en ninguna de las marchas. Corta y bien situada, no acusa imprecisiones debidas a la tirantería necesaria hasta llegar a la caja de cambios, puesto que ésta no está situada en el lugar clásico, al no tratarse de motor longitudinal, sino transversal. Esta circunstancia, evita, por cierto, el empleo del grupo cónico en el diferencial, siendo el grupo reductor de piñones en cascada de talla oblicua en los dientes, por no precisarse la helicoidal, al igual que tampoco en los demás engranajes de la caja de cambios y como es lo normal en éstos, son de talla oblicua también, excepto los de la marcha atrás que son de piñones rectos.

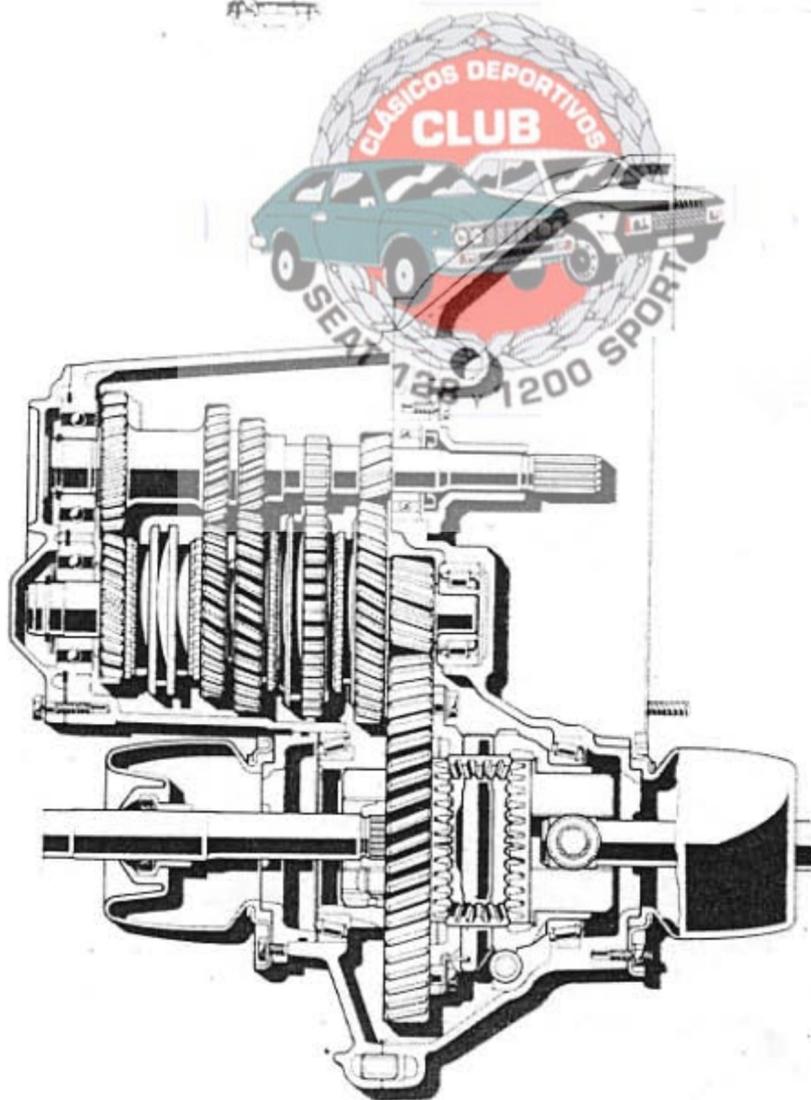
El escalonamiento entre marchas es perfecto, o al menos no se acusa entre ellas ningún «bache», de manera que alguna se quede corta o larga con respecto a su vecina. Lo que sí se advierte es que los desarrollos son liberadamente cortos, gracias a lo cual se obtiene una gran agilidad en el tráfico si se quiere, pero al llegar a la directa, en carretera, el ruido del motor parece, al principio —luego, cuando uno se acostumbra, no—, como si detrás de la directa debiera haber una quinta o superdirecta. No la hay, pero creemos que no hubiera venido mal tampoco. Por eso es de esperar que no faltan quienes le ofrezcan como refinamiento por el que habrá que pagar buenas pesetas. El resultado es que no hay quinta ni en opción por la marca, y que, como consecuencia, nos encontramos con una cuarta que trepa como Bahamontes en sus buenos tiempos. Subiendo Despeñaperros, en el sentido de Córdoba-Madrid, a plena carga, el 128/3 Puertas 1430 se pasaba los coches de dos en dos y los camiones de cinco en cinco. Es un decir, pero creemos que muy orientativo, de su capacidad ascensional.

FRENOS

El sistema es el ya típico en Seat de una bomba tándem con un pistón que actúa sobre los discos de las ruedas delanteras y otro que lo hace sobre los tambores de las traseras, con alimentación desde el depósito de líquido independiente para cada uno de los dos circuitos. Este sistema va, además, asistido por servofreno a depresión, y en cuanto se refiere a las ruedas traseras hay un equilibrador de frenada de cada una con respecto a la opuesta, así como un compensador con respecto a la carga sobre el eje trasero. El resultado es que se cuenta con un sistema de frenado muy eficaz y enérgico —de res-



Esquema de los circuitos hidráulicos independientes y del freno de mano en el 128/3 P.



Vista en sección de la caja de cambios, del grupo reductor y del diferencial.

puesta muy rápida— si se precisa en determinadas situaciones de emergencia.

La posición del pedal es buena y el estuerzo sobre el mismo es el justo, de manera que no es demasiado sensible, como en el caso de otros servofrenos, en que hay que tocar el pedal con excesiva medida para no «salir por el parabrisas». En cuanto al freno de mano, actúa sobre los tambores de las ruedas

traseras por medio de cable. No es preciso extenderse más sobre este particular al que consideramos en este caso como el idóneo para un tipo de coche como éste. Hemos hecho repetidas frenadas bajando la cuesta de las Ermitas (Córdoba) y no hemos acusado efecto importante de «fading» o desvanecimiento por calentamiento de las guarniciones. Todo, pues, correcto en este aspecto.

DIRECCION

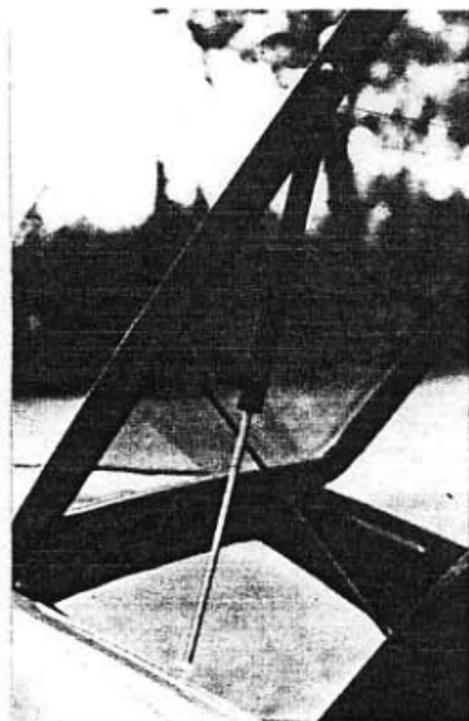
El volante es de pequeño tamaño y muy agradable al tacto por la funda y aro almohadillado que ya trae de serie, siendo de dos brazos perforados y diseño deportivo. La posición es óptima, además de que permite el ver los instrumentos de control del salpicadero, sin quitar tampoco nada de la visión al frente.

La columna de la dirección es articulada en tres tramos para obtener el máximo de seguridad en caso de accidente, evitándose así el que pudiera clavarse en el pecho del conductor al no ser proyectada hacia el interior gracias a su referida disposición. En cuanto al sistema de accionamiento adoptado, es el de cremallera con una relación ni muy directa ni muy desmultiplicada. De esta manera, sin dejar de obtenerse una respuesta rápida en cualquier momento, tampoco hay que ir excesivamente pendiente del volante, porque su sensibilidad es la justa para no cansar ni aun en los largos viajes. Este aspecto de la dirección se ha cuidado mucho, mostrándose por ello con las dos condiciones que se le puede exigir, es decir, que sea suave y precisa. Es, por tanto, otro particular bien logrado en este coche, como ya lo estaba en otros coches de la marca que utilizan el mismo sistema, como son el 127, Sport 1200 y 131. No se puede decir lo mismo en todos los demás, que utilizan el sistema de husillo.

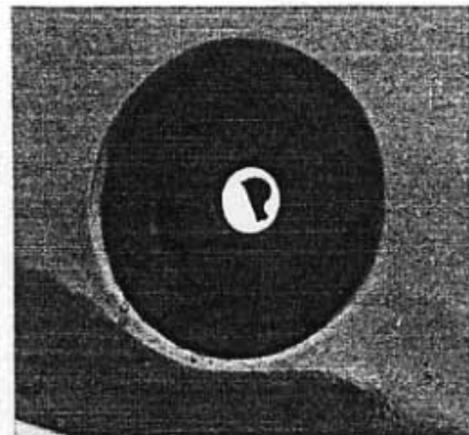
PRUEBA DEL SEAT 128-3 PUERTAS



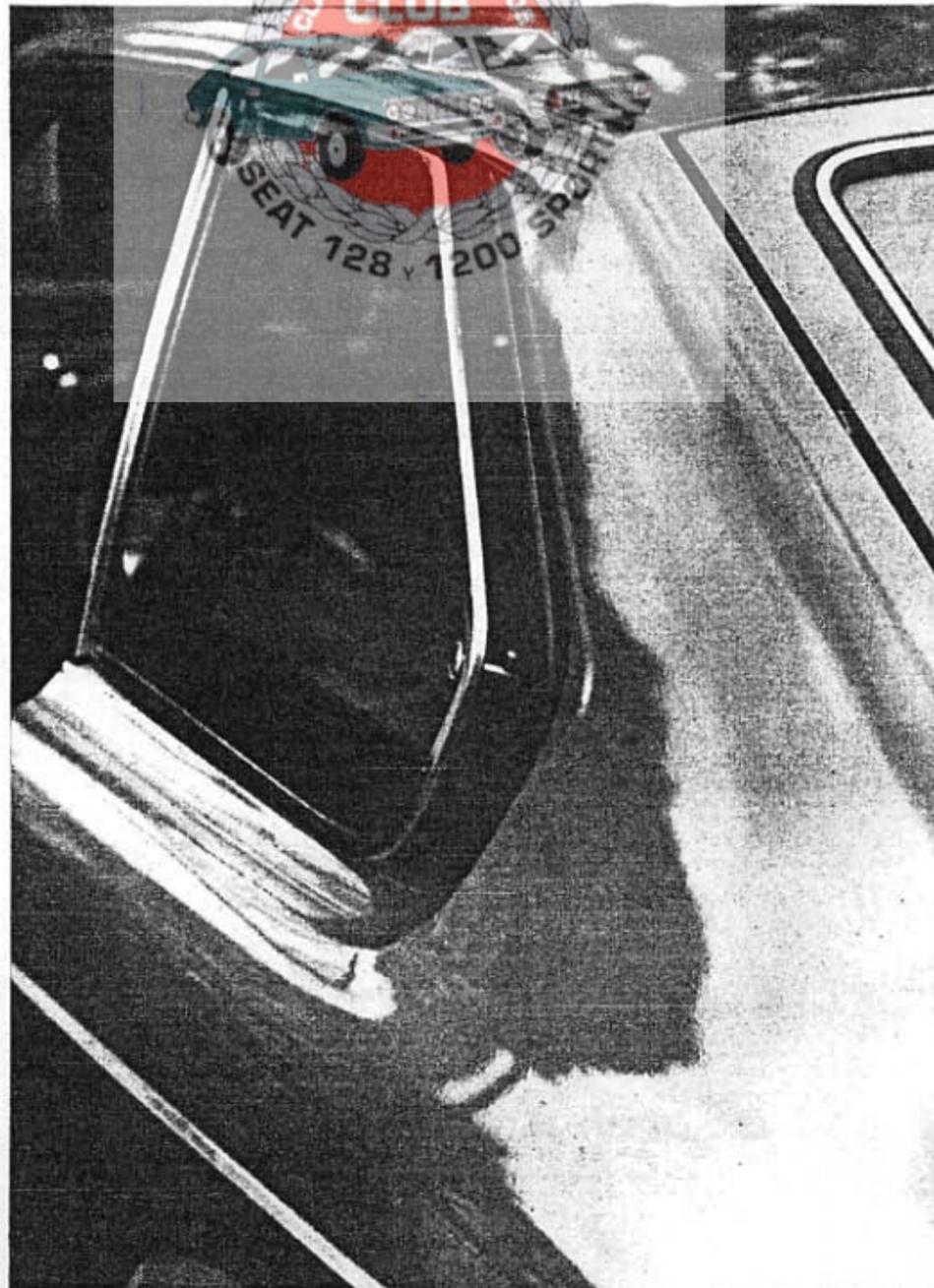
En las curvas cerradas, la adherencia es perfecta, también en el eje posterior.



Resortes muy calculados impiden que la puerta posterior se baje de repente y pueda herir a quienes estén manipulando con el equipaje.



Tapón de gasolina con llave, que no todos los coches llevan de serie.



Las ventanillas posteriores se abren hacia afuera para impedir la formación de atmósfera viciada en el interior, por efecto de una excesiva calefacción.

PRESTACIONES Y COMPORTAMIENTO GENERAL

El empleo es el de una pequeña berlina con aspecto de coupé que ofrece la ventaja del uso de una tercera puerta. La denominación 3P, según la casa, le viene no sólo de las tres puertas, sino de lo que puede conocerse como «triple personalidad» o «triple empleo». Estos son la capacidad de la berlina familiar, la línea del coche deportivo y el doble uso inherente a la puerta posterior. Son estas las mismas palabras que utiliza el fabricante y que transcribimos fielmente reproducidas, siendo realmente ciertas aun habiendo algo de exageración en lo de berlina familiar, pues se trata de cuatro plazas muy justas a las que sólo podría añadirse un niño de corta edad.

En nuestro artículo publicado cuando su presentación en Tenerife, dijimos que se trataba de un dos plazas para adultos y dos atrás para niños, pero aquello quedaba en reserva de la prueba posterior que ha venido a demostrar el que cuatro adultos normales —que no sean muy corpulentos— pueden hacer largos viajes sin cansancio ostensible, a buenos promedios de marcha y consumiendo cantidades de combustible muy favorable para el usuario, lo que en estos tiempos de carestía es muy de agradecer. Como coche de ciudad también es de tener en cuenta su comportamiento, ágil como es en el tráfico y ofreciendo buenas facilidades para el aparcamiento. El balance de cuentas al final es, pues, muy positivo.

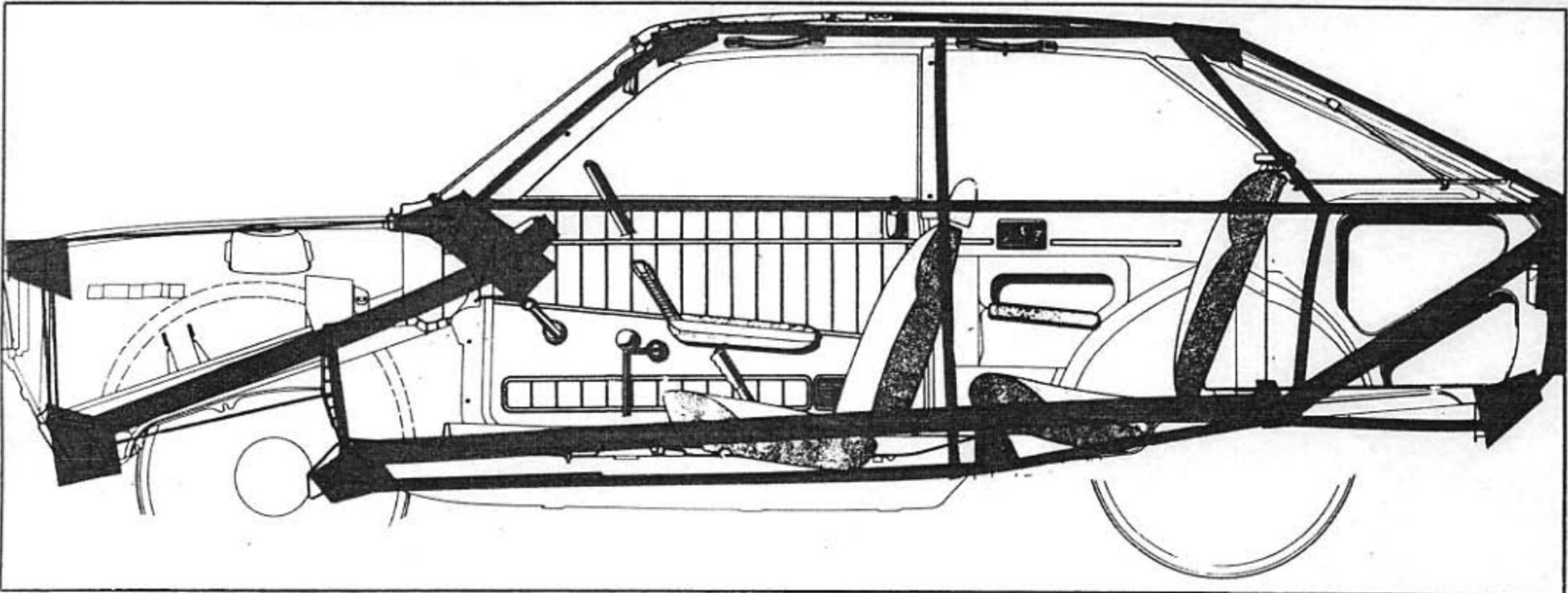
ESTABILIDAD

Un coche bajo y relativamente ancho en proporción ha de ser necesariamente estable y éste lo es. El reparto de peso es muy juicioso y gracias a ello el coche no es apreciablemente subvirador como podría esperarse de un vehículo a motor y tracción anteriores. Se puede admitir que es perfectamente neutro y no hay problemas de estabilidad tampoco por lo que se refiere a la suspensión. Esta, del sistema McPherson en ambos ejes con resortes helicoidales delante y ballestón transversal de dos hojas atrás, ha permitido el poder dar una caída negativa ideal en las ruedas posteriores, confirmando el agarre de éstas al suelo y evitando posibles derrapes en curvas tomadas a gran velocidad.

Únicamente podría ponerse el reparo de que a veces «cabecea», es decir, se levanta de delante, naturalmente cuando se pasa por firmes con desigualdades de piso. No es problema grave en absoluto, pues no varía en nada la trayectoria ni afecta a la estabilidad o seguridad del coche y tampoco se puede decir que moleste, sino que sorprende hasta que uno se acostumbra a ello.

SEGURIDAD

La seguridad activa arroja un saldo muy positivo al tratarse de un coche que, ante todo, ofrece muy buenas prestaciones en cuanto al poder de aceleración, lo que le



Carrocería en sección longitudinal, apreciándose las partes que han sido reforzadas.



Los cinturones de seguridad quedan perfectamente escamoteados cuando no se usan.



Grupos ópticos posteriores de luces bien definidas para la mayor seguridad en el tráfico.

permite una muy buena agilidad en el tráfico. Dirección y frenos son particulares que se han cuidado mucho, así como la suspensión, aunque presente a veces ese defectillo del «cabuceo» a que antes nos referimos y que en nada compromete a la estabilidad, apartado de tanta trascendencia en cuanto a la seguridad. El coche añade, por otra parte, una buena visibilidad al frente y hacia atrás, en este último caso asegurada por dos retrovisores externos.

Los reposacabezas en los asientos delanteros, graduables en altura, y los cinturones de seguridad, extensibles y enrollables, quedando escamoteados para que no pueda uno engancharse con ellos al salir, son detalles a destacar, como, asimismo, el punto de anclaje bajo en la parte alta de tales cinturones, gracias a lo cual éstos se ciñen perfectamente al cuerpo y no al cuello como sucede con tantos otros.

En la seguridad pasiva, cuenta igualmente una estructura pensada y construida de forma que pueda absorber los posibles impactos, tanto de la parte delantera como de la posterior, sin transmitir toda

la violencia a los pasajeros, sino, antes bien, amortiguándola al máximo, evitando también en lo posible las deformaciones en el habitáculo. No nos gusta demasiado la colocación del depósito de combustibles, atrás del todo, si bien parece que en un posible alcance por otro coche, es fácil que se desprenda y no llegue a rajarse, con proyección de gasolina al exterior. De todas maneras, tan aprovechado está el espacio, que no había otro lugar donde ubicarlo.

«PERFORMANCES»

Este es uno de los aspectos en que más gratamente hemos sido sorprendidos durante la prueba con el nuevo coche. Los desarrollos cortos y los buenos 77 CV. de su brioso motor, han permitido que en la prueba de aceleración en el kilómetro con salida-parada hayamos obtenido fácilmente «cronicos» de 35 segundos e, incluso en un caso, los 34" 2/5, que es una cifra bien elocuente, y ello con dos personas de un peso total de 160 kilos.

Por lo que se refiere a la velocidad máxima obtenida fue en el

mejor caso de 165 km/h. en kilómetro lanzado, pero ya a un régimen de 6.250 r.p.m., por lo que, teniendo en cuenta que si no deben sobrepasarse en mucho las 5.000 por motivos de buena conservación de la mecánica, se puede cifrar la velocidad punta segura en los 150 km/h., lo que es, sin duda, más que suficiente, sobre todo ahora en tiempo de limitaciones. Teniendo en cuenta que actualmente la velocidad máxima permitida es la de 100 km/h., el régimen máximo de trabajo del motor será el de 4.000 r.p.m., indudablemente muy descansado.

CONSUMO

Con el coche cargado hasta lo recomendado por el fabricante y a velocidad mantenida de 100 kilómetros por hora de promedio, el consumo ha sido de 8 litros por cada 100 kilómetros, lo cual es, sin duda, una buena cifra para un coche como el que se trata. Su buena elasticidad contribuye muy especialmente a este consumo, gracias a contarse con un motor que no precisa del cambio continuo de una relación del cambio a otra

para obtener una buena agilidad en el tráfico. Incluso cuando se trata de efectuar un adelantamiento en carretera, no es preciso el pasar a tercera, porque en directa siempre queda una reserva de reprise pronta a ser utilizada. Todo ello influye en lo recortado del consumo, que en ciudad no pasa de los 10 litros si no se le fuerza.

CONCLUSION

Al estar sólo en un segmento de mercado como el suyo —pues no encontramos coche de parecidas características—, puede vaticinarse un éxito indiscutible, aunque de importancia difícil de determinar, pues el precio total al contado de 327.194 pesetas (sin seguro) es ya un condicionante que lo frena. Desde luego, la mayor amplitud interior con respecto al 1200 Sport y, sobre todo, la «tercera puerta», más que su línea, serán razones muy poderosas a la hora de elegir entre los dos «sportivos» de Seat, y es evidente que las ventas del referido 1200 se verán afectadas, quedando éste relegado casi exclusivamente al cliente joven con dinero, dos circunstancias que no se dan con frecuencia. La inyección para reanimar al 1200 en el mercado será la del montaje en él del mismo motor 1430 que equipa al nuevo 128-3P, pues hay alguna buena diferencia en el andar a favor de éste último, e incluso queda aún otra baza a jugar en su favor, como es la caja de cambios de 5 marchas, que está más indicada para él en su caso que para el 128-3P, al que hay que situarlo —a pesar de todo— del lado de los turismos convencionales y más que nada por el tipo de cliente al que ha de ganar.

Este tipo de cliente podríamos definirlo como al que busca un coche de buenas apariencias, que se distinga en el tráfico no sólo por su físico, sino por sus prestaciones y que le permita un empleo normal e incluso familiar. Y creemos que hay mucho cliente de este tipo.

L. F. M.

Fotos: FREIRE