

autopista

Super
40
PESETAS

AUTO DEPORTE

SEAT SPORT NUEVO 143



**LISTO PARA
COMERCIALIZARSE
A FINAL DE AÑO**



EL COUPE SEAT 143



La línea posterior, aunque claramente en la tradición coupé, parece ser lo bastante alta como para permitir una excelente habitabilidad a los pasajeros posteriores.



En el parachoques posterior de plástico van alojados los elementos ópticos reflectante; los pilotos e intermitentes van situados más arriba. El tapón de gasolina, aunque a la vista, parece quedar totalmente encastrado en la carrocería, sin sobresalir como en el 127.

TRACCION DELANTERA, MOTOR TIPO 124-1430 Y ESTRUCTURA BASICA SIMILAR A LA DEL 127

DESDE hace varios meses nuestros lectores han ido recibiendo una sucesión de noticias, forzosamente limitadas en su precisión informativa, en relación con un nuevo vehículo que se estaba gestando en España: nos referimos al que se ha venido denominando como 127 Coupé. Nuevamente podemos volver sobre el tema, y ahora con más amplitud, especialmente desde el punto de vista gráfico. Y también respecto a la denominación; aunque no sea definitivo, parece que el proyecto va a cristalizar bajo la sigla 143, si bien puede ser que el adjetivo Sport acabe apareciendo en un sitio u otro.

No obstante, lo fundamental es el coche en sí. Un coche que, sintomáticamente, está siendo definido con el mismo número que otro modelo exclusivo español, el 1430, pero quitándole el cero final. Esto puede significar que el motor es el mismo,

pero no de forma definitiva. Lo cierto es que la planta motriz, que desde luego va situada delante, en posición transversal y vertical —se trata de un tracción delantera—, corresponde la familia 124/1430, a base de cigüeñal de cinco apoyos y 71,5 mm. de recorrido, y distribución por balancines. Pero, aunque se han probado distintos motores, desde el 1.197 c.c. del 124 (diámetro de 73 mm.) hasta el 1.438 c.c. del 1430 (diámetro 80 mm.), es bastante probable que la cilindrada definitiva sea la de 1.297 c.c., a base de cilindros de 76 mm., que es la misma cota utilizada para 'el 131 italiano, en su versión más pequeña. Mecánicamente, la modificación fundamental respecto al motor ya conocido es la utilización de carburador con doble cuerpo y apertura simultánea, con la cuba por delante; al ir el motor transversal, es preciso utilizar un carburador nuevo,

EL COUPE SEAT 143



El frontal negro formado por una —o quizá dos— pieza de poliuretano, sustituye al clásico parachoques metálico. Un tímido proyecto de faldón «spoiler» se adhiere en la zona frontal inferior.

y parece que la solución elegida es similar a la del Simca 1200 Special, con un cuerpo para cada dos cilindros.

La transmisión será de cuatro marchas, por supuesto sincronizadas, alojadas bajo una carcasa que posiblemente sea la misma del 127, aunque con otro desarrollo final, más largo, y quizá con relaciones internas algo modificadas, aunque esto último no está todavía decidido.

A nivel de bastidor, el tipo de suspensiones seguirá el mismo camino que en los demás modelos «todo delante» de tecnología Fiat, como son el 127 y el 128, es decir, suspensión Mac Pherson delante, y atrás, balles-tón transversal con trapecios inferiores y amortiguador solidario del buje. Las llantas definitivas parece que serán de 4,5 pulgadas, aunque en los prototipos,

quizá por aquello del disfraz, van montadas unas de cinco pulgadas, con claro origen de Simca 1200 Special. Los neumáticos, de medida 155-13. Los frenos, de disco delante; los mismos que están sirviendo para toda la producción Seat, desde el extinto 850 Especial hasta el 132; detrás, lógicamente, tambores. Parece que, al menos de momento, no hay ayuda mediante servo, lo cual hace pensar en que se ha conseguido una carrocería relativamente ligera, puesto que al tratarse de un modelo de cierto lujo no se habría escatimado tal detalle de juzgarlo interesante.

La gran novedad, qué duda cabe, es la carrocería. Se trata de un Coupé con cuatro buenas plazas, a juzgar por la altura general y la horizontal del techo. El estampado de chapa se da por

definitivo; queda por acabar de decidir la cuestión de las luces. Por ahora, delante, se han montado los proyectores rectangulares del R-12 S; los traseros parecen ser de nuevo diseño. Unos y otros van embutidos en dos estructuras parachoque de poliuretano, que son uno de los detalles novedosos del coche. Las manijas de las puertas, tomadas del 132.

Aparte de acabar de decidir los pequeños detalles que todavía quedan en el aire, como la cilindrada y desarrollos del cambio, la denominación comercial y las ópticas, los dos problemas básicos que le interesan al usuario son: ¿cuándo estará en la calle y cuánto costará?

A la primera pregunta podemos responder que lo más probable es que el 143 esté presentado oficialmente antes de

fin de año, allá para noviembre o diciembre. En cuanto al precio y dentro del actual nivel de cifras que hay en el mercado, es lógico que el 143, como los nuevos 131, se encuentre situado en esa tierra de nadie que hay entre el GS Break (206.000 pesetas franco fábrica) y el 132 1600 (254.000 pesetas franco fábrica), zona franca de casi 50.000 pesetas que en la actualidad sólo la ocupan los FU de la propia Seat en sus dos versiones de cuatro puertas y una de cinco. Claro que una cosa es costar 210.000 y otras 250.000 pesetas. Que se acerque más una que a otra cifra estará en función de la cilindrada final elegida y, sobre todo, del nivel de lujo y acabado que se le quiere dar al coche. Parece que, de momento, la teoría es la de hacer un vehículo muy completo, con muchos detalles.



El conjunto de salpicadero y cuadro de instrumentación parece recordar algo al del Sport 1800, como una guantera hundida en la parte superior derecha, y los relojes repartidos entre la zona situada bajo el volante, y más bajo, en la parte central.



La luneta trasera, por su forma, se asemeja mucho a la del 124 Sport. La leyenda adhesiva publicitaria (curioso fallo de camuflaje) hace pensar que, efectivamente, es un modelo de luneta en uso habitual. La tapa del maletero parece que desparjará una boca bastante amplia, aunque situada relativamente alta.