

ENSAYO

A principios de 1976 apareció en el mercado el Seat 1200 Sport, vehículo de diseño genuinamente español y si bien en un principio estaba pensado para un público muy limitado, el éxito sorprendió a la propia empresa, ya que antes de cumplir un año y medio se habían vendido ya 10.000 unidades.

Ahora, con la incorporación del conocido motor de 1.438 cc. se le da una inyección de potencia sin variar en absoluto su original y llamativa línea de carrocería, con lo que es muy probable que con este modelo se le abran a Seat los siempre atractivos mercados de exportación.



seat 1430 SPORT



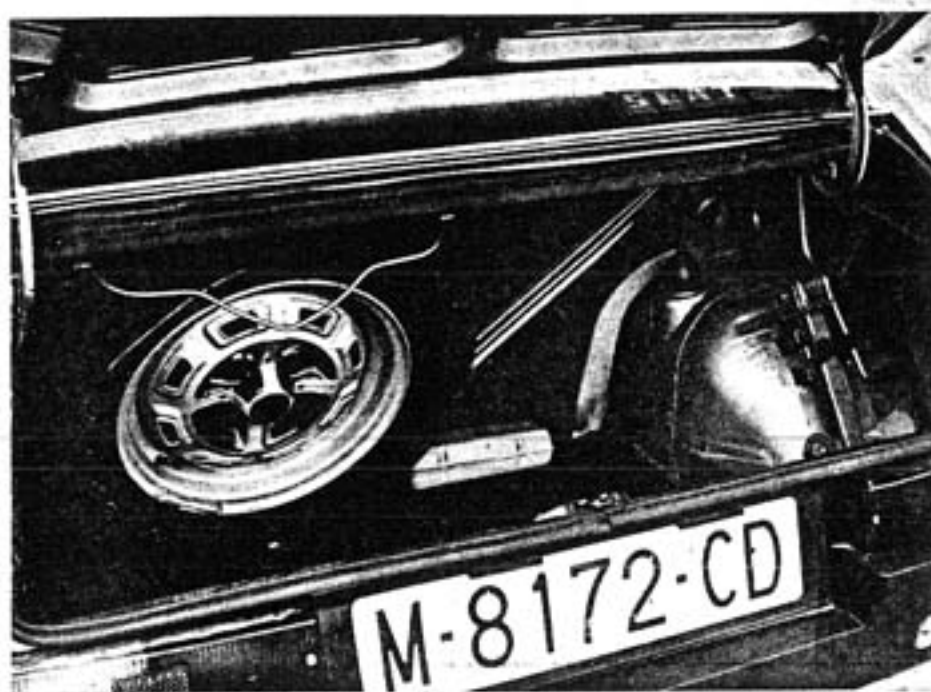
UNA ATRACTIVA LINEA

Sin lugar a dudas, lo más decisivo del Seat 1430 Sport es su carrocería con un frontal bonito y agresivo en el que destacan los parachoques de poliuretano insertos en la línea de la carrocería y englobando a los intermitentes, faros y calandra. El capot del motor tiene en su extremo una ligera inclinación hacia abajo, la cual se ha podido lograr gracias a la colocación del motor en posición transversal y con una inclinación de 17 grados. Merced a ello también el Sport 1430 tiene un bajo coeficiente de penetración aerodinámica lo que se traduce en unas mejores prestaciones y un consumo de combustible mas reducido.

Las puertas son de amplias dimensiones y visto de lado (3,66 m. de largo y 1,24 de alto) tiene también su atractivo, pero no podemos decir lo mismo de la parte trasera, la cual a mi juicio es la menos lograda del coche. Si miramos la trasera del Sport 1430 sea mucho más alto de lo que en realidad es, ya que se ve



En la parte posterior lo único que cambia son las siglas.



La rueda de repuesto sigue ubicada de la misma forma en el maletero

mucha plancha y poco cristal. Quizás le hubiera ido mejor a este coche un portón trasero como el del 128-3P con la luneta de mayores dimensiones y de paso mejoraría notablemente el acceso al maletero, pero contra gustos no hay disputas y la verdad es que el coche se vende bien tal cual está. Por otra parte, una modificación en las matrices de estampación de la plancha no sería muy rentable en un vehículo de corta producción como es éste y además es lógico que Seat haya pen-

sado también en los usuarios que hace poco han comprado el 1200 sport y que de golpe y porrazo tendrían un coche viejo si se hubiera modificado la carrocería. Así pues, la única diferencia externa con respecto al 1200 con las siglas de la nueva cilindrada situadas en el lado derecho de la parte trasera. El 1200 se sigue produciendo, pero ahora con motor preparado para consumir gasolina de 90 octanos, mientras que el nuevo 1430 Sport debe utilizar gasolina super.

EL MOTOR: LO MEJOR DEL 1430 SPORT

El nuevo Seat incorpora ahora el motor de 1.438 cc. cuya robustez está sobradamente demostrada ya que es el mismo que durante muchos años ha montado el 1430 berlina y ahora montan el 124 Especial, el 128-3P-1430 y el 131-1430. En el campo deportivo también ha sido experimentado con éxito en numerosos

CIBIE antiniebla las razones del líder

Cibié, líder europeo del alumbrado, ha desarrollado la técnica más perfecta para conducir en la niebla con un máximo de seguridad

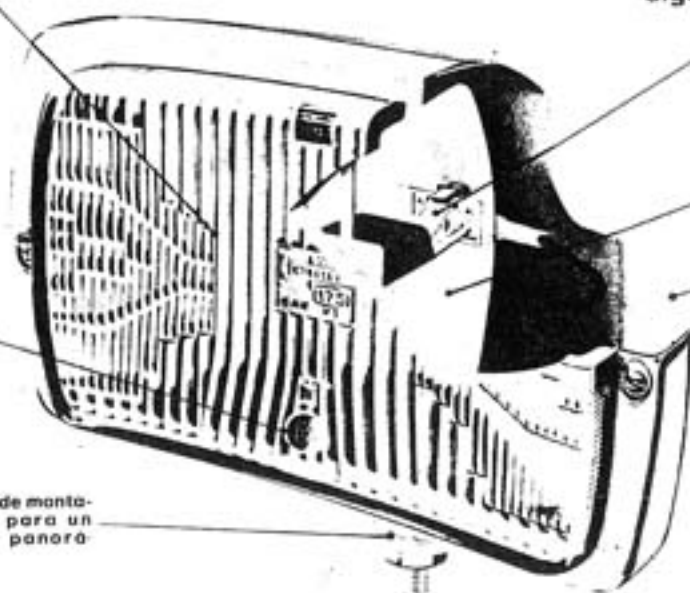


- 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000

3-22 tipos de es-
trías y prismas de-
terminados por or-
denador y verifica-
dos por rayo láser.

6- Homologados.

5- Rótulo de monta-
je (105-) para un
montaje panorá-
mico.



1- Lámpara H2. La
más potente en flu-
jo luminoso.

2- Reflector recu-
bierto por una capa
de aluminio puro.

4- Carcasa sólida y
compacta en metal
matizado.

La técnica Cibié ha eliminado el autodeslumbramiento que producen las ópticas normales al entrar en la niebla, reduciendo al máximo la fatiga visual. Razones de un líder para seguir siéndolo, incluso en la niebla

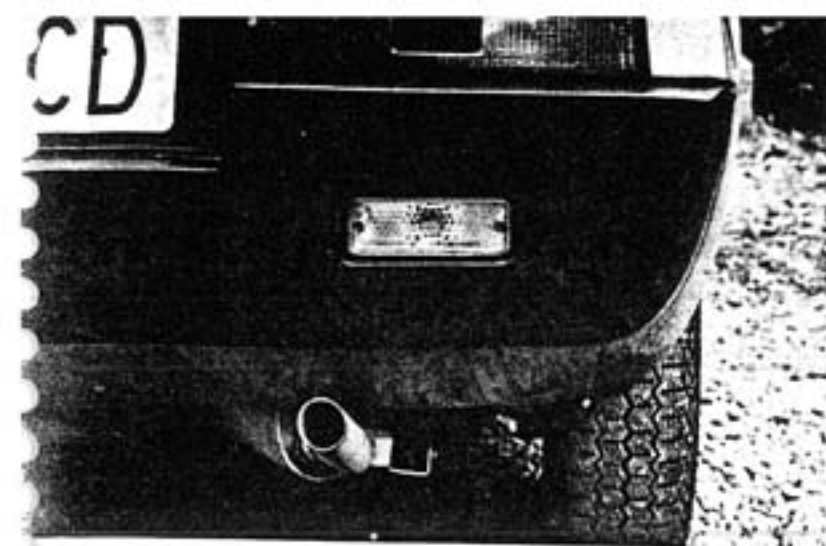
y una razón más:

Para Cibié la seguridad no es sólo ver mejor sino también ser visto. El piloto trasero Cibié antiniebla es 7 veces más potente que las luces normales de posición. Su coche se verá 7 veces más lejos.

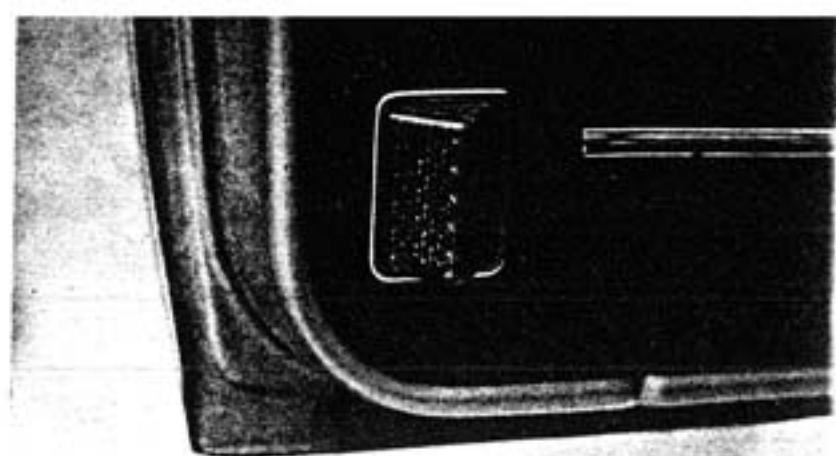


Proyectores Antiniebla CIBIE: seguridad en la niebla.

Proyectores de Automóviles, S. A. - Orense, 68 - Tel. 279 64 04 - Madrid 20



Los parachoques traseros son de poliuretano y llevan encastrada la luz de marcha atrás.



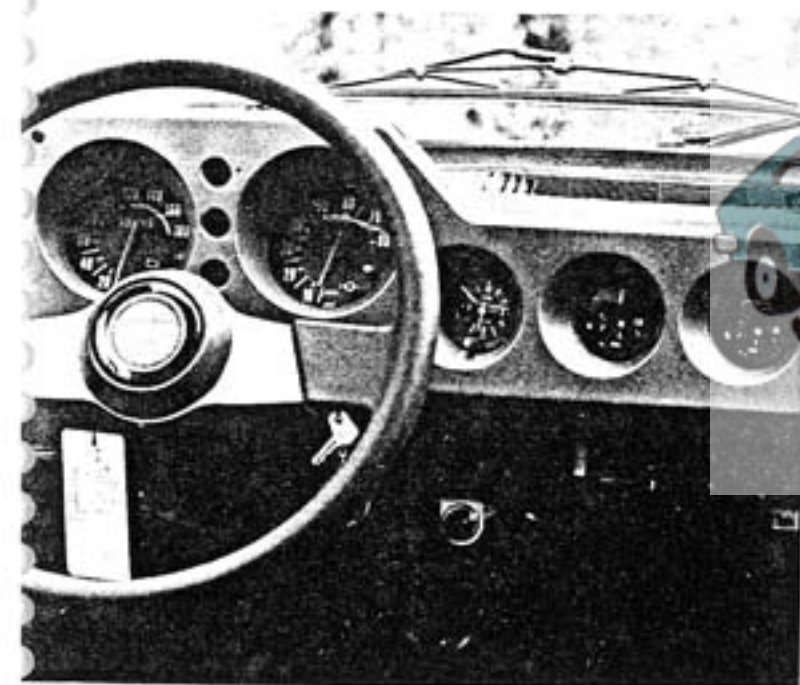
En el interior de las puertas puede observarse un captafaros.



El frontal mantiene la agresividad de sus angulosas líneas.

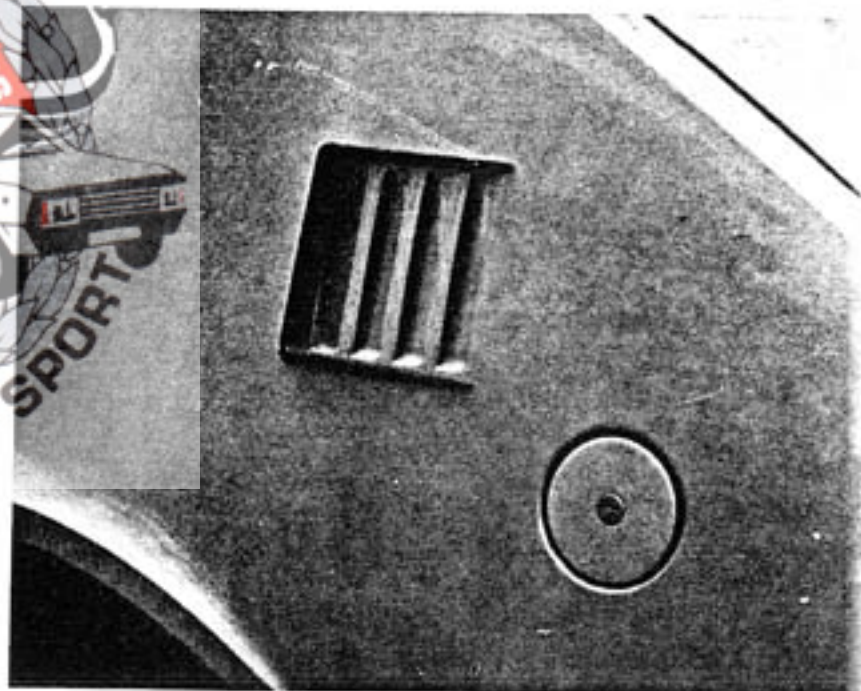


En puesto de conducción resulta francamente cómodo.



El cuadro de mandos es muy completo.

Cosa rara actualmente: el tapón de gasolina lleva llave.



rallies y en la primera fórmula nacional de promoción con monoplazas.

Con los 1.438 cc. que rinden 77 CV, DIN a 5.400 r.p.m. se logran en el 1430 Sport una muy buena relación peso/potencia dado que el coche (según datos de catálogo) pesa 800 Kgs. en vacío y en orden de marcha. La relación de compresión es de 9 a 1.

Este nuevo 1430 Sport monta correa de neopreno en la distribución, lo cual contribuye a disminuir la rumorosidad del funcionamiento. El carburador es de dos cuerpos, de paso 32 y con apertura mecánica del segundo cuerpo.

El alternador de 430 voltios es suficiente no tan solo para alimentar el equi-

po eléctrico original del coche sino también todos los extras que se le quieran añadir.

SUSPENSION, DIRECCION Y FRENOS

La suspensión delantera es de tipo Mc. Pherson, de ruedas independientes y consta de unos brazos triangulares inferiores de amarre, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto y barra estabilizadora transversal, modificada con respecto al 1200 sport debido al mayor tamaño de la caja de cambios actual. La suspensión posterior es también de ruedas independientes con una ballesta transversal de dos

hojas con topes de goma y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

La dirección es de cremallera y el árbol de dirección está formado por dos troncos unidos por juntas cardan, siendo el radio de giro de 4,8 m y 3,5 vueltas de volante de tope a tope.

Los frenos son hidráulicos de tipo mixto (disco delante y tambor detrás) incorporadno también un servifreno. Los discos delanteros tienen 277 mm. de diámetro y una superficie de frenada de 124 cm². El circuito de freno de las ruedas posteriores llevan un corrector para regular la intensidad de frenada en función de la carga.



MOTOR:

Posición: Delantera transversal, inclinado 17 hacia la derecha.
Número de cilindros: 4 en línea.
Diámetro: 71,5 mm.
Cilindrada: 1.438 cc.
Relación de compresión: 9:1
Potencia máxima: 77 CV. DIN a 5.400 r.p.m.
Par motor máximo: 11,3 mkg. a 3.000 r.p.m.
Carburador: Vertical de dos cuerpos Weber 32 DMTR 33

TRANSMISION

Tracción delantera
Relaciones de desmultiplicación: 1.- 3,583:1
2.- 2,235:1
3.- 1,455:1
4.- 1,042:1
Grupo cónico: 17/64 (3,765:1)

DIRECCION

Tipo: cremallera
Radio de giro: 4,80 m.

SUSPENSION

Delantera: Ruedas independientes, tipo Mac Pherson, con la estabilizadora actuando de tirante diagonal inferior.

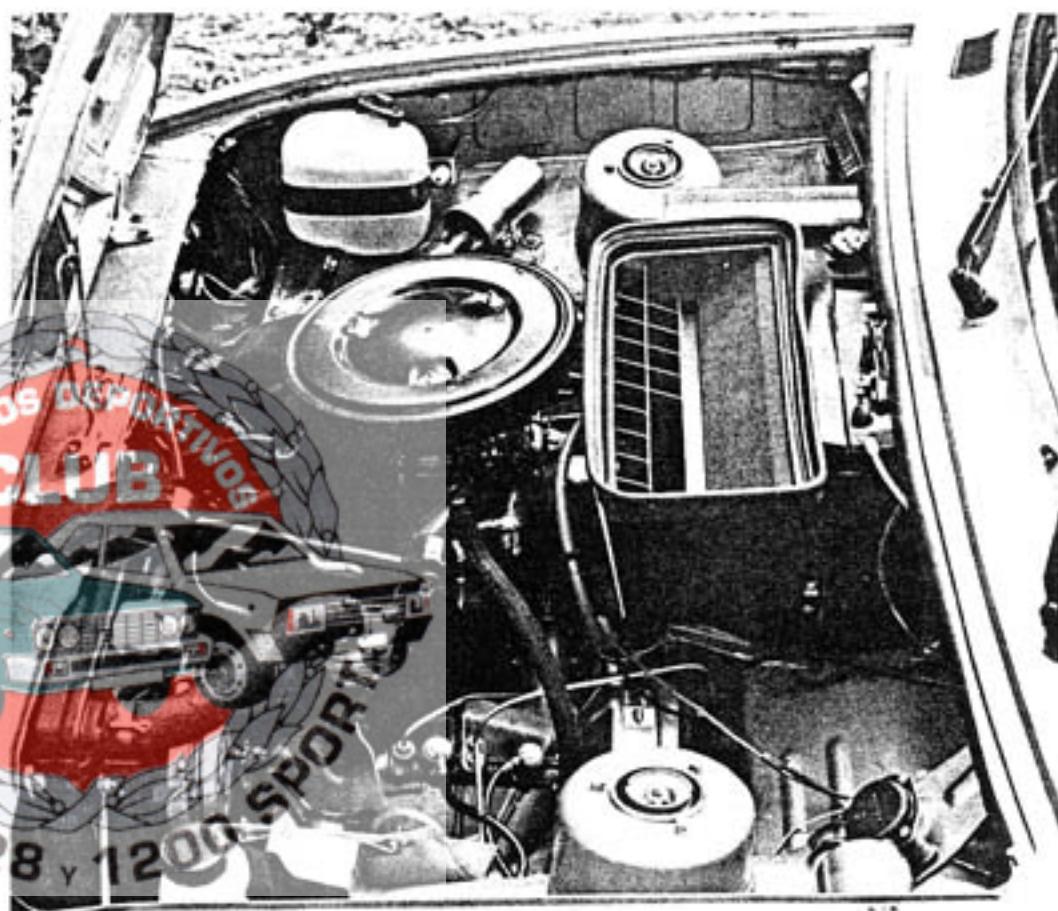
Tipo de resorte: Hidráulico telescópico.
Amortiguador: Hidráulico telescópico.
Estabilizador: Barra de torsión antibalanceo.

Trasera: Ruedas indeoendientes, triángulo transversal inferior y amortiguador solidario del buje (Mac Pherson).

Tipo de resorte: Ballestón transversal, con dos puntos de anclaje.
Amortiguador: Hidráulico telescópico.
Estabilizador: Efecto antibalanceo del propio ballestón.

FRENOS

Tipo de circuito: Independiente para cada tren.
Asistencia: Servo Master - Vac.
Dispositivo antiblocaje: Compensador trasero en función de la carga.
Tipo delanteros: Discos. Diámetro 227 mm. Área barrida: 874 cm.
Tipo trasero: Tambor. Diámetro 180 mm. Área barrida: 339 cm.
Área barrida por los forros de los cuatro frenos, en total: 1.213 cm.



EQUIPO ELECTRICO

Tensión 12 voltios
Tipo de generador: Alternador 480 W. 35 A.
Batería: 45 Ah.
Accesorios: luneta térmica, encendedor e interminentes de emergencia.

CAPACIDADES

Depósito de gasolina: 30 litros
Carter motor (aceite): 3,75 litros.
Circuito de refrigeración: 7 litros.

DIMENSIONES

Longitud total: 3,67 m.
Anchura total: 1,55 m.
Altura total en vacío: 1,25 m.
Vía delantera: 1,31 m.
Vía trasera: 1,32 m.
Distancia entre ejes: 2,22 m.

PESO

Peso del coche en orden de marcha 800 kgs.



EQUIPO INTERIOR

El tablero de mandos del 1430 Sport es bastante compacto, con dos grandes relojes circulares en el velocímetro (sin cuentakilómetros parcial) y cuentarevoluciones y más a la derecha tres relojes de menor tamaño con un reloj horario de cuarzo, termómetro de temperatura de agua y manómetro de presión de aceite.

El limpiaparabrisas es de dos velocidades,

una intermitente y otra continua. Por fin el agua del limpiaparabrisas va accionada mediante una bomba eléctrica, con el mismo mando del limpia en la palanca de la derecha del volante.

Los asientos delanteros llevan reposacabezas integrado y son regulables tanto longitudinalmente como en la inclinación del respaldo. Junto a la palanca del cambio hay una pequeña bandeja portaobjetos.



AL VOLANTE DEL 1430 SPORT

Si bien en el orden mecánico han habido importantes variaciones y mejoras con respecto al 1200, en interior no ha cambiado prácticamente nada. Los asientos siguen siendo tan duros e incómodos como siempre y si bien la posición del conductor frente al volante es correcta, en viajes largos llega a ser cansada.

Con la incorporación del motor de 1.430 cc. tenemos en este coche una muy buena relación peso/potencia de 10,5 Kg/CV y gracias a su alto par motor, la elasticidad del mismo es realmente buena. El nuevo carburador contribuye a una mayor suavidad de marcha y también a una disminución en el consumo.

La verdad es que el coche anda muy bien gracias a su poco peso y potente motor. Por otra parte, los consumos de gasolina son discretos ya que por autopista a una velocidad constante de 100 Kms./hora hemos logrado 6,95 litros y por carretera muy virada, conducción deportiva y abusando de las marchas cortas ha llegado hasta los 11,32 litros. Y ya estamos hablando de consumos debemos criticar la poca capacidad —30 litros escasos— del depósito de combustible, con lo que la autonomía no es demasiado elevada.

En cuanto a la estabilidad no hay problemas si el conductor va despacio, pero este coche se presta a una conducción deportiva, la cual puede dar un susto a más de uno. En efecto, en nuestra prueba por carreteras viradas y piso en no muy buen estado, al apurar la frenada en las curvas nos ha hecho un ligero zig-zag. También cuando se encuentra un bache o se supera un cambio de rasante el coche tiene tendencia a perder la trayectoria original deseada por el conductor. Así como el 127 perdona la mayoría de errores de conducción e incluso permite entrar ligeramente "pasado" en las curvas, con el 1430 Sport hay que ir con mucho más cuidado y por tanto no es muy recomendable para conductores novatos.

Por último, los frenos han respondido correctamente en todas condiciones.

CONCLUSIONES

El nuevo 1430 Sport ha mejorado en prestaciones, consumo, carburación y frenos con respecto al 1200, pero algunos de los pequeños defectos como los incómodos asientos, los faros insuficientes, la iluminación del tablero y el elevado nivel de ruidos y vibraciones persisten en este modelo.

Como decíamos al principio, la cifra de ventas del 1200 sorprendió a la propia Seat y con este nuevo modelo —con notables mejoras con respecto al anterior— tendrá otro éxito a pesar de que eran muchos los que creían que su posición en el mercado sería mucho más discreta de lo que en realidad es.

Juan - Antonio ENRICH