



NUEVO SEAT 1430 SPORT

**INCORPORA MOTOR DE 1.438 C.C.,
CAMBIO DEL 128 Y SERVOFRENO**

**COSTARA, COMO MINIMO, UNAS
15.000 PESETAS MAS QUE EL 1.200**

UN nuevo modelo Seat está siendo presentado en estos días. Se trata del 1.430 Sport, que conserva todos los principios del ya conocido 1.200, pero incorpora una nueva planta motriz. La mejora es corta, aunque sustancial, pues al motor del 1.430 se añade la caja de cambios del 128. Con esta nueva mecánica, el 1.430 Sport debe ofrecerse como un modelo muy atractivo, mejorando las virtudes de su predecesor y subsanando algunos de sus defectos.

NUEVO SEAT 1.430 SPORT

Aunque de hecho este modelo tiende en buena lógica a sustituir al 1.200, en un principio por lo menos, se sitúa en paralelo con él. Quiere ello decir, que la comercialización del 1.430 no va a traer la desaparición del 1.200. Va a ocurrir como con los 128, que se ofrecen con dos motores y potencias distintos. El objetivo es ofrecer las máximas posibilidades de elección a los clientes y observar las directrices del mercado.

Existe también, íntimamente relacionada, la idea de la exportación. El 1.430 Sport va a ofrecerse como un modelo muy completo y de notable atractivo para ciertos países europeos. Con



Estas son las velocidades máximas que en principio anuncia Seat en cada una de las marchas.

la inyección de potencia que supone el motor del 1.430, el Sport debe ascender un escalón importante y es muy posible que sea acogido favorablemente fuera de España. Se trata de un modelo original, poco visto y casi desconocido, que debería tener tanta aceptación como en su día tuviera el 850 Coupé.

UNA MECANICA ACERTADA

De la combinación entre el motor de 1.438 c.c. y la caja de cambios del 128, debe salir un resultado muy aceptable, si nos

remitimos a las referencias del ya probado 128-1.430, que responde a los mismos principios.

El motor de 1.438 c.c., rinde una potencia de 77 CV DIN a 5.600 r.p.m.. La diferencia frente al 1.200 es favorable en 10 CV, que se dejarán notar a la hora de buscar el máximo rendimiento. Por otra parte, la conducción será más tranquila, cómoda y brillante en virtud del superior par motor, que es de 11,5 mkg. a 2.800 r.p.m.

En lo referente a la transmisión, la implantación de la caja de cambios sigue siendo la misma; es decir, en paralelo al motor, de cuatro velocidades sincronizadas. La primera y segunda utilizan sincros Borg Warner; la tercera y la cuarta Porsche.

Las relaciones de cambio son las siguientes: en primera 3,583; en segunda 2,235; en tercera 1,454; en cuarta 1,042 y en marcha atrás 3,714. Se ha buscado que la cuarta esté ligeramente sobremultiplicada, tratando de conseguir mayor elasticidad.

El apartado de los frenos es el tercero en el que inciden directamente las modificaciones aportadas. El nuevo 1.430 incorpora servofreno, que viene a añadirse al doble circuito hidráulico, independiente para el tren delantero y el trasero, con el sistema mixto de discos-tambores.

MEJORAS DE ACABADO

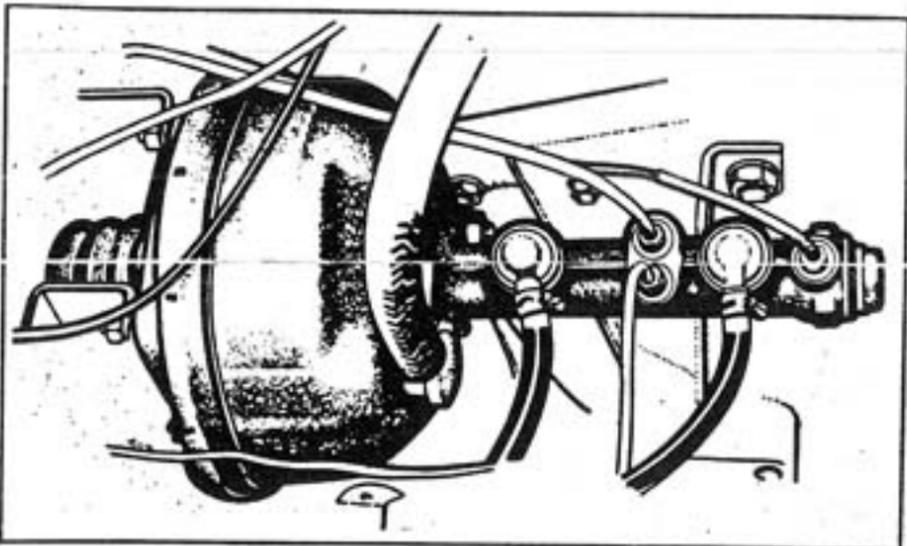
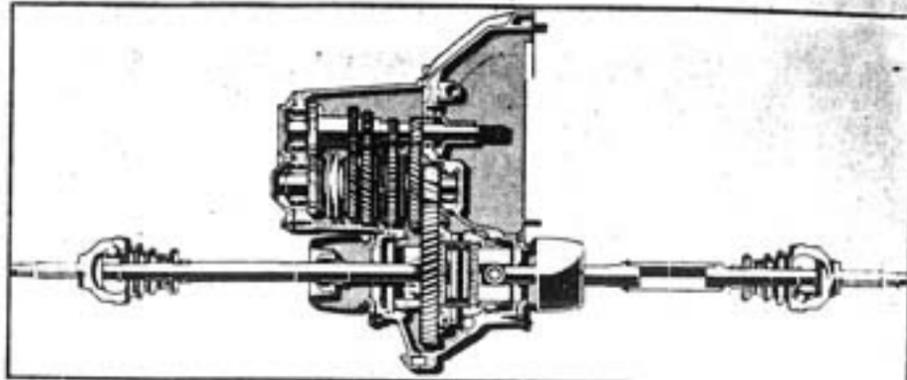
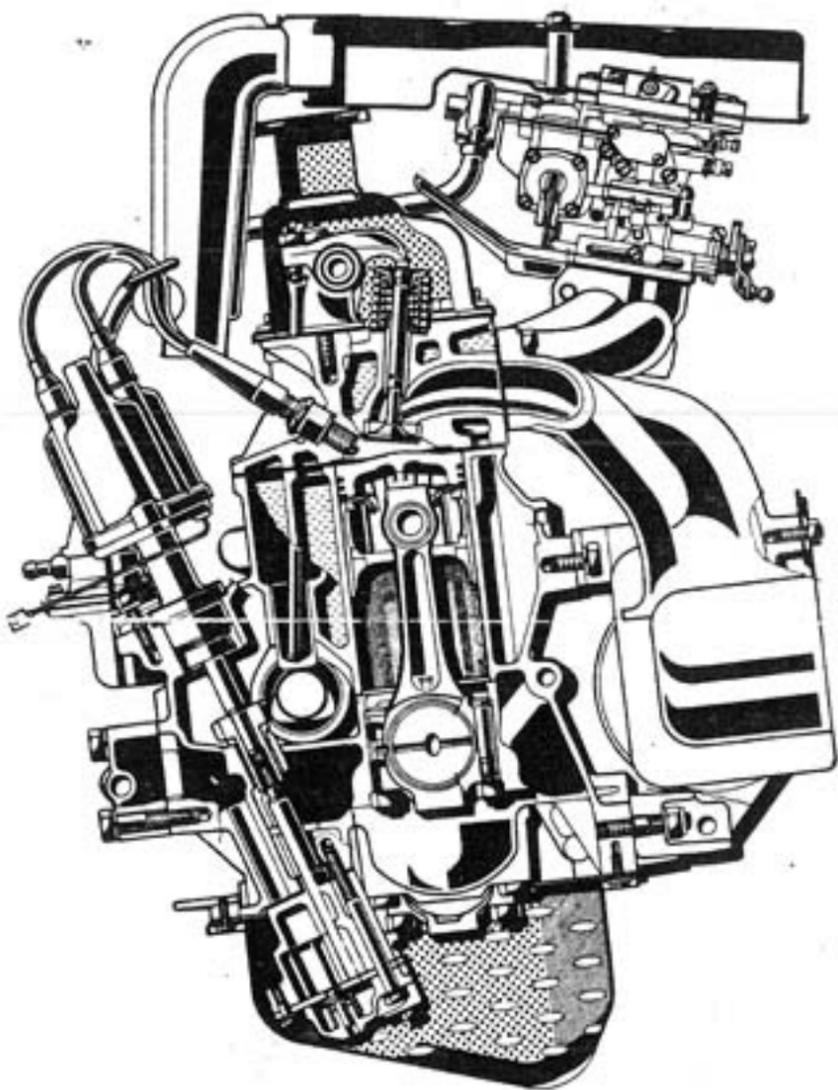
Lo referente a motor, transmisión y frenos, es lo más destacable en este 1.430 Sport, pero también incorpora algunos otros detalles, con los que no contaba su predecesor. En el equipo eléctrico hay que señalar un nuevo alternador y una nueva central de control. Otro buen detalle es el del lavaparabrisas eléctrico. Igualmente, el radiador es nuevo, así como el sistema de anclaje del motor para evitar vibraciones.

SUPRIMIENDO DEFECTOS

Respecto al 1.200 Sport y remitiéndonos a la prueba realizada en su día, uno de los defectos que más desagradaban era el de la imprecisión de la palanca de cambios. Hasta que no se pruebe este nuevo 1.430 Sport no se sabrá con certeza si tal pega ha desaparecido, pero lo más seguro es que así sea, tal y como sucede en el 128, en el que el manejo



El aspecto del 1.430 Sport no ha variado respecto al 1.200; las diferencias van por dentro.



Mecánicamente es donde se distingue este nuevo modelo de Seat. Lo más notable es el clásico motor de 1.438 cc., que rinde 77 CV, aunque no menos debe repercutir en el rendimiento la caja de cambios del 128, así como el servofreno.

buena recuperación con sólo pisar el acelerador.

Finalmente y por lo que respecta al servo, sin duda hará mucho más cómoda la conducción. El 1.200 no lo incorporaba y la frenada se hacía un poco dura.

En conjunto, pues, el 1.430 Sport debe presentarse con unos alicientes indiscutibles.

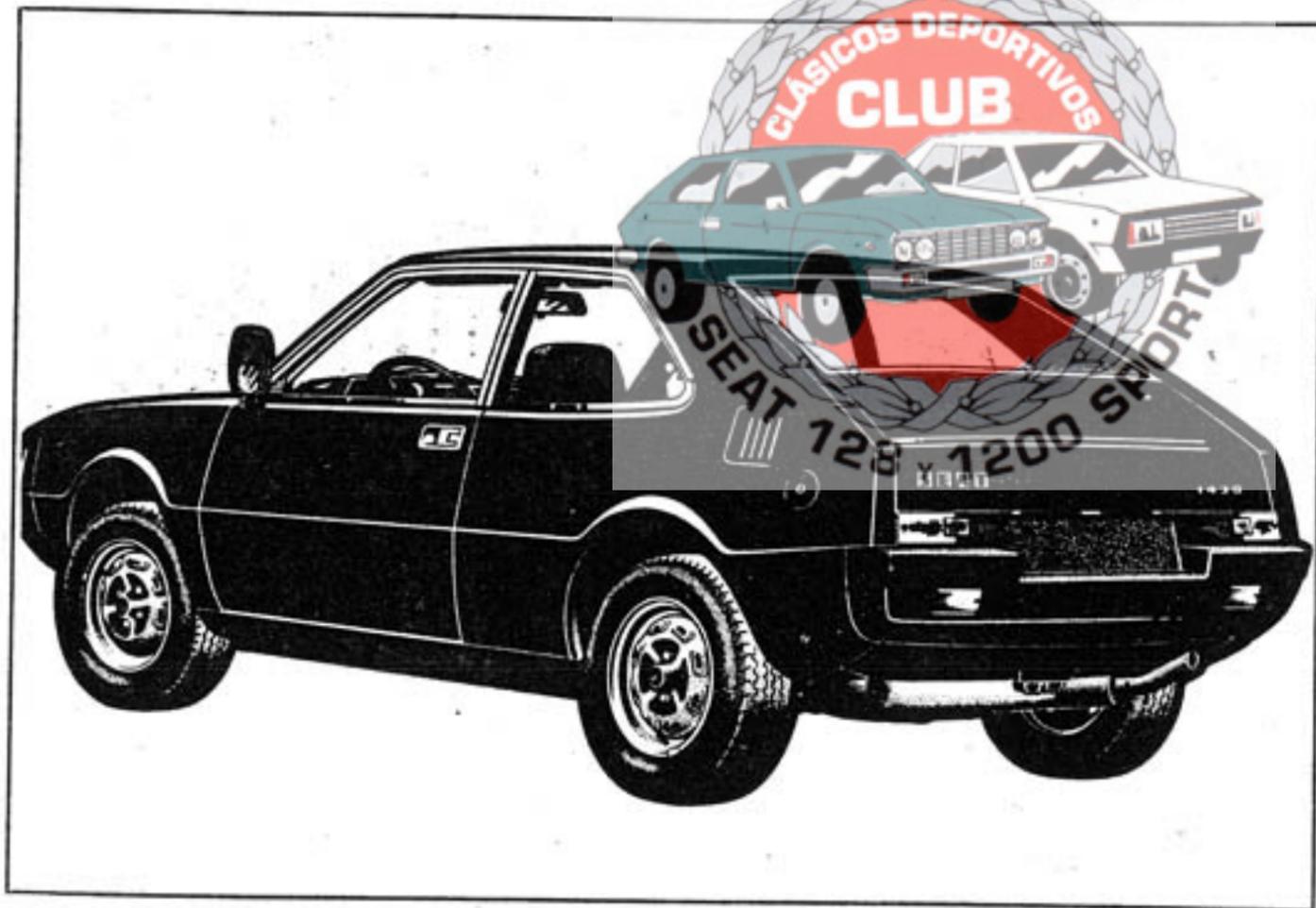
PRESTACIONES

Con cuatro personas y 40 kilos de carga, Seat señala una velocidad máxima de 165 k.p.h. en cuarta. Volviendo una vez más a la referencia del 1.200, en nuestra prueba conseguimos una velocidad máxima de 163 k.p.h. con el conductor y un acompañante. En condiciones similares, el nuevo 1.430 raspará los 170 k.p.h.

También la aceleración debe salir beneficiada y de los 35 segundos que empleaba el 1.200 Sport para cubrir el kilómetro con salida parada, quizás se llegue a los 34 segundos, cifra más que interesante. Ello va en consonancia con la relación peso potencia del nuevo modelo, que es de 10,52 kilogramos por CV.

Finalmente tenemos el apartado del precio. En el momento de redactar estas líneas no ha sido comunicado, pero "a grosso modo" debe estar como mínimo en unas 15-20.000 pesetas por encima del 1.200 Sport, lo que vendría a significar aproximadamente unas 325-330.000 pesetas franco fábrica.

A. M.



En la parte trasera, el anagrama 1.430.

del cambio es una auténtica delicia para el conductor.

En cuanto al comportamiento, el anterior 1.200 exigía marchar a un régimen elevado para obtener

un rendimiento brillante. La elasticidad característica del 1.430 eliminará ahora dicha exigencia, en asociación con la nueva caja de cambios. Es de esperar que el

recorrir a la tercera velocidad en determinadas ocasiones, sea ahora mucho menos necesario, pudiendo marchar en cuarta con la seguridad de disponer de una