

# FIAT 128 BERLETTA 1300

**C**UANDO Fiat lanzó por primera vez su Coupé 128, eran otros tiempos. Entonces era posible todavía extasiarse con el dinamismo de Fiat y anunciar, sin miedo, las medias realizables con este coche de aire deportivo. Desgraciadamente, los tiempos han cambiado. A pesar de sus dimensiones y de su combatividad, Fiat se debate en medio de la gran tempestad italiana. En cuanto al panorama europeo, también la opresión legalista le ahoga. Es una época gris, en la que resultan más peligrosas las teorías sobre el tráfico de ciertos organismos oficiales que la propia crisis de energía

Sea como sea, el Coupé 128 ha evolucionado, cambiando su parte trasera y entrando dentro de la categoría de los tres puertas.

## CARACTERISTICAS GENERALES

Recordemos, en primer lugar, que se trata de una tracción delantera, con el motor colocado transversalmente, con una inclinación de 20° hacia delante. Existen dos versiones de este grupo: la primera, con una cilindrada de 1.116 c. c., y la segunda, con 1.290 c. c. En los dos casos, la carrera no ha cambiado -55,5 mm.-, pero el diámetro pasa de 80 a 86 mm.

Nosotros hemos probado la versión de 1.290 c. c., que tiene una potencia de 73 CV. DIN a 6.000 r. p. m., con un par máximo de 10,2 mkg. a 3.900 r. p. m. Recordemos que, en un principio, este 1300 tenía una potencia de 75 CV. DIN a 6.600 revoluciones por minuto, con un par máximo de 9,8 mkg. a 3.600 revoluciones por minuto. Con la relación volumétrica aumentada de 8,9 y 9,2, la potencia ha disminuido teóricamente en 2 CV. y el régimen en 600 r. p. m., mientras que el par queda ligeramente mejorado.

La distribución se realiza por un árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada, mientras que la alimentación se consigue por un carburador de doble cuerpo. El circuito de refrigeración por agua se completa con un ventilador eléctrico. La transmisión, sobre las ruedas delanteras, se realiza con un cambio de cuatro velocidades totalmente sincronizadas. La frenada se consigue con dos discos delanteros, mientras que la parte trasera se ha equipado con tambores, montándose un servofreno de serie. En cuanto a la suspensión, las cuatro ruedas son independientes, con resortes helicoidales delante y un balles-tón transversal atrás.

## PRESTACIONES Y CONSUMO

En el anillo de velocidad de Montlhéry, la velocidad punta ha sido de 157,1 km/h. Según nuestras pruebas, la aceleración se ha establecido en 35" 4/10 para los 1.000 metros salida

parada y 18" 8/10 para los 400 metros. En lo que se refiere a la recuperación en cuarta a partir de los 40 km/h., el tiempo ha sido de 19" 6/10 en los 400 metros y 37" en los 1.000 metros.

En relación con nuestras pruebas anteriores, notamos un déficit del orden de 2,7 km/h. en velocidad punta, 4/10 de segundo en los 400 metros salida parada y 8/10 de segundo en los 1.000 metros. En revancha, las recuperaciones han progresado, mejorando en 8/10 de segundo los 400 metros y en 1" 2/10 los 1.000 metros. Hay que reconocer que se trata de una evolución prevista, que corresponde con las características de nuestra época. Aunque sólo sea en razón de las exigencias que imponen las medidas antipolución, la velocidad punta y el nervio han bajado en casi todos los modelos, y los ingenieros intentan compensarlo con la curva de par y con la potencia disponible a régimen medio.

Si se piensa en ello, la práctica coincide por una vez con la teoría, y las impresiones de conducción corroboran las cifras. El coche parece más ligero que antes, más resistente a bajo régimen, y el salto que existía entre la tercera y la cuarta ha desaparecido prácticamente. La velocidad se alcanza con rapidez, incluyendo la máxima, sin que se sienta que el motor funciona forzado. En cuanto al cuentavueeltas, no demostró en la prueba las indicaciones alarmantes que notamos en nuestro anterior contacto. Cuando rodábamos a cerca de 160 km/h. la aguja se mantenía serena en los límites de la zona roja, hasta el punto de que las indicaciones de este instrumento pueden considerarse exactas.

Desde el punto de vista mecánico, el Coupé 3 Puertas es apto para satisfacer a su clientela. No obstante, una de sus principales cualidades ha desaparecido parcialmente. Se trata de la sobriedad del coche que, de un consumo medio de 7,4 litros a los 100 kilómetros registrado en la prueba anterior, ha pasado a un gasto medio de 8,3 litros. En carretera, el consumo fue de 9 litros a los 100 kilómetros, a medias inferiores a las de 1972,

momento en el que reseñamos un consumo de 9,3 litros a los 100 kilómetros a una media de 139,1 km/h. También en este caso se trata de un proceso clásico que obedece a las medidas antipolución, que cada año son más rigurosas.

El cambio es duro, pero no tiene problemas de sincronización. Apurando las velocidades intermedias a fondo, la segunda alcanza cerca de 80 km/h. de velocímetro, y la tercera algo más de 120 km/h. En cuanto al ruido, no es necesario apurar tanto al coche para notarlo. Es cierto que los decibelios admisibles están en función de las características del coche, pero en este caso no se trata de un vehículo tan deportivo como para admitir que sea tan ruidoso. Unos cuantos kilos más de insonorizante le vendrían bien.

## CUALIDADES RUTERAS

Ya hemos comentado los progresos que ha realizado la producción en grandes series en lo que se refiere a la mejora de las cualidades ruterías. En este sentido, el 128 no ha variado, lo cual es positivo en el caso de este coche. Mejor todavía: la excesiva tendencia que tenía a subvirar -hecho que constatamos en la prueba de hace tres años- ha desaparecido prácticamente y sin necesidad de modificar la presión de los neumáticos, como fue preciso hacer entonces. De todas formas, no enfrentamos con una tracción delantera, con todas las consecuencias que esto implica. El coche es estable en línea recta, poco sensible al viento, generalmente sencillo de conducir, aun

## CUALIDADES

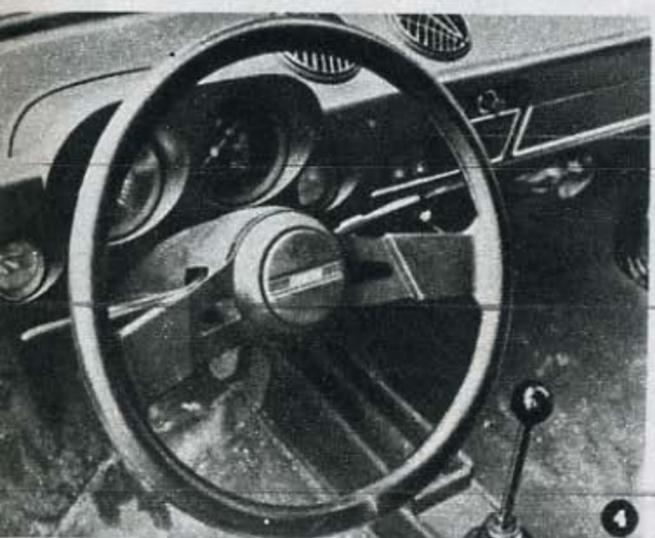
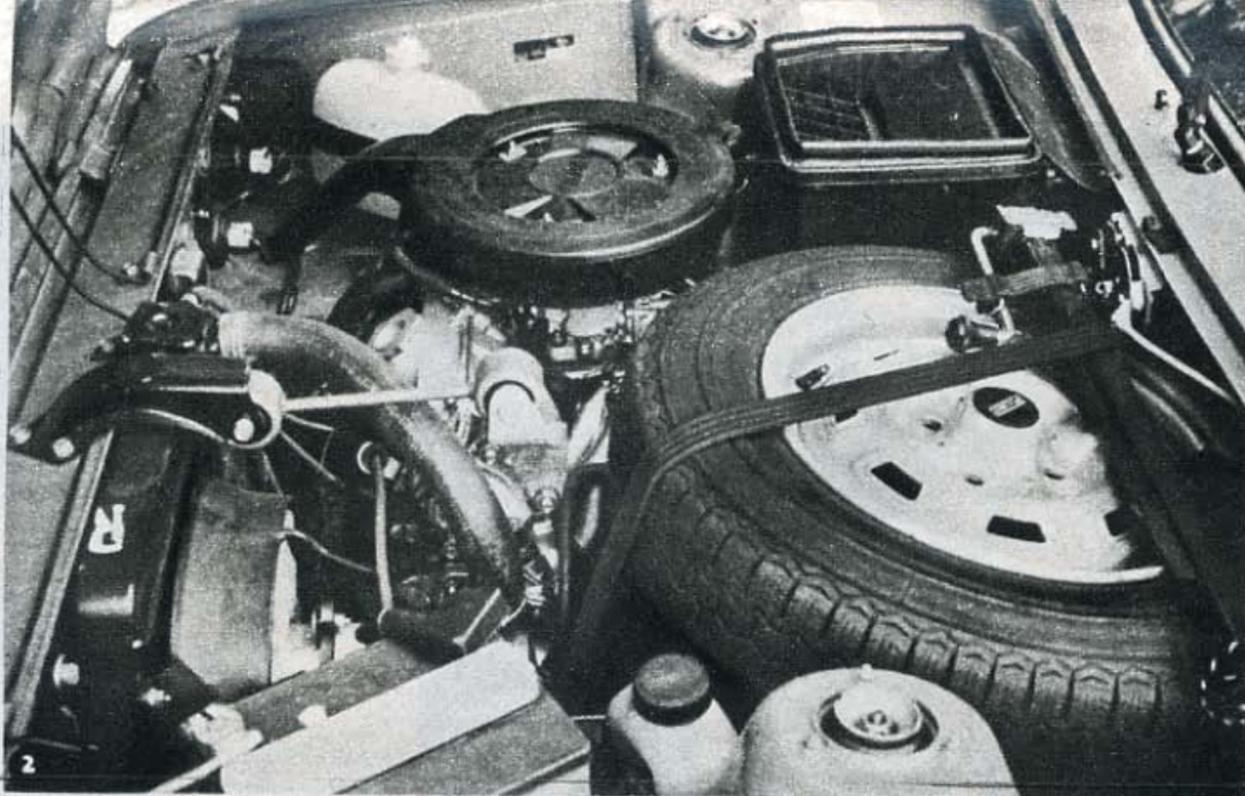
- Buenas prestaciones.
- Buena estabilidad.
- Buenos frenos.



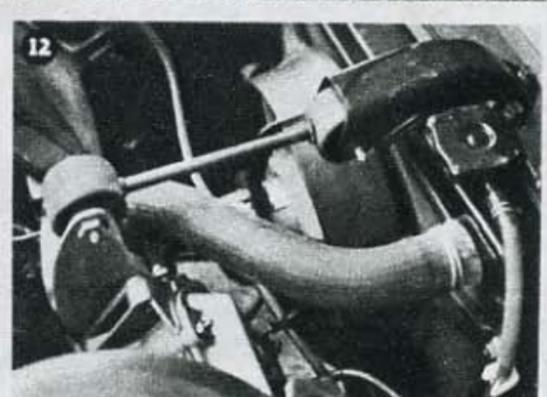
## DEFECTOS

- Equipamiento muy insuficiente.
- Motor ruidoso.
- Suspensión dura.

**FIAT 128  
BERLINETTA 1300**



1. Se ofrece de serie el tapón encastrado, y con cerradura a llave, del depósito de gasolina. 2. La rueda de repuesto está en el compartimiento del motor. 3. El punto de anclaje superior del cinturón de seguridad está situado por debajo del nivel del hombro. 4. El volante está forrado, pero se escurre. 5. Tres luces traseras en cada lado, con señal de retroceso. 6. Nueva rejilla delantera. 7. Bandeja posterior, mantenida por dos tirantes de caucho. 8 y 9. Capacidad del maletero: en posición normal del asiento posterior, 270 dm<sup>3</sup>. Convertido por abatimiento del asiento: 530 dm<sup>3</sup>. 10. Perfil clásico, pero con más superficie acristalada. 11. Salidas de aire en la parte baja de las portezuelas. 12. La barra de reacción del motor ocupa una curiosa situación. 13. En el centro se agrupan los mandos de iluminación, climatización y precalentamiento del motor. 14. Los intermitentes están incrustados en el paragolpes delantero. 15. Moderna línea del portón trasero. 16. Dobles proyectores con iluminación clásica.





que el volante es un poco duro cuando se gira bruscamente o, simplemente, en los cambios rápidos de trayectoria. En cuanto al manejo deportivo, aunque no imposible, es difícil balancear el coche y hacerlo colear sin recurrir a artificios poco recomendables en tráfico normal.

Con firme mojado, la tendencia subviradora del vehículo no aumenta en proporciones desagradables, y de manera general, podemos decir que las curvas cerradas tomadas a buena velocidad no engendran automáticamente una descarga de la rueda motriz interior.

Los Fiat se han acreditado rara vez por ofrecer a su clientela una suspensión particularmente blanda. Con respecto a ello, el 128 de tres puertas no desdice lo más mínimo de la línea oficial de Turín, y su dureza se realza tanto más cuanto que bastantes nuevos modelos de coches han sabido aliar cada vez más íntimamente estabilidad y confort. Las curvas son generalmente absorbidas sin excesivo balanceo, pero el conjunto es rígido y las vibraciones producidas por un firme en mal estado se notan en lo más profundo del... alma.

Paralelamente a la disminución del carácter subvirador, del que ya hemos hablado, se ha suprimido en la dirección una serie de vibraciones desagradables que constatamos en la prueba anterior. Ahora el volante es

más duro que antes, persisten la desmultiplicación y el excesivo radio de giro. En cuanto a los frenos, continúan siendo potentes y con buenos resultados en cualquier tipo de circunstancias, lluvia incluida.

#### EQUIPO

En nuestro primer contacto con el 128 dijimos que el equipo era en general insuficiente. Ahora tendríamos que repetir lo mismo y añadir que la presentación general da la impresión de pobreza, comparable a la coyuntura general del automóvil italiano. El nuevo diseño de la parte trasera, que ha aumentado su longitud total en 30 mm., gustará —aunque sin entusiasmar— a los amantes de la sencillez. El portón trasero es práctico, pero aunque el espacio disponible para los asientos traseros ha aumentado ligeramente, continúa siendo un 2 + 2. En cuanto al acabado en sí, no podemos criticarlo negativamente.

La visibilidad se ve dificultada por algunos fallos en la carrocería. En relación con las dimensiones totales, el capot es demasiado prominente, disminuyendo la visibilidad hacia delante, y los costados son bastantes altos, lo cual, añadido a que los asientos son muy bajos —hasta el punto de que llegan a tocar con el piso del coche, debido a la delgadez del almoha-

## PRESTACIONES

**Velocidad máxima:** 157,1 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h.:** 12" 4/10. **Aceleración con salida parada:** 18" 8/10 (400 metros) y 35" 4/10 (1.000 metros). **Recuperación en 4.ª desde 40 km/h.:** 19" 6/10 (400 metros) y 37" (1.000 metros).

## CONSUMO

**Consumo sobre un recorrido de 200 km., a 75 km/h. de promedio:** 8,3 litros a los 100 km. **Consumo general obtenido en la prueba de carretera:** 9 litros a los 100 km. **Consumo en 4.ª, a velocidades constantes, por cada 100 kilómetros:** 5,75 litros a 40 km/h.; 5,95 litros a 50 km/h.; 6,2 litros a 60 km/h.; 6,55 litros a 70 km/h.; 7,05 litros a 80 km/h.; 7,7 litros a 90 km/h.; 8,45 litros a 100 km/h.; 9,3 litros a 110 km/h.; 10,3 litros a 120 km/h.; 11,6 litros a 130 km/h.; 13,1 litros a 140 km/h.; 15 litros a 150 km/h.; 17,15 litros a 157,1 km/h.

## CARACTERISTICAS TECNICAS

**MOTOR.**—Cilindrada, 1.290 c. c. Cuatro cilindros en línea. Colocado transversalmente por encima del eje delantero. Diámetro: 86 mm.; carrera: 55,5 mm. Refrigeración por agua con circuito hermético, bomba, termostato y vaso de expansión. Ventilador eléctrico con mando termostático. Capacidad del circuito: 6,5 litros. Alimentación por un carburador de doble cuerpo Weber 32 DMTR, con starter manual. Filtro de aire seco. Capacidad del depósito: 50 litros. Encendido por distribuidor y bobina. Batería: 12 V. 45 A. Alternador: 33 A. Engrase a presión por bomba de engranajes. Filtro de aceite. Capacidad del carter: 4,25 litros. Válvulas en cabeza inclinadas y movidas por árbol de levas en cabeza, mandado por correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Potencia máxima: 73 CV. DIN a 6.000 r. p. m. Par máximo: 10,2 mkg. DIN a 3.900 r. p. m. Relación volumétrica: 9,2/1.

**TRANSMISION.**—Tracción delantera. Embrague monodisco seco con mando mecánico. Cambio de cuatro relaciones sincronizadas, con palanca situada inferiormente. Relaciones de las marchas: Primera: 3,583/1. Segunda: 2,235/1. Tercera:

1,354/1. Cuarta: 1,042/1. Marcha atrás: 3,714/1. Par recto helicoidal: 4,077/1 (13/53).

**DIRECCION.**—De cremallera. Número de vueltas de volante: 3,5. Radio de giro: 4,75 m.

**CHASIS-SUSPENSION.**—Carrocería autoportante. Suspensión delantera de ruedas independientes con elementos tipo McPherson. Suspensión trasera de ruedas independientes, con brazos triangulados inferiores, ballestón transversal y amortiguadores.

**FRENOS.**—De disco delante y tambor atrás, con dispositivo de asistencia y doble circuito delante/atrás. Freno de mano mecánico, actuando sobre las ruedas traseras.

**NEUMATICOS.**—Michelin ZX 145 SR 13.

**CARROCERIA.**—De chapa de acero. Peso: 855 kilos (505 kilos delante y 350 kilos detrás). Longitud: 3,83 m. Anchura: 1,56 m. Altura: 1,31 m. Distancia entre ejes: 2,223 m. Vía delantera: 1,325 m. Vía trasera: 1,333 m.

## FIAT 128 BERLINETTA 1300

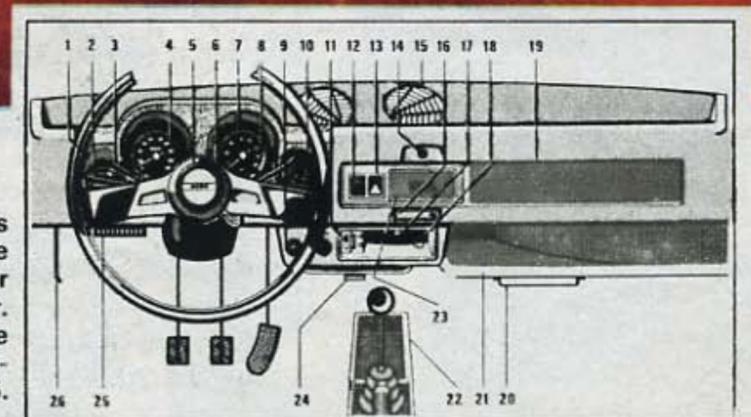
dillado— hacen más difícil aún la visión lateral. Finalmente, hacia atrás, el portón trasero con su gran luneta casi horizontal dificulta igualmente la percepción posterior.

Podríamos hacer una enorme lista de todo lo que falta de equipo al 128 3 Puertas, que no tiene ni totalizador kilométrico diario, ni reloj... aunque se haya montado un encendedor.

### CONCLUSION

Algunos entran de manera clara en una categoría comercial u otra por el interés que puedan suscitar en una clientela —numerosa o no— determinada. Respecto al 128 3 Puertas —y teniendo en cuenta su nada módico precio—, no parece que vaya a tener excesivo éxito. Los buenos vendedores convencerán a ciertos clientes fieles a la marca, pero no parece que este coche vaya a ser el caballo de batalla con el que la fábrica de Turín abra nuevos mercados.

L'A. J.—MOTOR PRESS



1. Temperatura del agua. 2. Cambio de luces. 3. Intermitentes. 4. Velocímetro y cuentakilómetros general. 5. Bocina. 6. Contacto, arranque antirrobo. 7. Cuentavueeltas. 8. Indicador del nivel de gasolina con testigo luminoso para la reserva. 9. Starter. 10. Acelerador de mano. 11. Ventilador para la climatización. 12. Interruptor general de alumbrado. 13. Señal de peligro. 14. Encendedor. 15. Aireador desempañador orientable para los cristales. 16. Iluminación interior. 17. Mando de aire de climatización. 18. Mando de calefacción. 19. Emplazamiento para la radio. 20. Portadocumentos. 21. Bandeja portaobjetos. 22. Bandeja central. 23. Cenicero. 24. Trampilla de climatización. 25. Caja de fusibles. 26. Palanca de apertura del capot.