

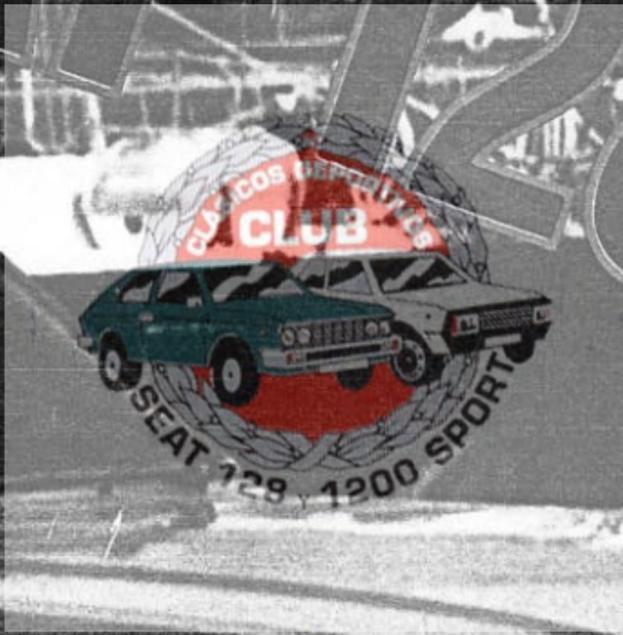
Revista tráfica del motor

# LA VELOCIDAD

45  
PTS.

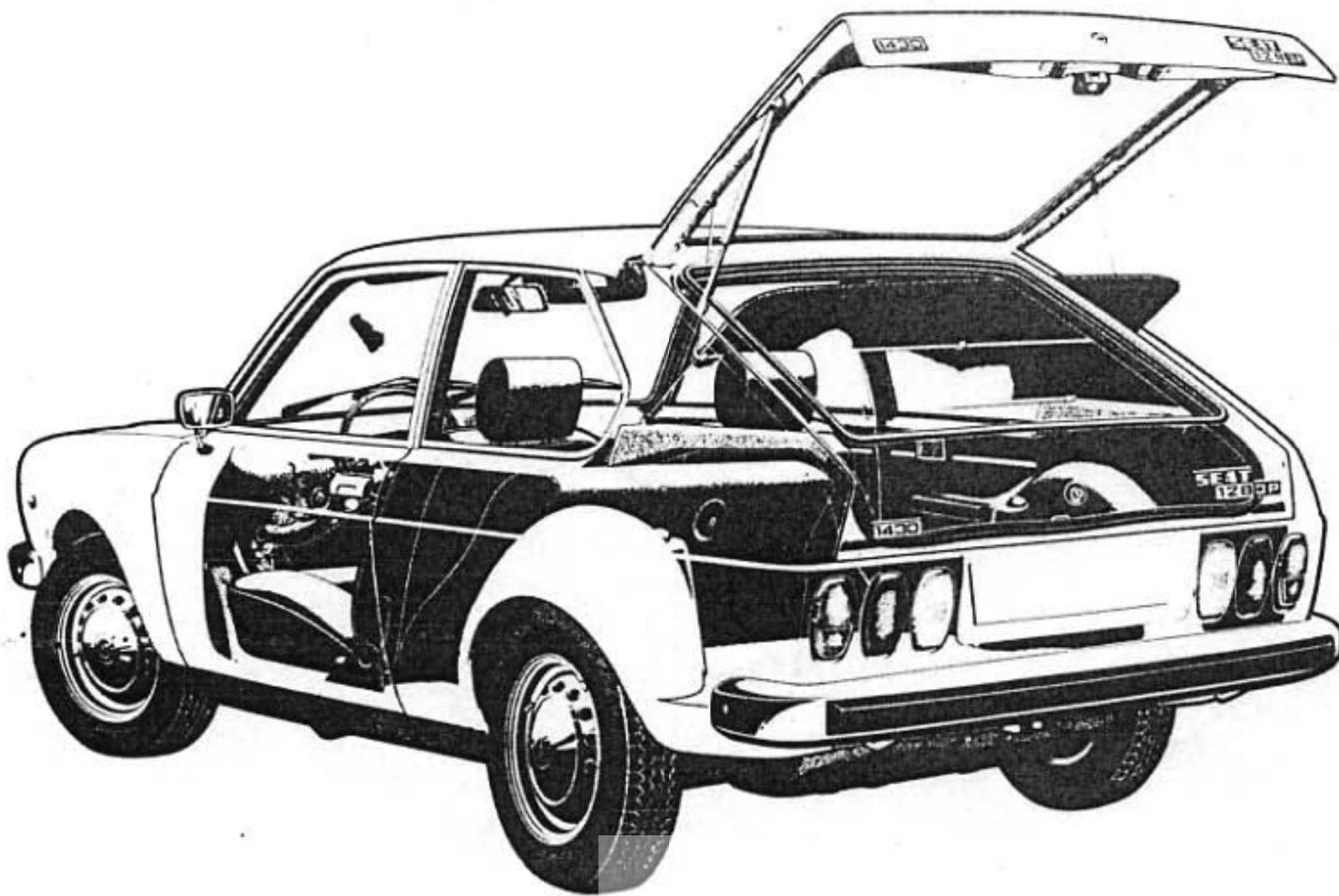
MADRID 18 DE DICIEMBRE DE 1976 • AÑO XVII • NÚM. 79

# SEAT NOVEDAD: 1200/3P

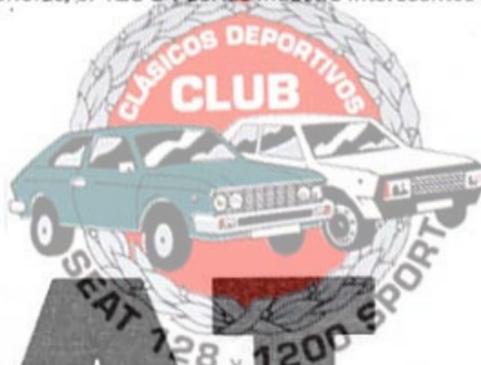


**NUEVOS PRECIOS DE LOS COCHES**

# PRESENTADO EN TENERIFE



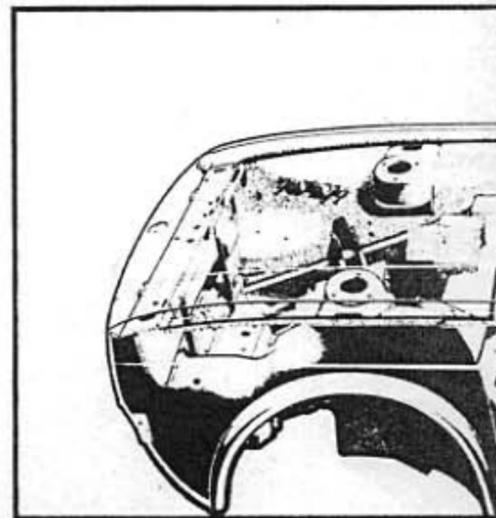
Gracias al portón y a la posibilidad de abatimiento de los asientos posteriores, el 128 3 Puertas muestra interesantes condiciones de polivalente.



# EL SEAT 128 3 PUERTAS

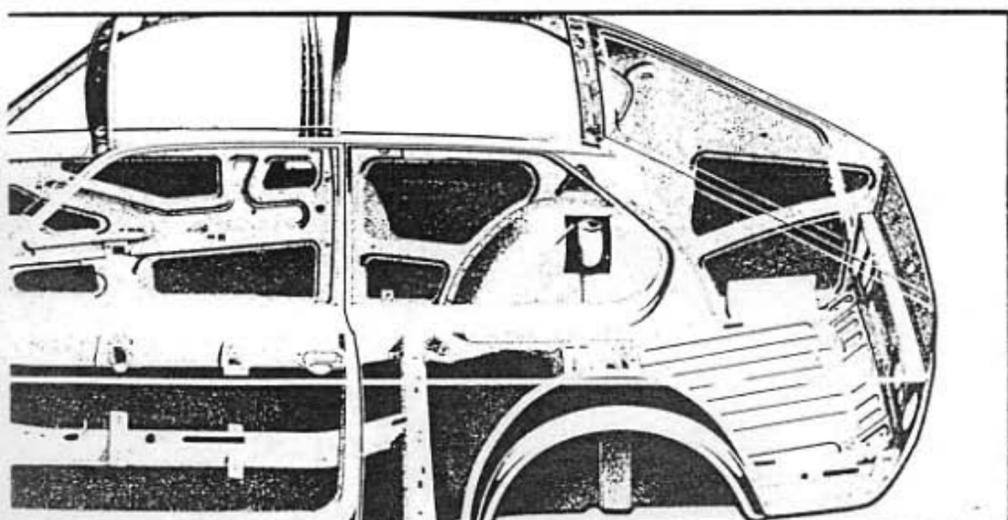
**NOVEDAD  
ABSOLUTA  
DE FIN  
DE AÑO**

**E**L último coche español del año, con el cual se clausura 1976, es de apellido SEAT y de nombre 128-3/P. No decimos nada nuevo con ello, pues antes —hace algunos meses— ya habíamos anunciado su lanzamiento. Este se ha producido ya, se está produciendo todavía en "première" para la prensa especializada del motor, en las paradisíacas islas Canarias, "Islas Afortunadas" por otro nombre, como afortunado lo ha sido el nuevo modelo al escoger un lugar tan apropiado para su presentación en sociedad. Ahora, antes de tomar el volante en nuestras manos, viene bien el hacer una descripción del mismo, para en su día ofrecer una prueba dinámica muy detallada que dé una idea lo más aproximada posible para el lector, al que nos debemos y al que siempre tenemos obligación de informar lo más acertadamente posible.





Atractivas líneas las que presenta en conjunto el nuevo Seat 128 3 Puertas, tanto en el frontal como en la trasera.

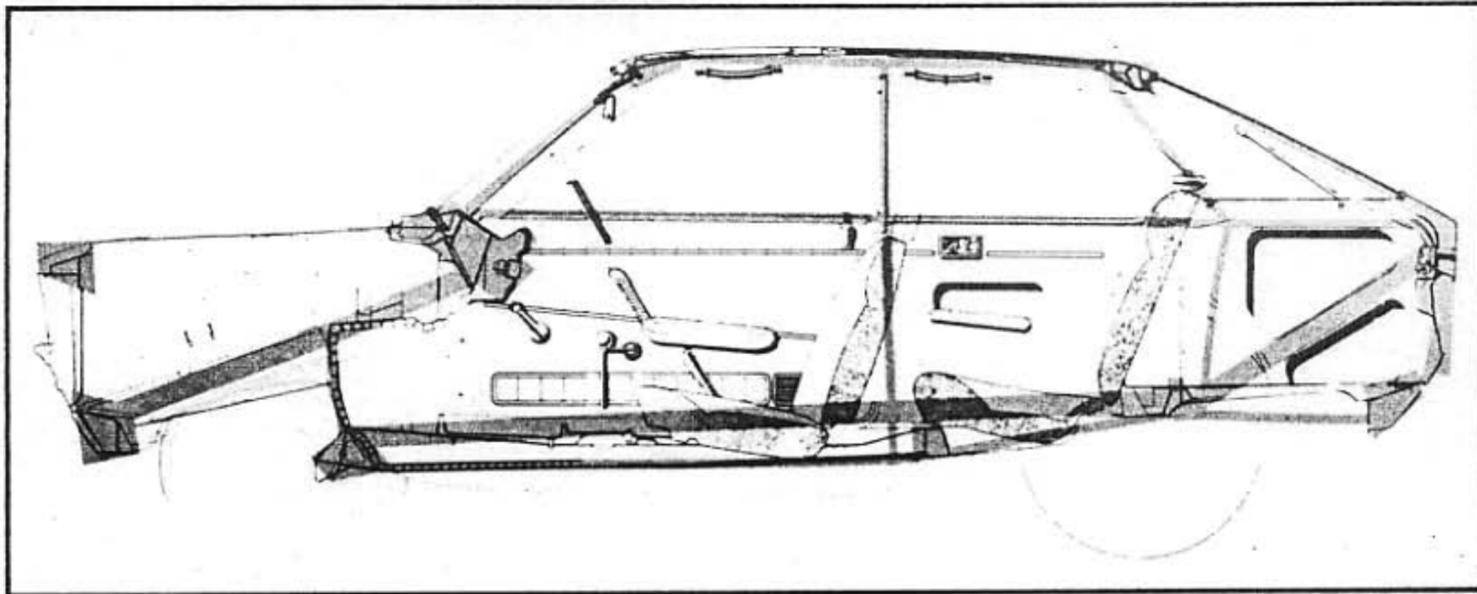


Esto es lo que ha pretendido el fabricante, buscando el coche polivalente, palabreja que no es que nos guste mucho emplear, pero que ciertamente define al modelo estudiado para servir de tres cosas a la vez, en este caso a saber: berlineta familiar, pequeño deportivo y pequeño break por su asiento trasero abatible para

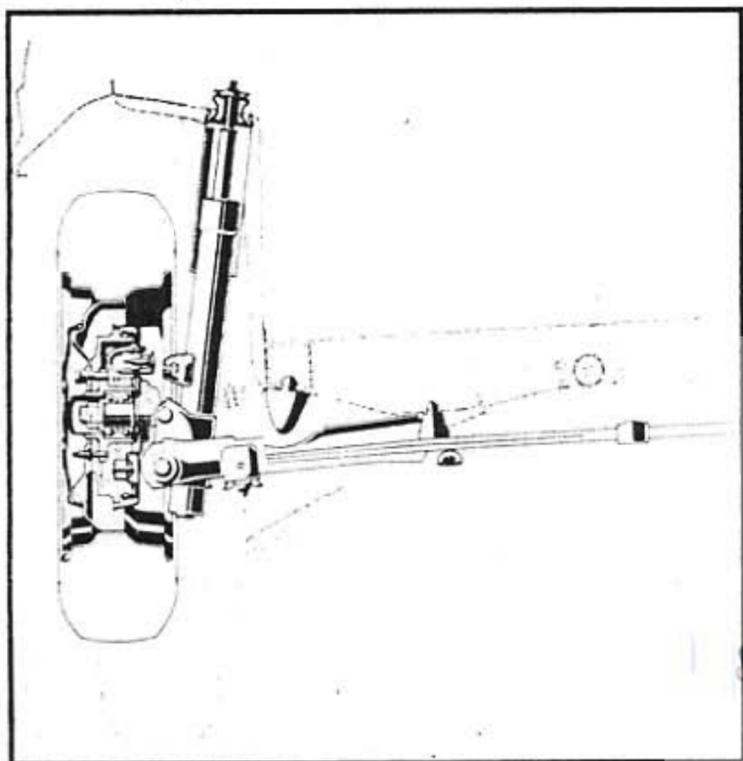
la carga y portón posterior. Berlineta familiar, porque no es una auténtica berlina con cuatro-cinco plazas, sino más bien eso, una berlineta en la que se cuenta con dos plazas delanteras, evidentemente normales, para los padres y otras dos posteriores para los hijos, sobre todo si éstos no son muy corpulentos, lo que no quiere decir que atrás no puedan viajar dos adultos; si bien no con la comodidad de una auténtica berlina, pero eso sí poniendo de manifiesto, por supuesto, que no son los asientos mínimos de otros coches que entran más de lleno en la categoría "2 más 2", en los cuales los asientos de atrás son más bien de emergencia.

El 128 3 Puertas recurre a la técnica habitual de carrocería autoportante.

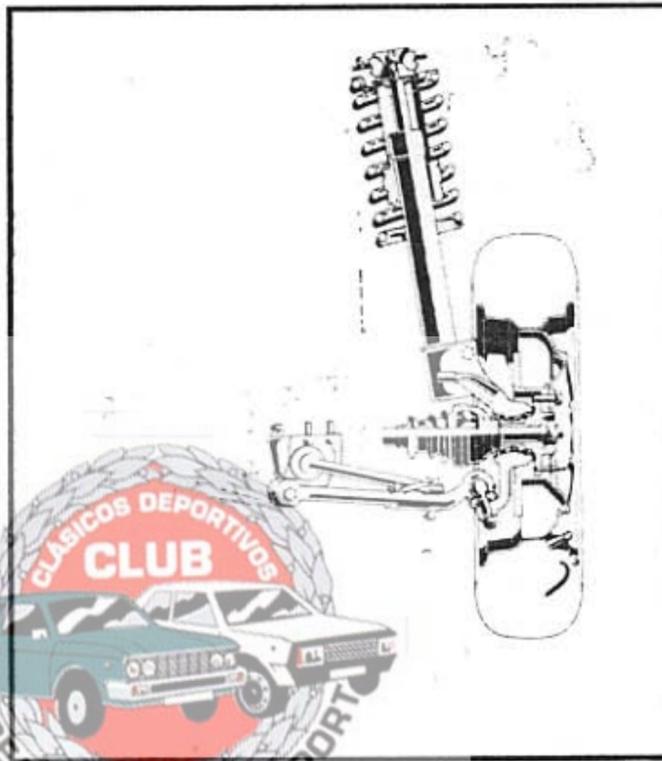
# SEAT 128 3 PUERTAS



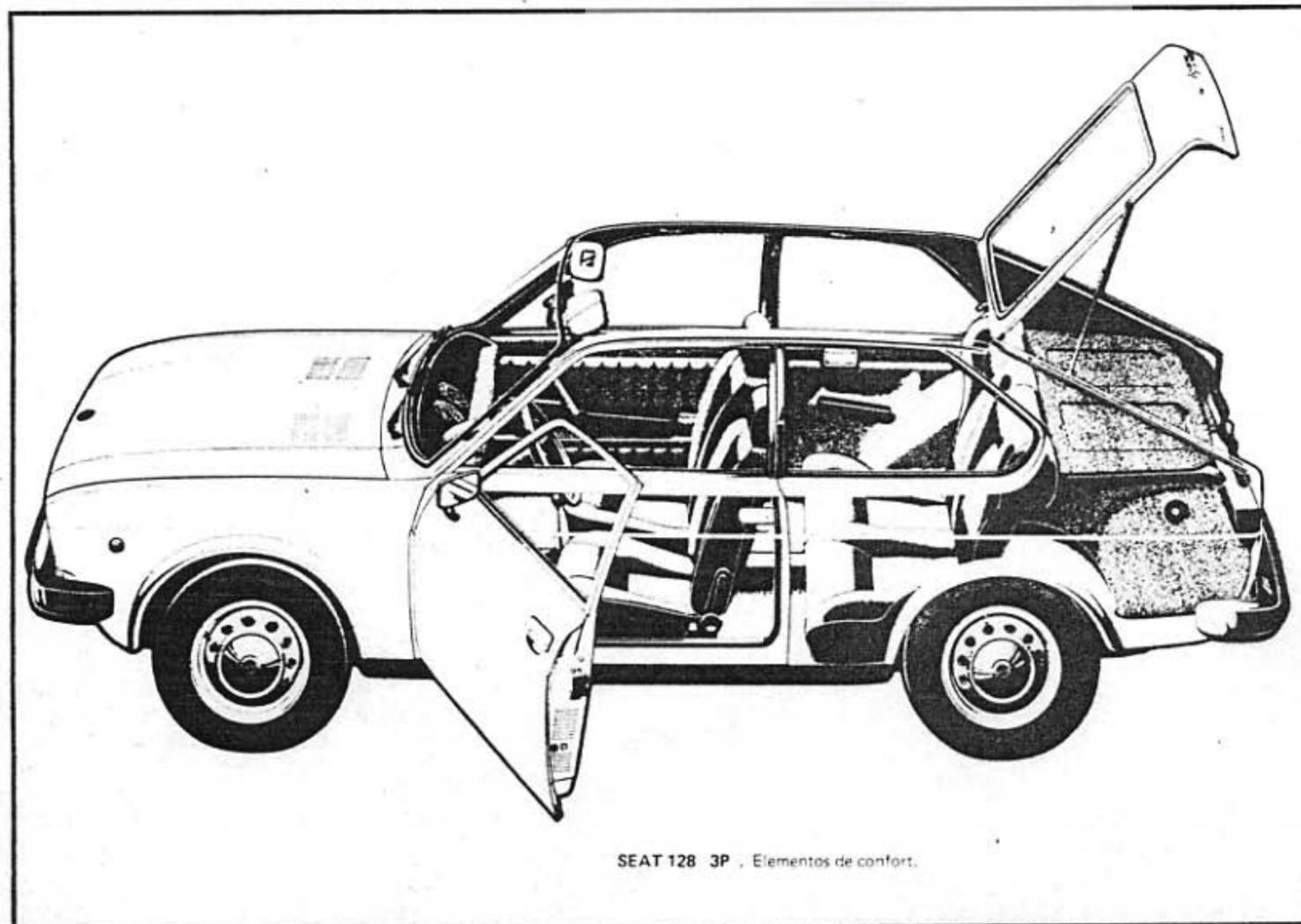
Disposición de la estructura absorbente de energía, cuyo objetivo principal es proteger el habitáculo en caso de colisión.



La suspensión trasera por ruedas independientes debe proporcionar un buen comportamiento.



Esquema de la suspensión delantera, en la que se ha recurrido al sistema McPherson.



SEAT 128 3P. Elementos de confort.

En su condición de berlina, el habitáculo está diseñado para albergar cuatro ocupantes.

Deportivo en primer lugar por la forma eminentemente baja y ancha en relación con la altura, de adecuado aerodinamismo y terminación en cola truncada, aunque esto último no es ya de hace mucho exclusivo de los sport, y en segunda instancia por su mecánica, con un buen remanente de CV. con los que poder obtener una conducción más ágil y nerviosa que lo normal en un turismo de su cilindrada. También las cotas de ancho de vía y batalla o distancia entre ejes, así como el largo total del coche con sus 3,826 milímetros —algo menos de los cuatro metros de punta a punta de parachoques— y la más bien baja altura máxima del coche, cifrada en 1,264 milímetros, le dan una configuración de coche deportivo, al responder así en su geometría con vistas a un comportamiento de tal, no sólo apreciada en sus formas, como decíamos antes.

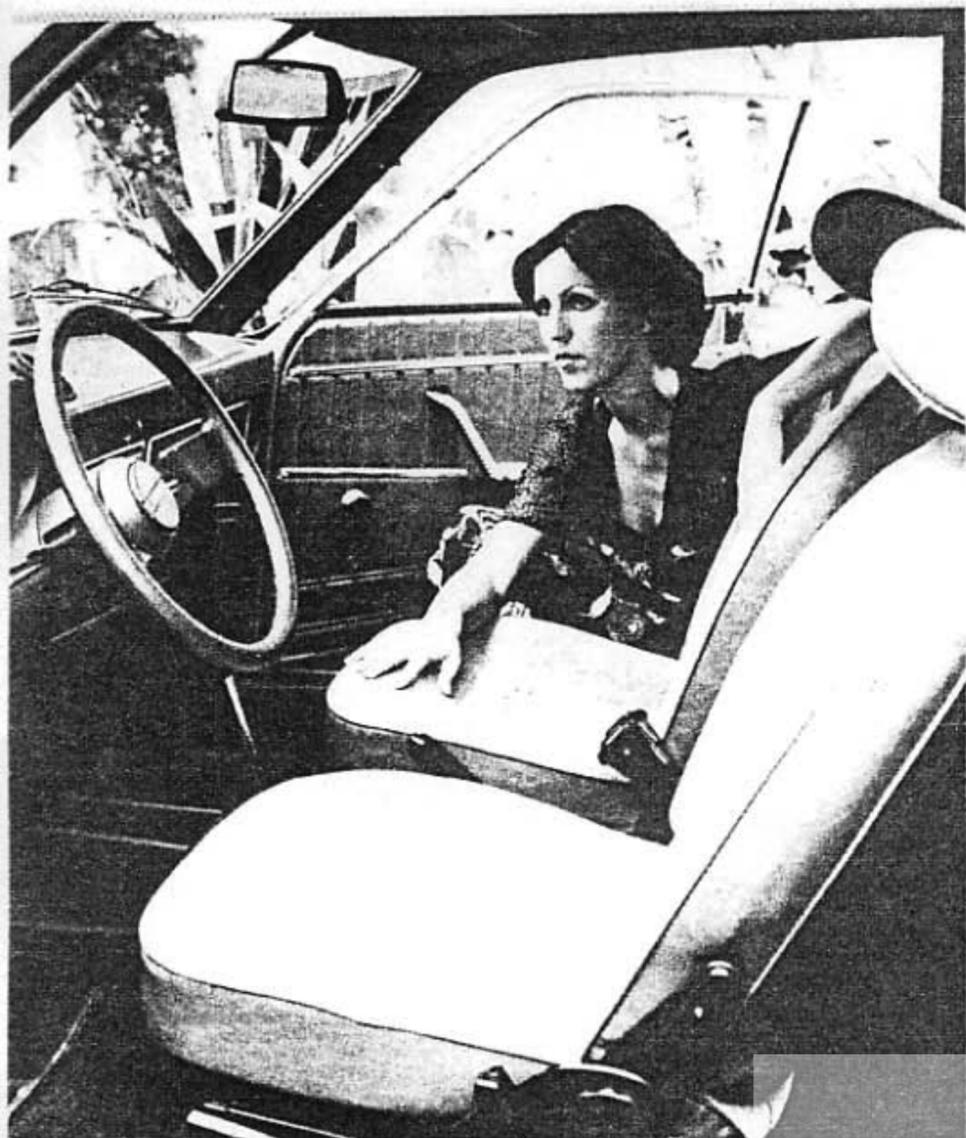
## UNA MECANICA DE SOBRA EXPERIMENTADA

Si bien hace meses, cuando tuvimos las primeras noticias de la fabricación de este coche por Seat, nos decepcionó un tanto el saber que no iba a llevar el motor original italiano del 128 con un árbol de levas en cabeza, de mecánica indudablemente brillante, pero comprometido de fabricar en Barcelona, por suponer la instauración de una nueva línea de motores el desembolso de unas inversiones que podrían no ser amortizables dado el número relativamente limitado de unidades del coche a construir, luego nos consoló el saber que no sólo se le iba a dotar del motor del 124, sino que había una interesante opción, cual es la del poder obtener el coche con el grupo motopropulsor 1430, uno y otro de muy probados resultados afirmativos.

Si comparamos mecánica con mecánica, en Italia el 128-3/P lleva bien motor de 1.116 c. c. y 65 CV. de potencia o bien motor de 1.290 centímetros cúbicos de 73 CV. Como sabemos, el motor 124 nacional da 57 CV. con sus 1.197 c. c., mientras que el 1430 —1.438 c. c. exactamente— proporciona sus buenos 77 CV., es decir, en una u otra versión la básica 124 o la opcional 1430, dos y cuatro CV. suplementarios, respectivamente, a favor del coche nacional. Vamos ganando en potencia y también en sencillez de mecánica, porque el árbol de levas lateral de nuestros motores no da problemas, mientras que el árbol de levas en cabeza, aún siendo una mecánica más avanzada y fina, precisa de reglajes y puestas a punto más frecuentes, al menos en teoría. Como vemos, se ha buscado una buena solución disponiendo de lo que tenemos y no embarcándonos en aventuras. Seat ha obrado con cordura técnica una vez más y justo es reconocerlo.

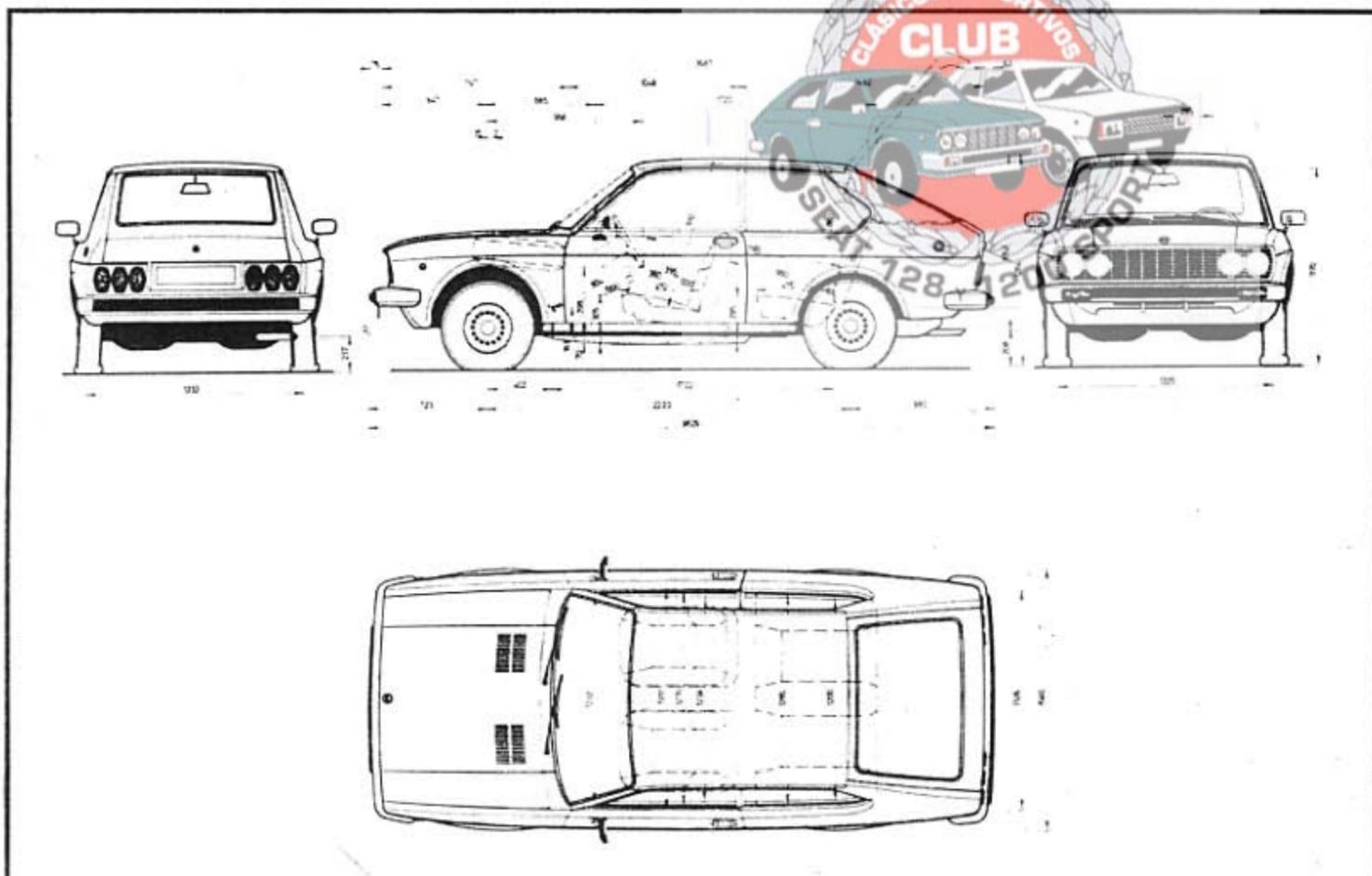
## "NIHIL NOVUM SUB SOLE", NI FALTA QUE HACIA

En cuanto a la colocación transversal del motor, la tracción delantera, la suspensión McPherson anterior o la posterior de ballestón bajo e independiente, no hay que buscar nada nuevo. Ya eran conocidas en el 127 y después en el Sport 1200 de la marca. Pero, ¿era necesario el ir a otras soluciones? Por supuestísimo

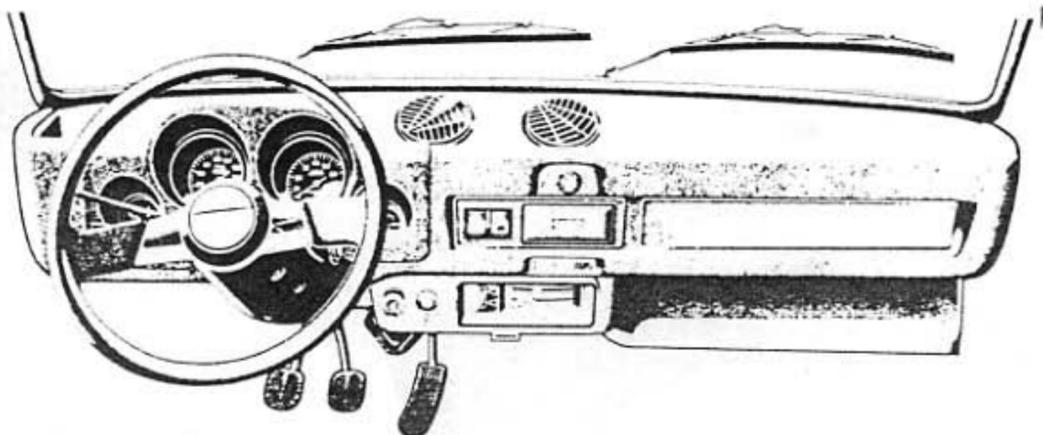


Interior acogedor con unos asientos de muy buena presencia.

Frontal del nuevo coche, en el que destacan los dobles grupos ópticos y la calandra.



Cuadro de dimensiones exteriores e interiores del 128 3 Puertas



El tablero de instrumentos presenta un aspecto bastante simplificado.

que no. Todo ello sigue estando vigente y es lo ideal, tanto para la obtención de un confort suficiente como para el logro de una deseable estabilidad para la seguridad de conducción. Entonces, ¿qué hay de nuevo o de distinto en este coche? Indudablemente la sabia utilización de todos los elementos mencionados en una carrocería enteramente nueva, que no sólo viene a presentar una nueva imagen, sino a ofrecer una utilización dirigida a quien busque lo práctico dentro de una estética muy aceptable.

En esto de las formas hay que hacer una comparación con el Sport 1200. Si éste se presenta bajo una forma más deportiva, juvenil y desenfadada, dentro de unas líneas que han gustado dentro y fuera del país, demostrando que los lápices españoles también saben dibujar bellas realizaciones carroceras, el nuevo coche 128-3/P de estilo netamente italiano, es quizá más austero, más serio, pero por ello más elegante, sin que uno ni otro dejen de tener su propia personalidad. Podría decirse que el Sport 1200 es un coche para jóvenes y el 128-3/P para adultos, aunque nada de extraño será el ver en uno u otro modelo a jóvenes y veteranos conductores al volante, e igualmente a representantes del género femenino, pues ambos coches entran muy bien por los ojos de las féminas.

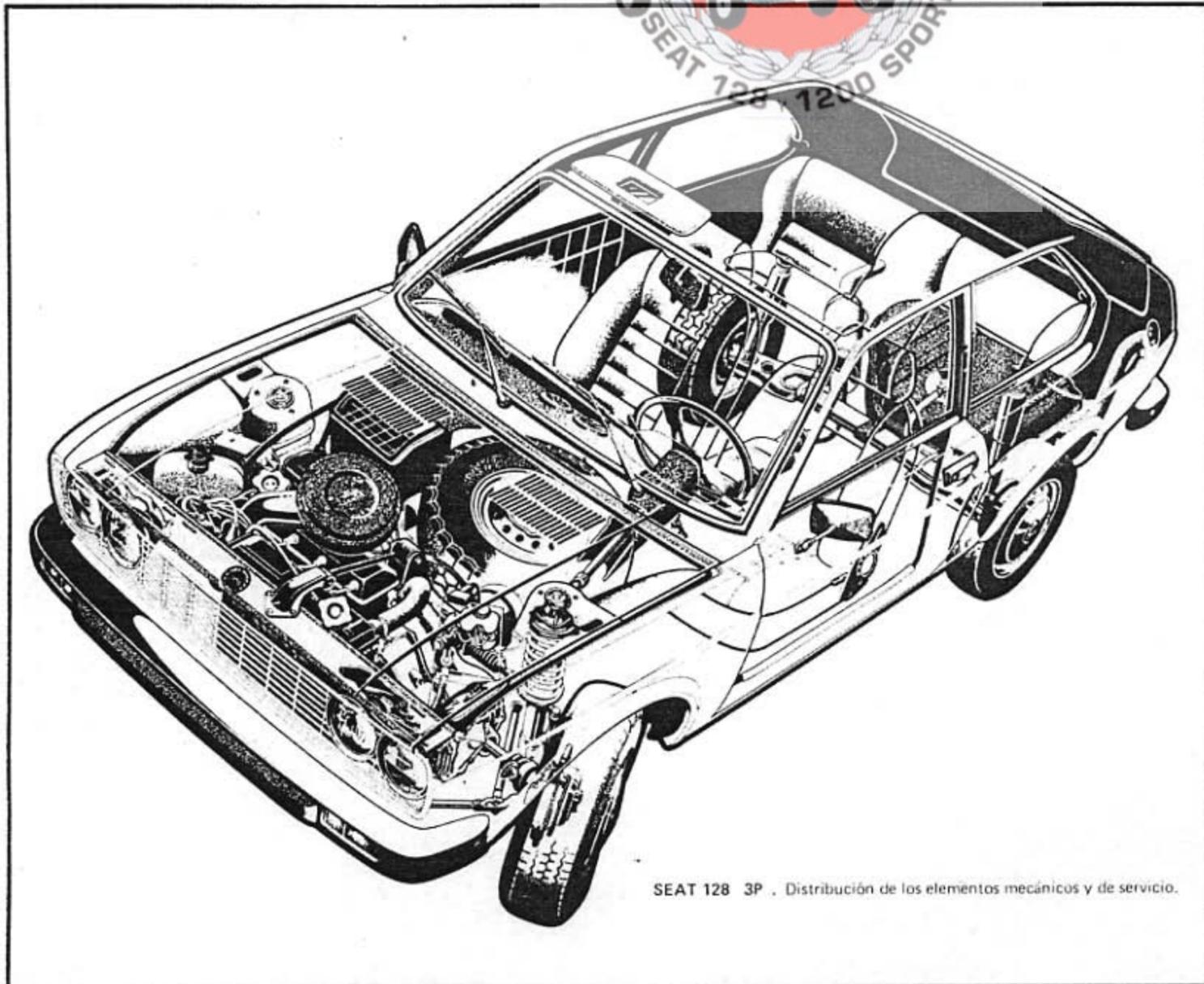
Sin embargo, fiándonos de las apariencias, diríamos en general, que el Sport 1200 es para quien busca el coche deportivo —no en vano su denominación—, mientras que en el 128-3/P será más fácil encontrar lo práctico, aunque en eso del andar puede muy bien suceder que éste, el práctico, se lleve además el gato al agua con esa vigorosa inyección que supone la posibilidad de disponer del motor 1430 en la versión más

# SEAT 128 3 PUERTAS



El 128 3 Puertas es básicamente un coupé-berlineta, caracterizado por su portón trasero, que le confiere unas especiales condiciones de habitabilidad.

Radiografía en la que se aprecia la distribución de los órganos principales del nuevo coche.



SEAT 128 3P . Distribución de los elementos mecánicos y de servicio.

desarrollada. Va a existir una feroz competencia entre coches de la misma marca, pero desde luego Seat no ha pensado ni por un solo momento en traer un nuevo modelo que pueda engullirse a otro que ha realizado con mucho cariño y del que puede estar bastante orgullosa. De todos modos, creemos que el 128-3/P puede llegar a ser un coche de mayorías —depende mucho del precio, claro—, mientras que el Sport 1200 seguirá siendo de minorías, pues para eso se hizo.

## CONFORT Y ACABADO BIEN TRATADOS

Atractivo principal de esta clase de vehículos debe ser el de su presentación. Tanto como la comodidad de asientos, pesa un tablero de instrumentos acorde con la condición del coche en cuanto a su vocación más o menos deportiva. En ambos aspectos la casa fabricante ha cumplido dando la medida exacta, sin quedarse corta, pero tampoco sin pasarse, pues no se trata de un coche de lujo fuera de serie.

El volante es el mismo del Sport 1200 de dos brazos. No es de formas muy deportivas, pero cumple. En cuanto al tablero de instrumentos sobre fondo mate, es a la vez completo y simple. Con una mirada fácil se advierte enseguida la velocidad a que vamos o el número de vueltas a que gira el motor, lecturas reflejadas en dos grandes esferas de números bien visibles; en extremos opuestos a ellas, dos pequeños "relojes" nos dicen cómo va la temperatura del motor y la presión del aceite, respectivamente. Los demás controles son por medio de lámparas testigo. Realmente no se precisa más. Las teclas de luces y demás, así como los mandos de la calefacción o el cenicero, quedan muy a mano, disponiéndose también de una bandeja portaobjetos.

Tanto los asientos delanteros como los posteriores son de una forma anatómica muy envolvente que conviene. Se pueden tomar las curvas sin que los viajeros se desplacen a un lado u otro y los asientos delanteros además de los reposacabezas integrales llevan los puntos de anclaje superiores de los cinturones de seguridad muy bajos, para que no "degüellen" —en sentido figurado— al usuario durante la marcha y puede que en realidad en caso de accidente, lo que en otros no bien instalados podría suceder; en este coche no, como decimos. Otro detalle muy de alabar es el tapón de la gasolina con llave, que no es corriente ver incluso en coches de mucha mayor enjundia y precio.

Tanto la seguridad activa como la pasiva están muy bien estudiadas, y en conjunto se trata de un modelo indudablemente interesante. Si en Fiat hay dos modelos de éxito dentro de su amplia gama, uno es por cifras de venta el 127 y el otro, dentro de su relativo mercado, es el 128-3/P. Es de suponer que aquí ocurra lo mismo, sumándose al que ya tiene el 127, los de la serie 124 y los de la 131. En próximo número haremos una prueba dinámica tal como se merece el recién nacido Seat.

L. F. M.



La apariencia externa es elegante y deportiva a la vez. Obsérvense los dos espejos retrovisores en el exterior.

## AL VOLANTE DEL 128 3/P DE SEAT

# PRIMERAS IMPRESIONES



Al levantar el portón se eleva también la bandeja para facilitar la carga o descarga.

Recién llegados de Tenerife, donde ha tenido lugar la presentación del nuevo Seat 128 3/P, nos apresuramos a escribir estas breves líneas como anticipo de lo que en su día será la prueba extensa del coche, que realizaremos a primeros de año. Trescientos kilómetros al volante por las carreteras tinerfeñas con escalada a la falda del Teide gigante, nos dan una idea preliminar de lo que es el coche para poder ofrecer al lector unas breves impresiones del mismo. Nos tocó en suerte un 1430 para la prueba, y es por ello que nos referimos al modelo más potente, sobre el que en el aspecto motriz no se puede pedir más.

El asiento del conductor es bajo,



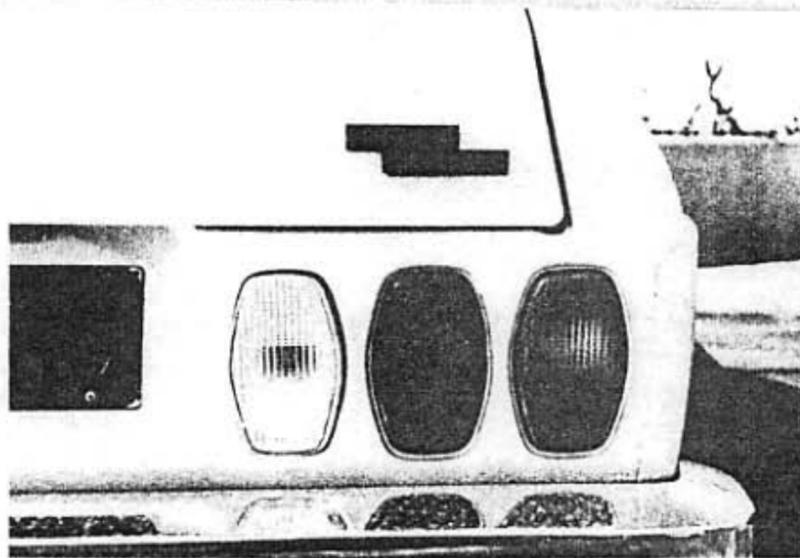
# PRIMERAS IMPRESIONES

como es lógico en este tipo de coches, y tanto a éste como a los demás asientos, les falta algo de mullido, pues a lo largo de recorridos de muchos kilómetros, se cansa, del cuerpo, la región glútea; sin embargo, es muy aceptable la forma envolvente y el tapizado. La postura ante el volante y respecto a los mandos, es perfecta. La visión en derredor igualmente lo es y se completa con espejos retrovisores a ambos lados. De noche, la luz es francamente buena, pero las ráfagas no sirven más que de día, pues actúan en cruce; si se quiere llamar la atención de otros conductores, habrá que actuar sobre la larga con una maniobra rápida, la cual no es siempre fácil de conseguir.

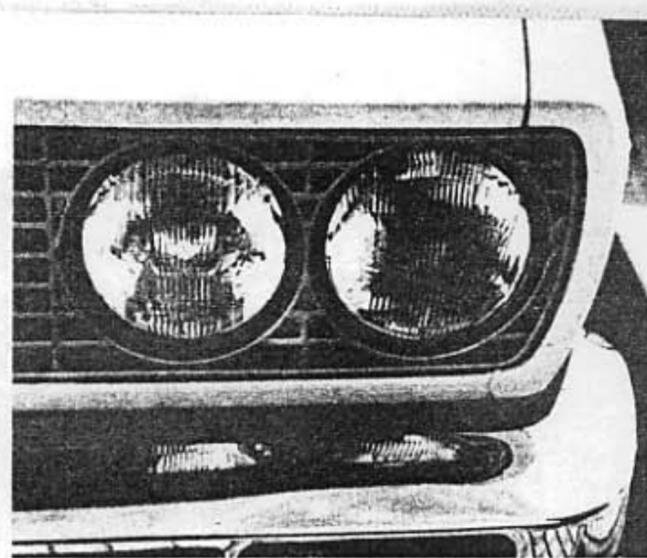
En las plazas posteriores no pueden ir con amplitud dos adultos, de no ser que los asientos delanteros vayan en posición muy adelantada o que tales adultos sean de poca corpulencia; corroboramos, pues, que más bien el coche es una berlineta y no una berlina, como dice el fabricante, significando que tampoco es un «dos más dos», pues los asientos de atrás son algo más de lo que se entiende por esta denominación. Pero, ¿pueden ir atrás dos personas mayores? En recorridos cortos de hasta 50 kilómetros, evidentemente sí; no así en viajes largos, donde el cansancio para ellos podría ponerse de manifiesto antes o después.

## ESTABILIDAD Y PRESTACIONES EXCELENTES

Continuando la línea del 127 y del Sport 1200 y puesto que la sus-



Tres pilotos exteriores a cada lado; los blancos, de marcha atrás.



Los grupos ópticos dobles permiten muy buena luz y realzan el aspecto externo.



La parte posterior con su portón y gran luneta, que permite muy buena visibilidad.

pensión del 128 3/P sigue la misma técnica, la conclusión es la de una estabilidad sorprendente. El coche es prácticamente neutro en sus reacciones —ni subvirador ni mucho menos sobrevirador—, permitiendo abordar las curvas con una seguridad que convence y de igual forma la conexión entre curva y contracurva. La adherencia es muy buena y el coche marcha como sobre raíles, sin extraños ni

peores modos. La dirección de cremallera se muestra notablemente suave y precisa, siendo la desmultiplicación ideal para no tener que bregar mucho con el volante, ni éste se muestra duro en las maniobras de aparcamiento, doblando además en muy poco espacio.

La caja de cambios es de una gran suavidad en el enclavamiento de cualquier marcha; únicamente se muestra algo remisa a veces la

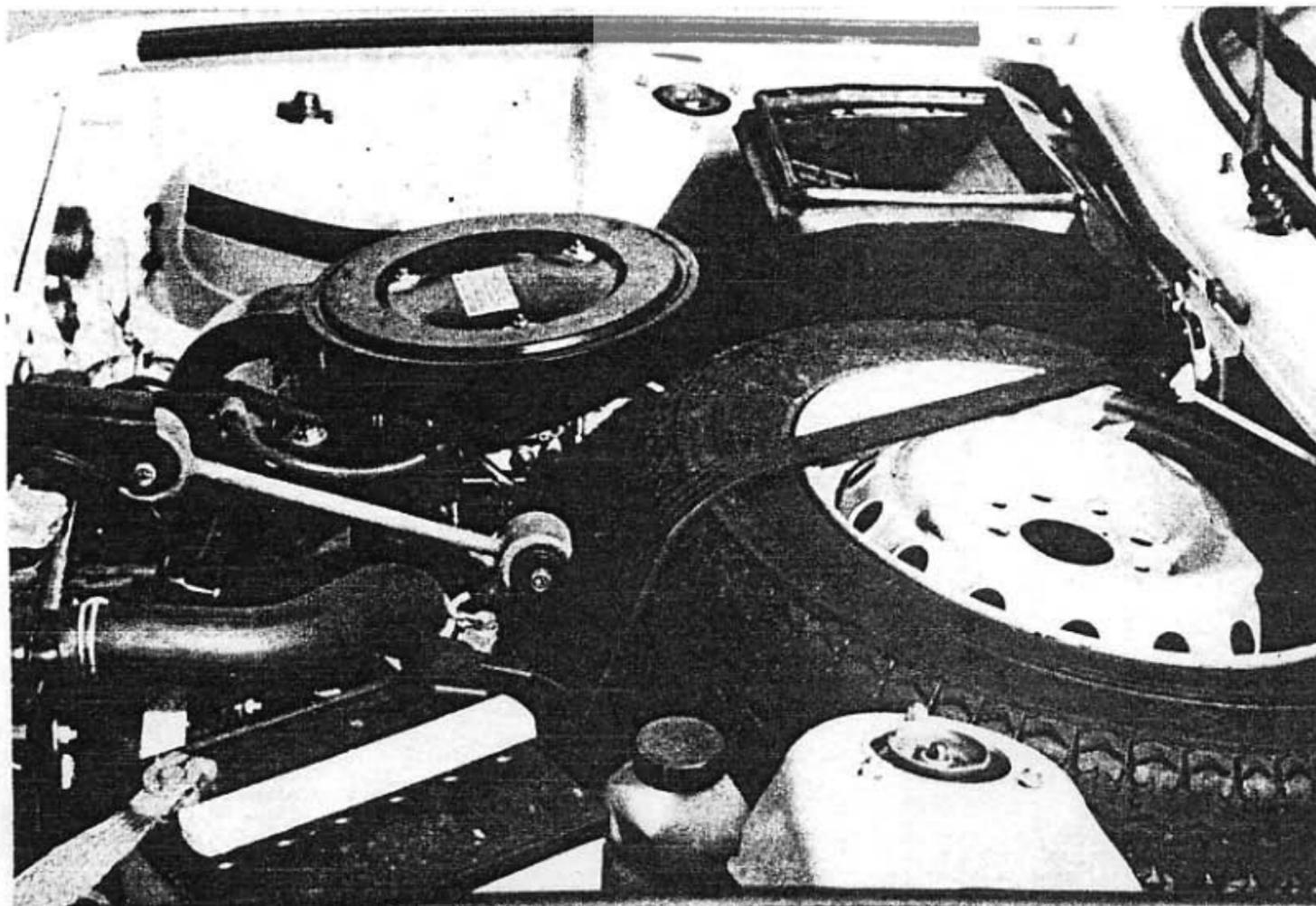
marcha atrás. Respecto al acelerador, su posición es buena, pero como el mando hasta el carburador es por varillas, hay momentos —sobre todo cuando se retiene— en que aparecen a veces molestas vibraciones que se transmiten al pie y que si se prolongan, hacen que en éste aparezca la sensación de haberse adormecido. No comprendemos cómo se ha dispuesto el mando del acelerador sobre el carburador por medio de cable Bowden, con el cual desaparece toda vibración. El equipo técnico de Seat tendrá que reconsiderarlo.

En cuanto a las prestaciones, son ostensiblemente buenas, aunque no hemos realizado cronometrajes, extremo éste que dejamos para la prueba. Desde luego, se aprecia un brío notable en todas las marchas, siendo también un notable trepador. El coche gana velocidad con mucha rapidez, y aunque en la isla canaria no abundan las rectas largas, en las pocas que hemos encontrado se advierte que la velocidad máxima es importante, no habiendo exageración en los 160 que da la casa. En fin, ya decimos que son aspectos que pronto comprobaremos «crono» en mano, así como el poder de aceleración. El reprís es también francamente bueno, por lo que los adelantamientos se efectúan con facilidad.

## UNOS ELOGIOS MUY MERECIDOS

El departamento de ingeniería de producto de Seat ha trabajado de firme y con eficacia en la consecución de este coche que ahora se suma al rico acervo de modelos de la producción nacional. Felicitamos muy sinceramente al jefe del Departamento, señor Oistrach, quien en Tenerife, asistido por el también ingeniero, señor Alvarez, atendieron a los informadores. Los coches no tuvieron problemas durante la prueba, por lo que hay que señalar también el buen trabajo del maestro Careaga, así como de Lorenzo y Urbano, hombres que conocemos bien, por su entrega, los periodistas del motor. Y asimismo, nuestra felicitación a las azafatas de Seat, Isabel y Fina, y a todo el departamento de prensa, que hicieron posible el que no faltara el menor detalle ni hubiera el menor contratiempo en el viaje y estancia en la isla. Los precios de los coches son de 245.300 pesetas el 124 y 257.000 pesetas el 1430, incluido antirrobo y cinturón de seguridad extensible.

MEDINA



El grupo motriz ocupa todo el vano anterior junto con la rueda de repuesto. Sin embargo, todos los órganos son muy accesibles.