

76 PESETAS

Velocidad
MENSUAL

Prueba

TÉCNICA

N.º 8

SEAT 1430 sport



DIRECTOR:

Luis Fernando Medina

SUBDIRECTORES:

Alberto Mallo

Luis Ramón Criado

DISEÑO:

José Luis R. Gallardo

FOTOGRAFOS:

Dámaso Freire

Aurelio Sánchez

Tomás Ramos

L.R. Criado

EDITA:

Empresa Eugenio Suárez

REDACCION Y ADMINISTRACION:

Covarrubias, 1 - Madrid-10

Teléfono 447 62 00

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD:

MADRID:

Covarrubias, 1

Teléfonos:

448 82 83—447 62 00

BARCELONA:

Mariano Cubi, 4-3.º

Teléfono: 218 36 99

Depósito Legal: M. 2009/1960

TIRADA DE ESTE FASCICULO:

40.000 EJEMPLARES

Imprime:

COSOL, S.A.

Pol. Ind. "El Balconcillo"

GUADALAJARA



PRUEBA:
LUIS RAMON CRIADO



PRESENTACION

La aparición del Seat 1.200 Sport fue, dentro del mundo del automovilismo español, un verdadero acontecimiento. Se trataba de un vehículo de fabricación exclusiva en nuestro país, de aspecto atractivo, líneas de fuerte personalidad y de unas características sumamente comerciales.

Desgraciadamente cayó en un momento poco propicio para este tipo de turismos "deportivos" y pronto se agotó el primer impulso de atracción y empezó a encontrar dificultades de venta. El lanzamiento por Seat del 128/3p, más racional, resultó un duro golpe para el original "Sport", dejando en evidencia su carácter de coche-capricho, poco práctico, y el lanzamiento de una nueva versión, con motor de 1.430 c.c. —la que aquí probamos— suponía una mejora en el terreno de las prestaciones y consumo sobre el modelo primitivo que, al menos teóricamente, sigue produciéndose.

En la actualidad, el Seat 1.430 Sport se distribuye con cuentagotas en el mercado nacional, en parte por ese "cansancio" del que hablábamos, pero también por la venta de este vehículo a la exportación y por los compromisos contraídos por Seat con la red de distribución Fiat en Francia, Alemania, Suiza, etc. Este éxito está basado precisamente en la concepción del Seat "Sport", un vehículo que no se pliega enteramente a las normas de polivalencia y utilitarismo que, progresivamente, están acabando con los coupés y spiders deportivos.

EL VEHICULO PROBADO

EL Seat 1430 «Sport» que hemos probado, contaba en el momento de comenzar nuestros ensayos con 2.323 Km., estando ya totalmente rodado, pero sin que se pudiera considerar un coche «suelto» al 100%.

Su acabado y equipo ha sufrido pequeños retoques al objeto de adaptar el vehículo a los mercados de exportación, para los que se fabrica prácticamente en exclusiva. Seat no propone en él ninguna opción salvo, a lo sumo, la pintura metalizada, cuyo precio es de 7.198 ptas. si tiene una sola capa y de 16.958 cuando son de esta calidad las tres capas sucesivas.



DURANTE los días de extrema canícula que se abatieron sobre la Península desde finales de julio, la prueba realizada del Seat 1430 Sport ha estado condicionada por estas circunstancias meteorológicas extremas, de forma que nos fue imposible verificar "in concreto" el comportamiento del vehículo en mojado (teniendo que remitirnos para ello a las impresiones de anteriores ensayos) o el funcionamiento del sistema de calefacción.

En el transcurso de unos 2.000 km. recorridos, no constatamos consumo apreciable de aceite, ni tampoco pérdidas en el circuito sellado de refrigeración. Uno de los cuerpos del carburador presentó una ligera pero molesta avería por obstrucción de un conducto de admisión de aire mientras que el manómetro y el termómetro, generosamente instalados en el salpicadero, permanecieron constantemente inmóviles, sin acusar para nada las circunstancias de cada momento de nuestra prueba. El consumo global de combustible fue de 148 litros, lo cual supone 8,15 litros/100 km. en el conjunto de la prueba, con recorridos de carretera y autopista al máximo de sus posibilidades, pero también un buen número de kilómetros circulando por debajo de las velocidades máximas establecidas.

Como recorrido básico escogimos un desplazamiento de Madrid a Coimbra con la porción de autopista Madrid-Villacastín, al que añadimos un Madrid-Valladolid por el puerto de Navacerrada y retorno por la autopista, para obtener una mayor variedad de utilización.



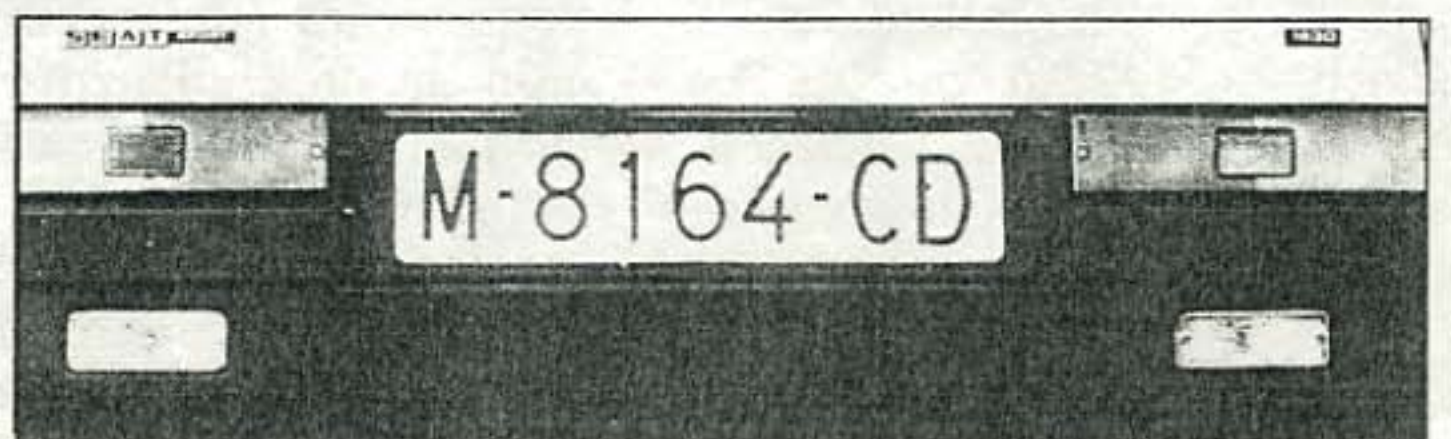
Precio FF.....	372.500 pts.
I.T.E.	8.940 "
Transporte.....	6.759 "
Impuesto de lujo	81.950 "
Tasa circulación.....	2.250 "
Placas de matrícula.....	865 "
Matriculación	1.030 "
Seguro a todo riesgo (un año) ..	35.870 "
Total del vehículo probado	510.164 pts.

* (Precio en vigor 1/08/78)

Costo por kilómetro

10.000 km/año	16,20 pts.
20.000 km/año	11,62 pts.
30.000 km/año	9,58 pts.

PUNTOS: 3





A pesar de la escasez de superficies acristaladas y las dificultades de accesibilidad, la carrocería del Seat Sport tiene sus admiradores.

EL Seat 1430 Sport, como la mayoría de los turismos de sus características, emplea una carrocería original sobre la base mecánica de un turismo de serie a la que, en el caso más favorable, se mejoran las prestaciones y rendimientos.

En este caso, se ha partido de la base del Seat 127, al que se ha realizado una carrocería totalmente nueva, sin ningún elemento común con la del popular polivalente. El resultado es más convincente en el aspecto estético, cuya fuerte personalidad puede hacer

olvidar la pesadez de las líneas en su parte trasera, que en lo tocante a habitabilidad, visibilidad, confort, etc.

Se trata de un coupé de "2 más 2" plazas, de dimensiones exteriores reducidas y con carrocería de poca altura (ello facilita la obtención de un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,37, particularmente favorable) en el que, desgraciadamente, la línea de cintura es muy alta, con dos cristales únicos laterales que dejan en la parte trasera demasiada "chapa".

Las soluciones adoptadas para resolver los habituales problemas de alojamiento de los pasajeros, posición de la rueda de repuesto, accesibilidad al motor, depósito de combustible, maletero, etc., son particularmente poco prácticas y ello —junto con el confort— es el grave talón de Aquiles del Seat Sport, tanto en su versión inicial de 1.200 c.c., como en esta superior de 1.438 c.c.

PUNTOS: 3

LA apreciación objetiva de las líneas de un vehículo es algo realmente arduo. En el caso del Seat "Sport" resulta aún más complejo por el hecho de su originalidad y de tratarse de un vehículo exclusivamente español.

Su fuerte personalidad atrae inmediatamente y es en cualquier caso su frontal la parte más lograda, con un espeso paragolpes de caucho negro en el que se engloban —protegiéndolos— los proyectores rectangulares y grandes intermitentes. En general, las líneas son muy angulosas y decididas, aunque no se pueda hablar de agresividad propiamente dicha, sino que más bien se integra en una tendencia estética bastante difundida durante los primeros años de la década de los setenta en la producción de bienes de consumo duradero, caracterizada por rebordes vivos, superficies planas y una precisión casi geométrica de todos sus elementos. Es una tendencia que en el automóvil no ha tenido muchos ejemplos, pues pronto se ha visto suplantada por los diseños de mayor suavidad.

El interior está más a tono, perteneciendo a la misma escuela aunque en él se nota muy claramente que es un vehículo sin definirse entre el lujo y el utilitarismo. A pesar de todo, el aspecto estético cuenta —tal y como es— de forma decisiva a la hora de elegir un turismo como éste.

PUNTOS: 4



El interior, con elementos originales (asientos, tablero de instrumentos...) no llega a ofrecer un nivel de suficiente calidad.



La parte trasera da una impresión de pesadez realmente marcada.

HABITABILIDAD



El ángulo de apertura de las puertas es sorprendentemente pequeño; además, aun sin colocar el asiento en su posición más atrasada, el acceso a las plazas traseras es bastante angosto.

EN pura lógica no se puede exigir a un coupé la habitabilidad y aprovechamiento del espacio que se está acostumbrado a encontrar en un utilitario polivalente, aunque al ser el Seat Sport un derivado directo del 127 se podría esperar un resultado algo mejor.

La realidad es que, se mire por donde se mire, es difícil eludir el comentario crítico, tanto más que la propia Seat ha comercializado otro vehículo —el 128/3p— que sin grandes diferencias externas y una presentación y filosofía bastantes próximas ofrece un nivel de habitabilidad sorprendente, da op-

ción a una capacidad de carga importante y dispone de un habitáculo mucho mejor aprovechado.

Como en todo coupé, las plazas traseras son realmente de emergencia y sólo las delanteras pueden considerarse como utilizables en un viaje. Estas son de acceso algo difícil, por lo muy bajo de los asientos, y en ellas se encuentran, tanto el conductor como su acompañante, un tanto encajonados. Mención especial merece el maletero cuyo volumen es escasísimo, mal dispuesto y con la rueda de repuesto pegada al respaldo del asiento. Se puede pensar que los autores del diseño han pensado que para dos personas "jóvenes y sin prejuicios" era suficiente.

El motor transversal está alojado en un compartimiento bastante justo.

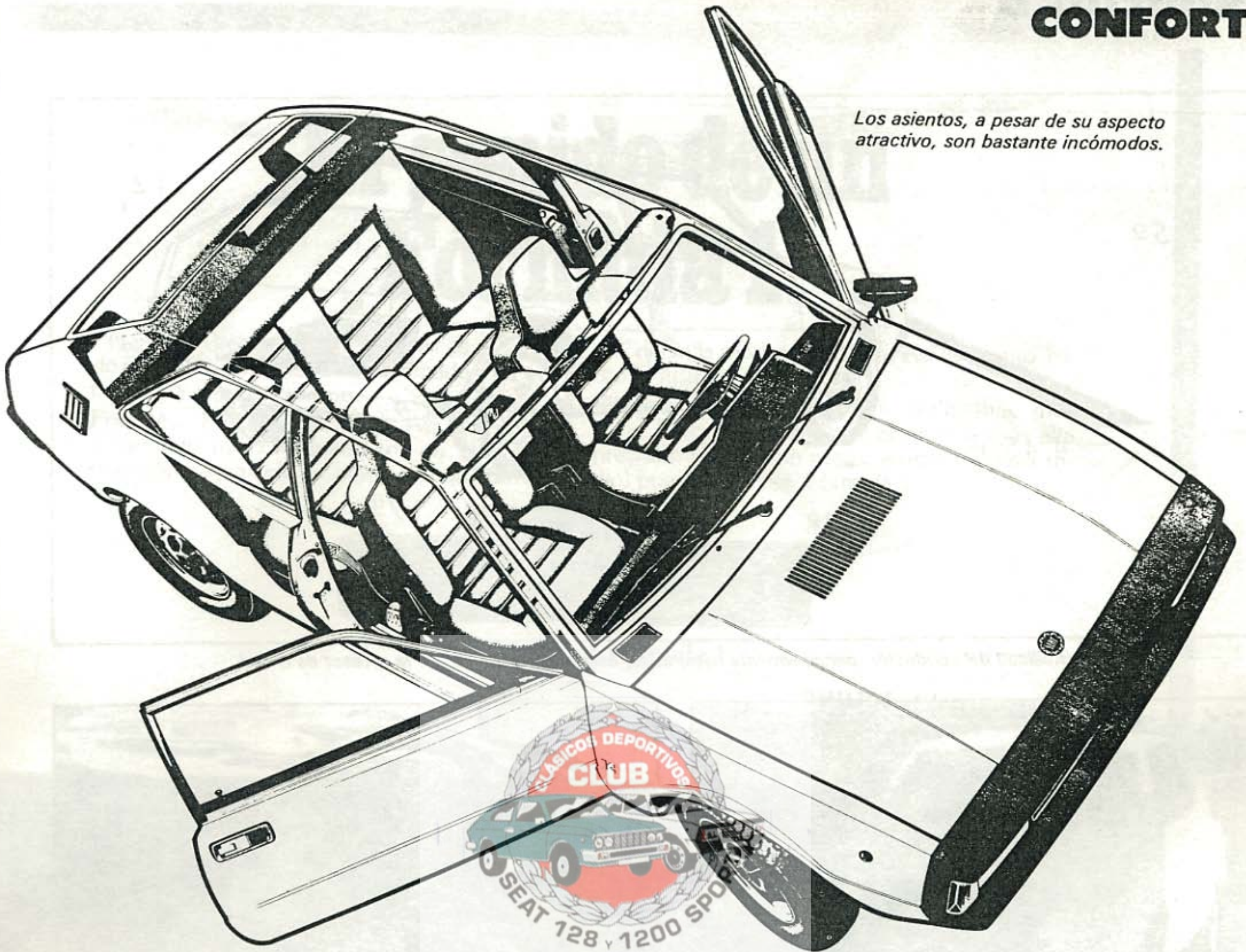


Dos discretos bolsos de viaje, bastan para ocupar casi totalmente el maletero y dificultar la ya de por sí complicada extracción de la rueda de repuesto.

PUNTOS: 2

CONFORT

Los asientos, a pesar de su aspecto atractivo, son bastante incómodos.



CONTRARIAMENTE a lo que señalábamos referente a la habitabilidad, un coupé —aun con aspecto o vocación “deportiva”— no tiene por qué ser incómodo. Hoy en día se obtienen suspensiones realmente eficaces sin exceso de dureza y la

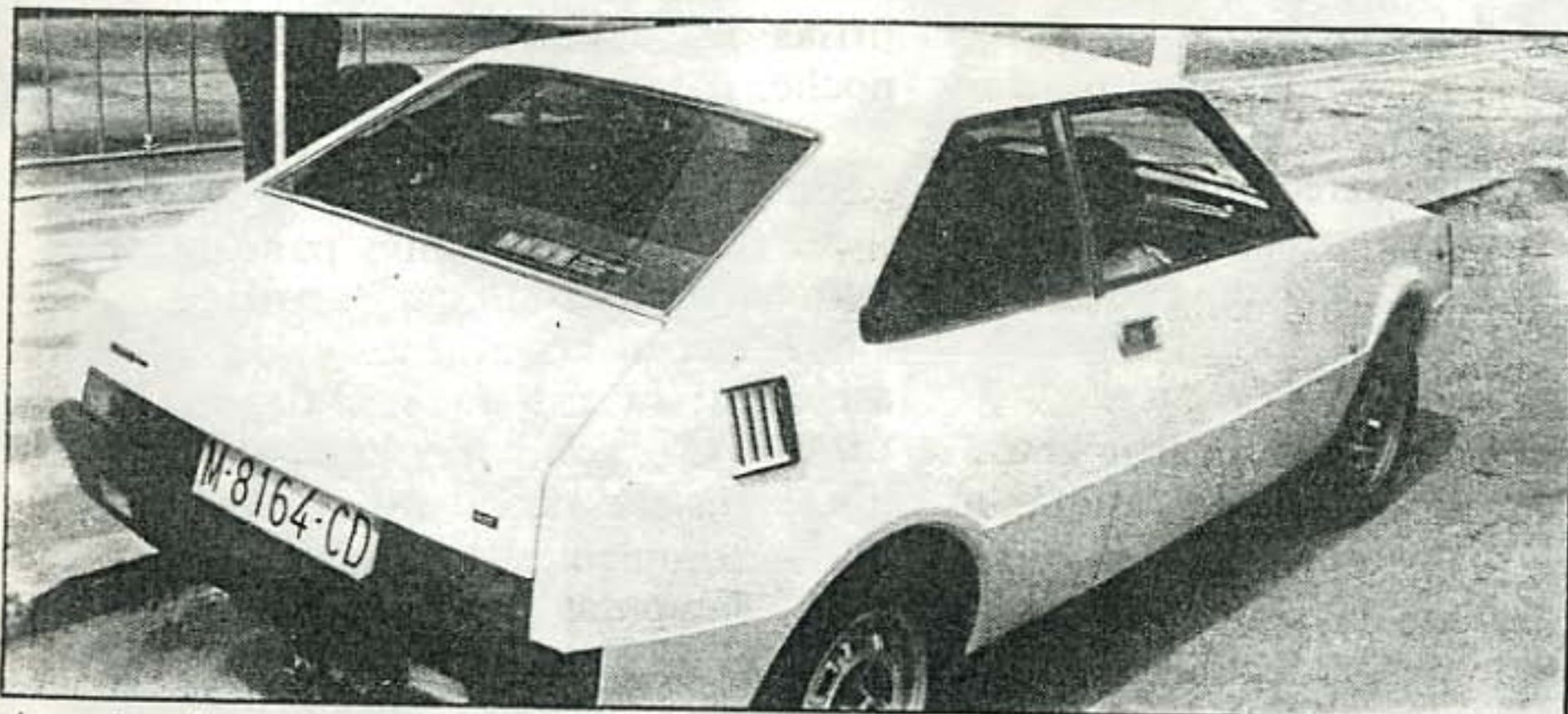
tracción delantera facilita mucho las cosas.

En el caso del Seat 1430 Sport, no parece que se hayan centrado las preocupaciones de su estudio en el apartado del confort y no hay ninguna duda de que con ligeras mejoras se podría llegar a

unos resultados mucho más favorables.

Nuestras críticas se centran en diversos terrenos. El nivel sonoro es uno de ellos, siendo claramente excesivo en cuanto el vehículo sobrepasa un ritmo de marcha “de paseo”. También hay que criticar la excesiva dureza de determinados mandos, la palanca de cambios en particular, que es un gran inconveniente no resuelto, y lo poco prácticos que son muchos de sus accesorios.

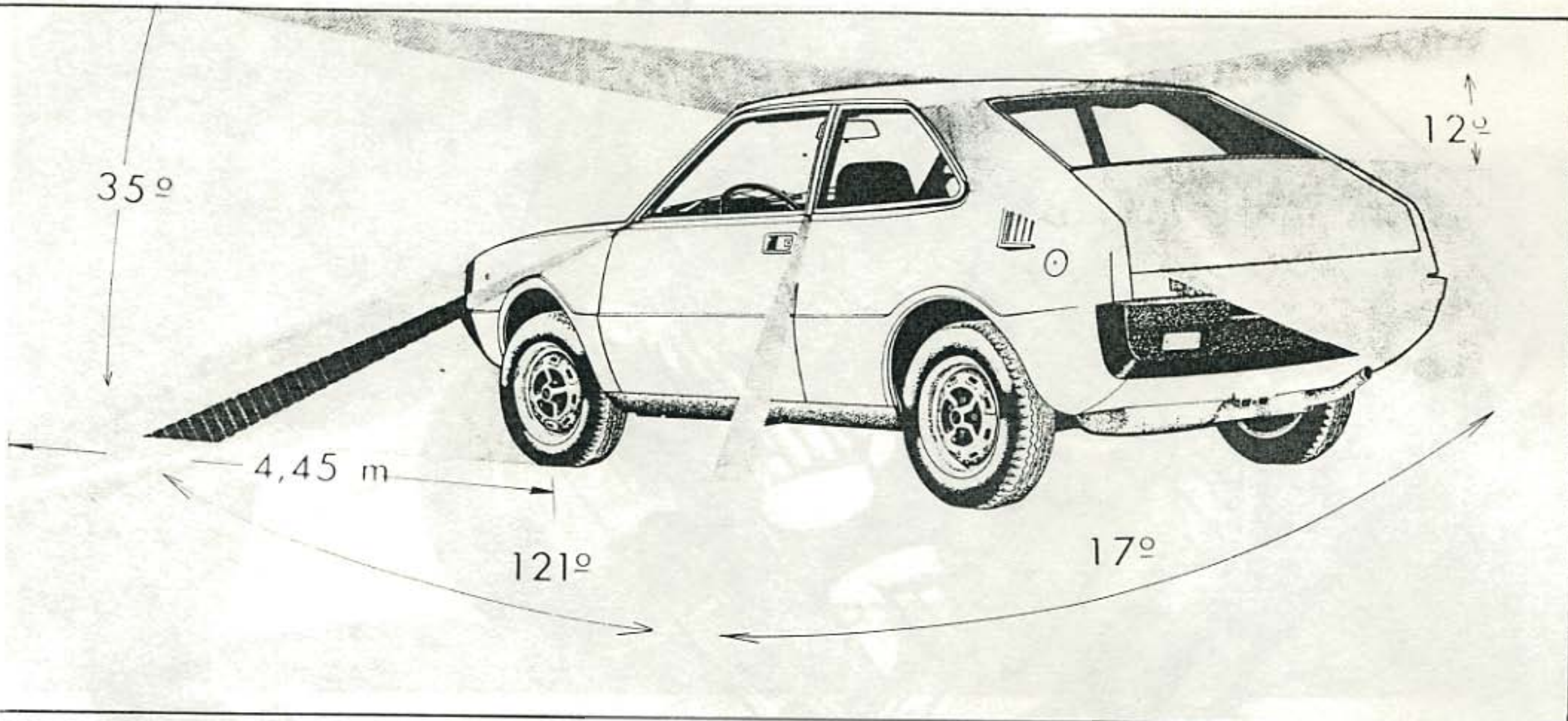
Criticable, aún con más razón, el diseño de los asientos que parece pensado tan sólo en función de su aspecto externo —dándole un aire pretendidamente futurista— sin preocuparse en absoluto de dotarles de un diseño envolvente y de un acolchado adecuado.



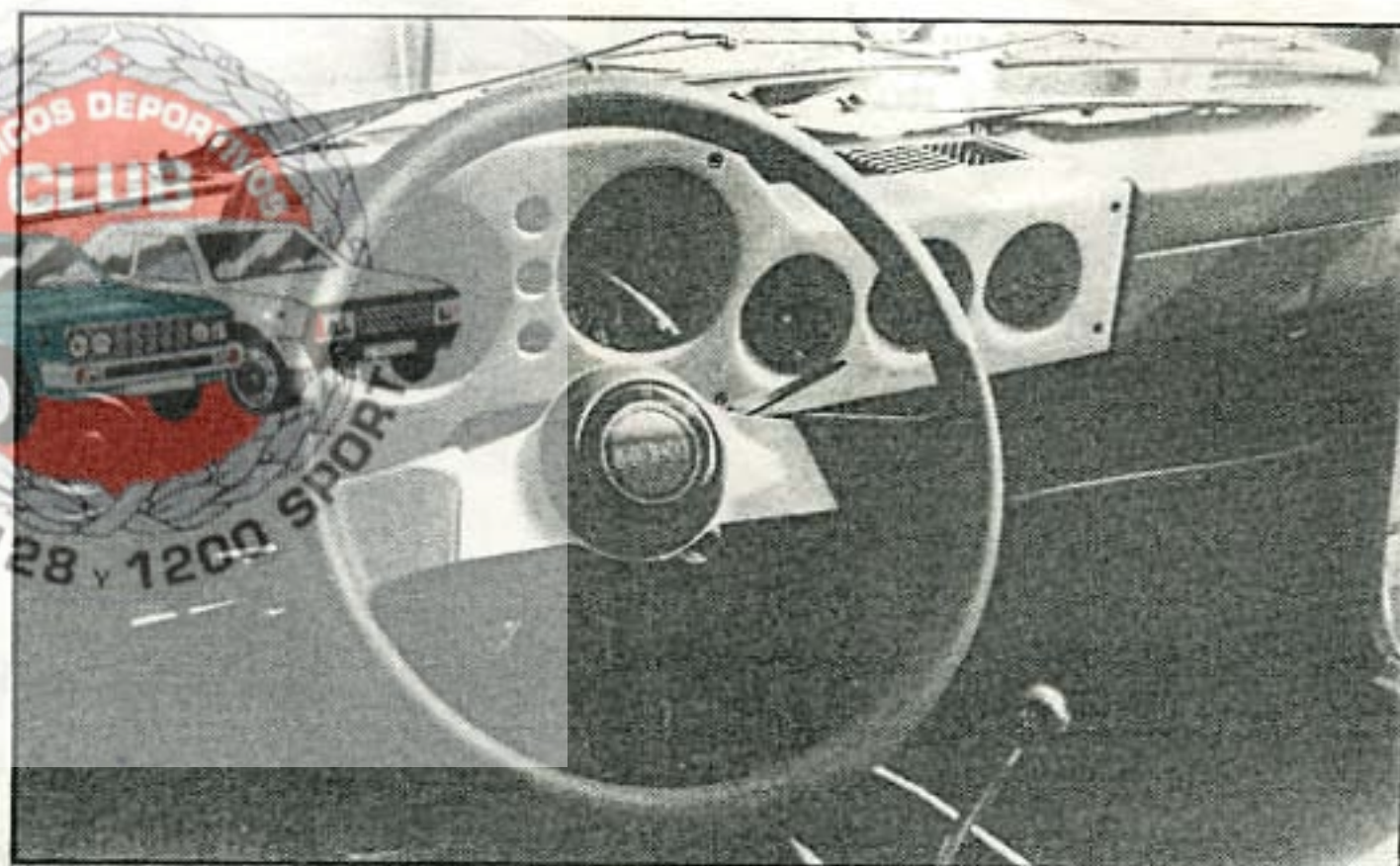
Las aireaciones laterales permiten, en condiciones normales, que la temperatura en el habitáculo no suba excesivamente al estar el vehículo parado al sol. En marcha sirven de extractor del aire viciado.

PUNTOS: 2

VISIBILIDAD



La visibilidad del conductor, principalmente hacia atrás, está muy mermada por la escasez de cristal.



Los grupos ópticos son de una dimensión correcta, pero las lámparas deberían ser de halógenos para ofrecer una iluminación nocturna digna del vehículo.

El tablero de instrumentos no resulta nada práctico, con una visibilidad escasa de muchos elementos.

La carrocería del Seat Sport no se caracteriza precisamente por su luminosidad. Las superficies acristaladas laterales son muy reducidas y ello da una sensación de encajonamiento para las personas que se encuentran dentro. La posición de conducción es deficiente, sentado demasiado bajo, con el borde de la portezuela llegando fácilmente a la altura del hombro, muy desagradable en el tráfico urbano cuando hay que maniobrar no ya con otros turismos, sino igualmente con autobuses, cuyos ruidos nos pasan a la altura de los ojos.

El parabrisas es amplio y la visión hacia delante es correcta, pero hacia atrás tenemos una luneta demasiado pequeña y la visión de 3/4 trasero es defectuosa a pesar del retrovisor exterior, con un ángulo muerto a cada lado realmente alarmante.

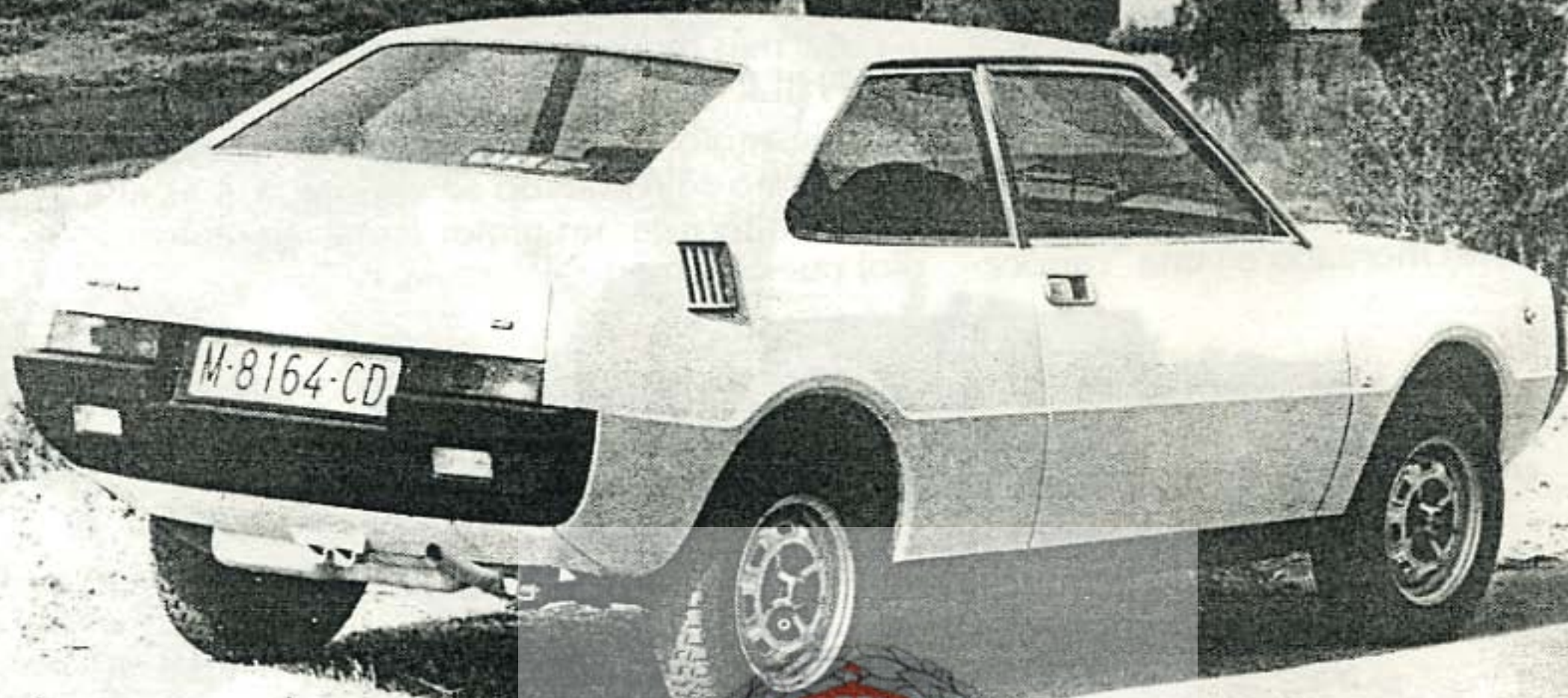
El tablero de instrumentos de un aspecto que puede resultar atractivo es, desgraciadamente, poco eficaz, con las informaciones demasiado desperdigadas unas de otras, sin racionalidad en sus posiciones respectivas y fácilmente ocultas por el volante o la mano del

conductor. Los reflejos en el parabrisas llegan a ser molestos de noche.

En visión nocturna, sus proyectores resultan suficientes para una marcha normal aunque las prestaciones generosas de este vehículo, así como su pretensión "deportiva", justificarían ampliamente la instalación de una pareja de faros complementaria, o, al menos, de lámparas de halógeno.

PUNTOS: 2

SEGURIDAD



La carrocería compacta ofrece una buena garantía de indeformabilidad.

PARTIENDO de la excelente base mecánica del 127, el Seat 1430 Sport ha instalado un motor más potente y con ello ha ganado en prestaciones, pero también en capacidad de respuesta, nervio y repris. Los elementos de la suspensión, aun siendo similares, han sido reforzados para aumentar la estabilidad del vehículo en las condiciones más extremas a las que puede llevarle sus propias posibilidades de motor y el hecho de su vocación "deportiva". El sistema de frenos también ha sido reforzado, tanto en lo que se refiere a su eficacia como en la resistencia al calentamiento y uso de las pastillas y tambores.

En lo que a seguridad activa se refiere, la única laguna la encontramos en el terreno de la visibilidad, fundamentalmente hacia atrás, que en el tráfico urbano puede dar lugar a alguna sorpresa. La seguridad pasiva de este ve-

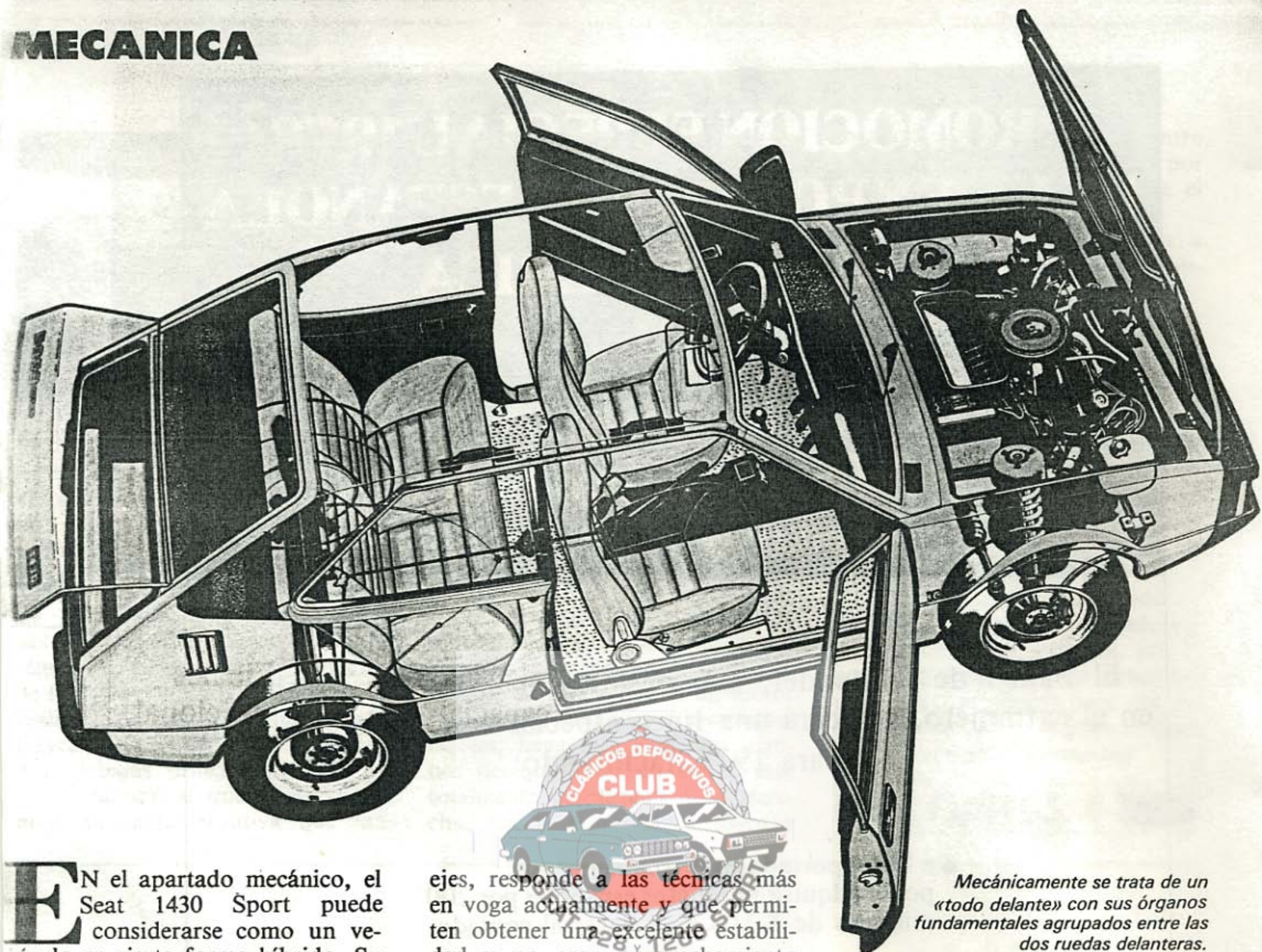


El cinturón de seguridad es de tensado manual y la posición del anclaje superior deja bastante que desear.

hículo, sin haber sido estudiada de una forma especial, es buena. La posición delantera transversal del motor es una buena garantía en caso de choque, pues ofrece una mayor resistencia. La carrocería, de dos puertas y muy compacta, ofrece buena resistencia en todos los sentidos y el habitáculo, por su diseño, no presenta peligros notables, máxime con la posición de conducción, prácticamente sentado en el piso, sin posibilidad de golpearse con ningún elemento.

Como elementos defectuosos, hay que señalar el cinturón de seguridad que no es de inercia, cosa inexcusable (máxime que Seat no lo ofrece siquiera "en opción") en un vehículo como éste, y la posición del depósito de gasolina, particularmente al alcance de cualquier choque trasero.

PUNTOS: 4



Mecánicamente se trata de un «todo delante» con sus órganos fundamentales agrupados entre las dos ruedas delanteras.

EN el apartado mecánico, el Seat 1430 Sport puede considerarse como un vehículo en cierta forma híbrido. Su estructura básica es la del 127 pero se le ha adoptado el bloque motor del 124 (en esta versión, con cilindrada de 1.438 c.c.) y la caja de cambios transversal del 128. El conjunto se ha instalado en un compartimento particularmente reducido y ello trae como consecuencia el acceso difícil a la mayoría de los órganos.

Una serie de elementos que, aisladamente, ofrecen una calidad indiscutible y que en su conjunto parecen bien adaptados aunque aparezcan algunos defectillos, principalmente derivados de la instalación en la "cuna" del 127 de un grupo motriz y de una transmisión previstas para un "hueco" más amplio como es el del Fiat 128.

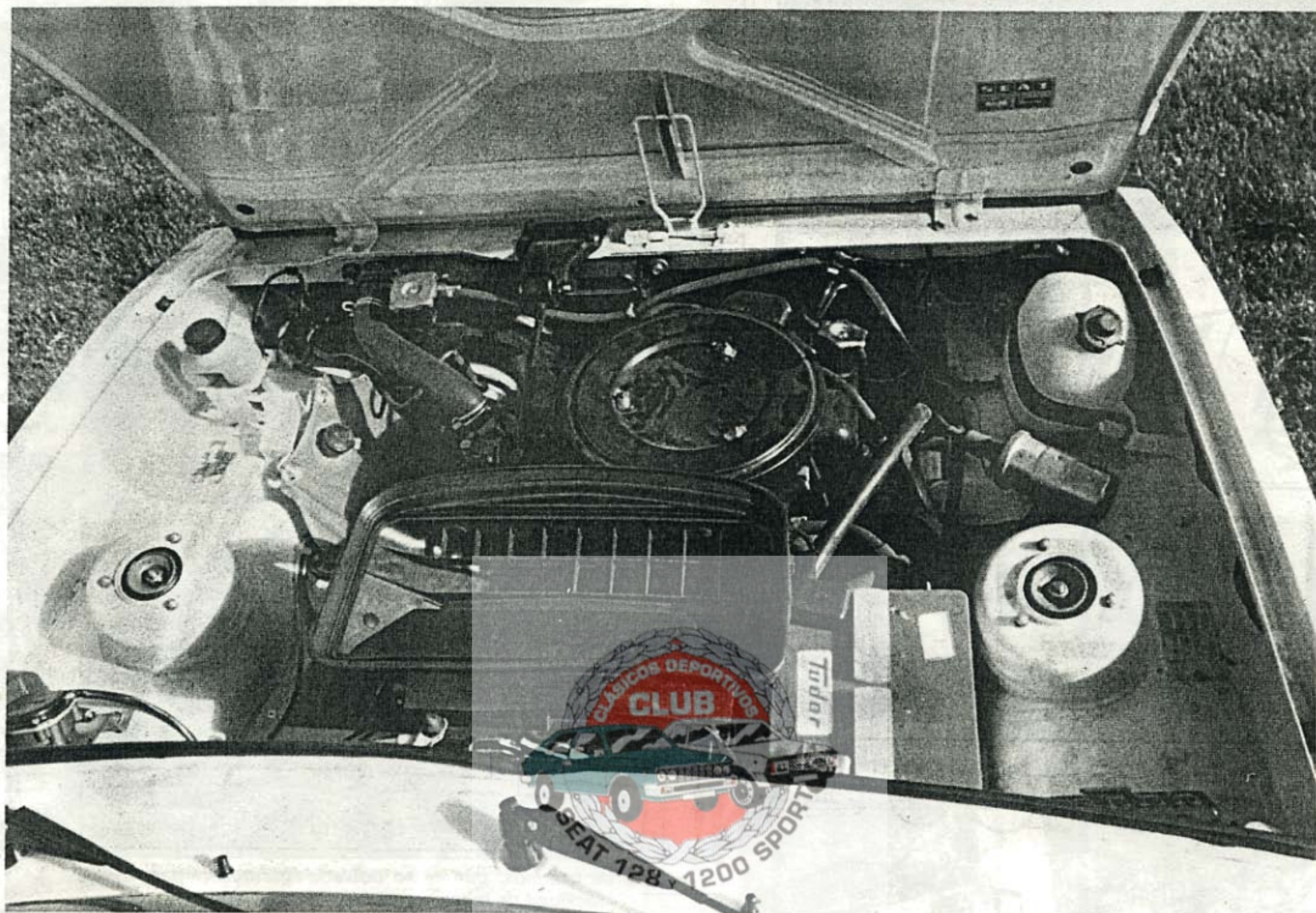
Con su motor transversal, inclinado 17° hacia delante, tracción a las ruedas delanteras y suspensión de ruedas independientes en ambos

ejes, responde a las técnicas más en voga actualmente y que permiten obtener una excelente estabilidad y un gran aprovechamiento del espacio. Fiat se ha caracterizado siempre por la fabricación de vehículos de alto rendimiento mecánico y el Seat 1430 Sport pertenece a la tribu, aunque no lleve la firma aparente del gigante italiano. Responde perfectamente a lo que debe ser un vehículo de su tipo en la actualidad, de mecánica sólida y fiable con un rendimiento superior al de la mayoría de los turismos, gracias a la adopción de elementos que, normalmente, encontramos en versiones de mayor peso y dimensiones.

Gracias a este "juego de mecánico" se pueden mantener unos precios de costo abordables y una garantía comparable a la de cualquier turismo de serie a pesar de sus características un tanto especiales.

PUNTOS: 4





El alojamiento del motor de 1.438 c.c. no ha presentado ningún problema por tratarse del mismo bloque que en el original 1.200.



NADA más conocido dentro de la ya amplia gama de vehículos y motores fabricados hoy en día en nuestro país, que el grupo de cuatro cilindros en línea de refrigeración líquida con cigüeñal de cinco apoyos y árbol de levas lateral, cuya cilindrada de 1.438 c.c. ha dado origen a la denominación de los vehículos que ha equipado y entre los cuales el Seat 1430 marcó, en cierta forma, toda una época del automovilismo español.

Las dimensiones de los cilindros son de 80 x 71,5 mm. y su relación de compresión de 9/1 impone el uso de gasolina "super". Está alimentado por un carburador de doble cuerpo, dando una potencia de 77 CV DIN a 5.400 r.p.m. y un par máximo 11,2 mkg a 1.800 r.p.m., con lo que la relación pe-

so/potencia resulta particularmente favorable (10,52 Kg/CV) como corresponde a un vehículo de aspiraciones deportivas.

En la práctica, el motor se comporta extraordinariamente y responde perfectamente a lo que se puede esperar de este tipo de turismo. Sin un exceso de consumo, sus prestaciones son elevadas, con una gran elasticidad a bajo régimen y buena capacidad para mantenerse en velocidades de giro elevadas, sin que aparezca tendencia al calentamiento ni ninguna sensación de "ahogo".

En su posición transversal, ligeramente inclinado hacia delante, permite la reducción de las dimensiones totales del vehículo.

PUNTOS: 5

UNA ASOCIACION PERFECTA

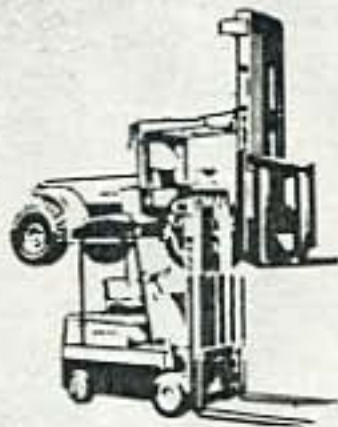
de productos para el transporte,
la manutención y las obras públicas



JCB



CARRETILLAS
ELEVADORAS



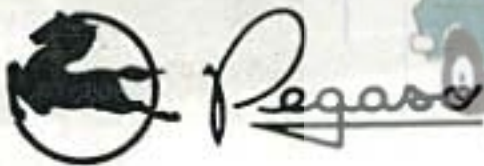
**Lansing
Bagnall**

WAYNE

MAQUINARIA
DE OBRAS
PUBLICAS



COLES
GRUAS



VEHICULOS DE TRANSPORTE

LIEBHERR
CADENAS
RUEDAS



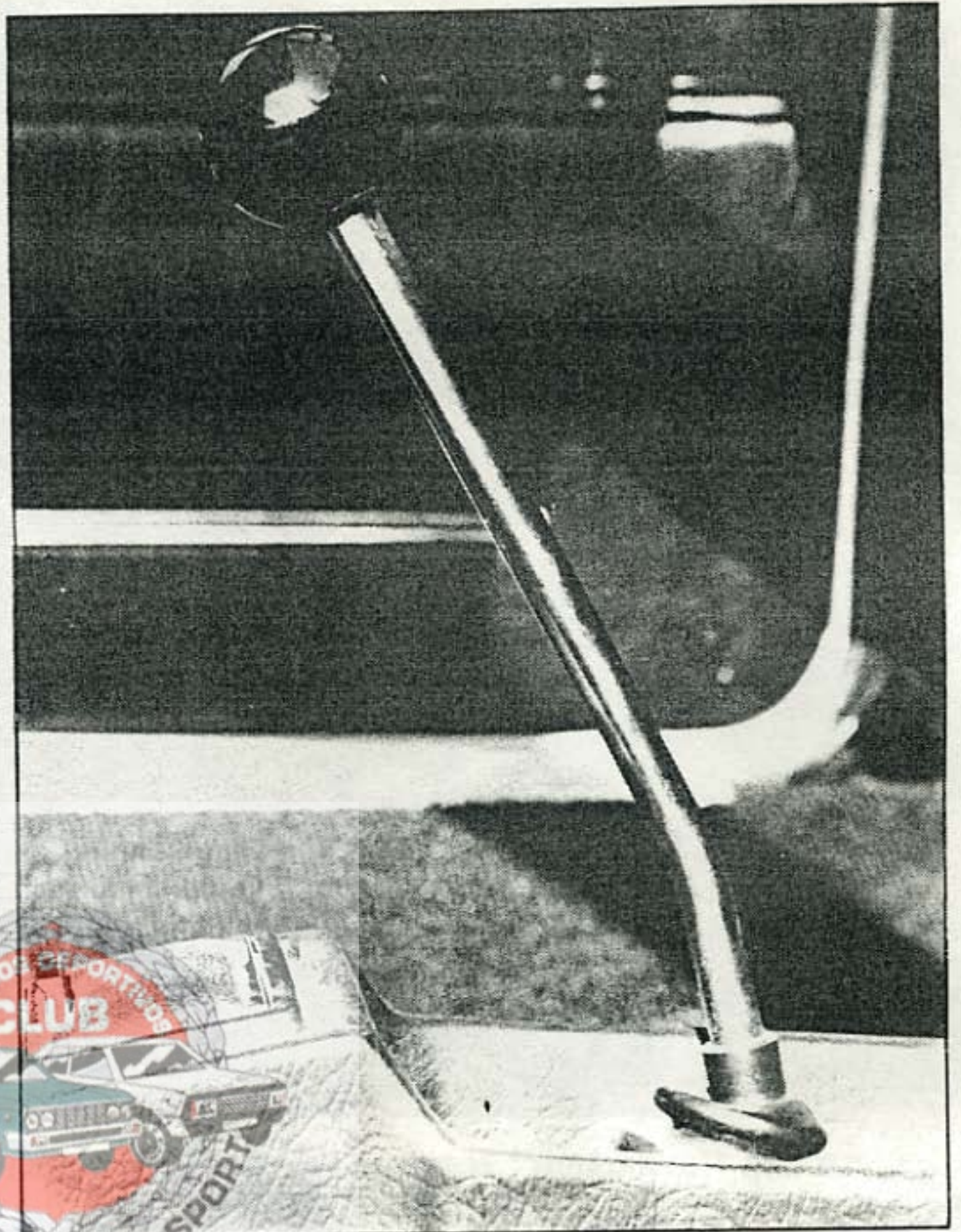
FINANZAUTO
y SERVICIOS
"trate con profesionales"

CENTRAL: Paseo Doctor Esquerdo, 136 Tels. 251 04 00 - 251 54 00.
MADRID-7

DELEGACIONES:

ALCAZAR DE SAN JUAN (Ciudad Real), ALICANTE, BARCELONA, BILBAO, CASTELLON, CORDOBA, CUENCA, JEREZ DE LA FRONTERA (Cádiz), LA CORUNA, LUGO, LUGONES (Oviedo), MALAGA, PAMPLONA, SAN SEBASTIAN, SEVILLA, TARRAGONA, VALENCIA, VALLADOLID, VITORIA, ZARAGOZA.

TRANSMISION



La palanca de cambios, que se ha doblado ligeramente para mayor facilidad de manejo, resulta realmente dura.

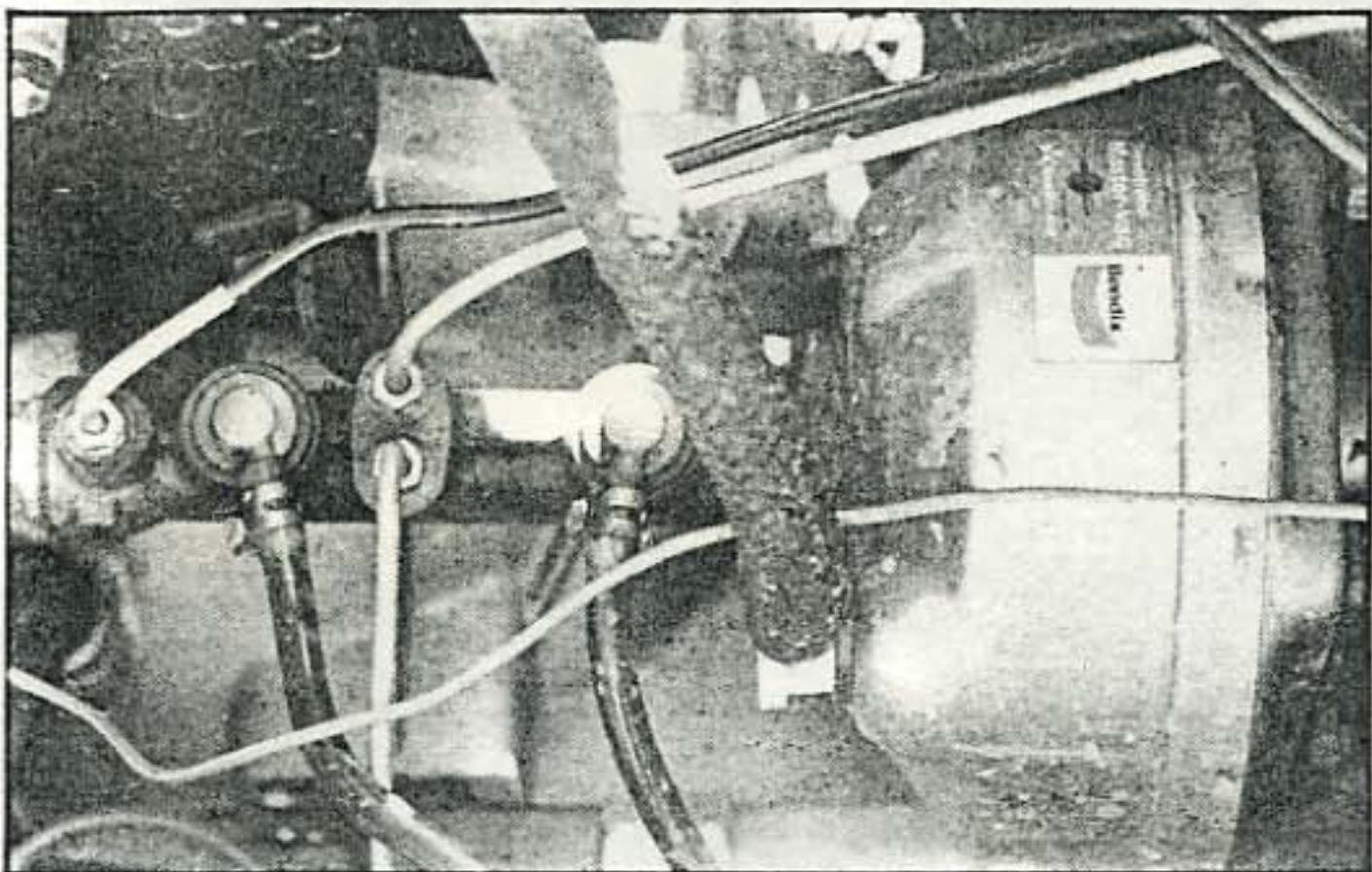
LA estructura del Seat 1430 Sport es de tracción delantera, con la caja de cambios situada en prolongación del bloque motor, con embrague monodisco a seco de mando mecánico.

Con respecto al Seat 1.200 Sport, del que ha adoptado la concepción y la mayoría de sus elementos mecánicos, la caja de cambios ha sido relativamente modificada, en parte para responder al aumento de potencia de 10 CV que proporciona el nuevo motor, y en parte, también, para responder a las duras críticas que suscitaba este elemento en su predecesor por falta de precisión y de suavidad. Las sincronizaciones de 1.^a y 2.^a son Borg Warner, mientras que la de 3.^a y 4.^a son del tipo Porsche.

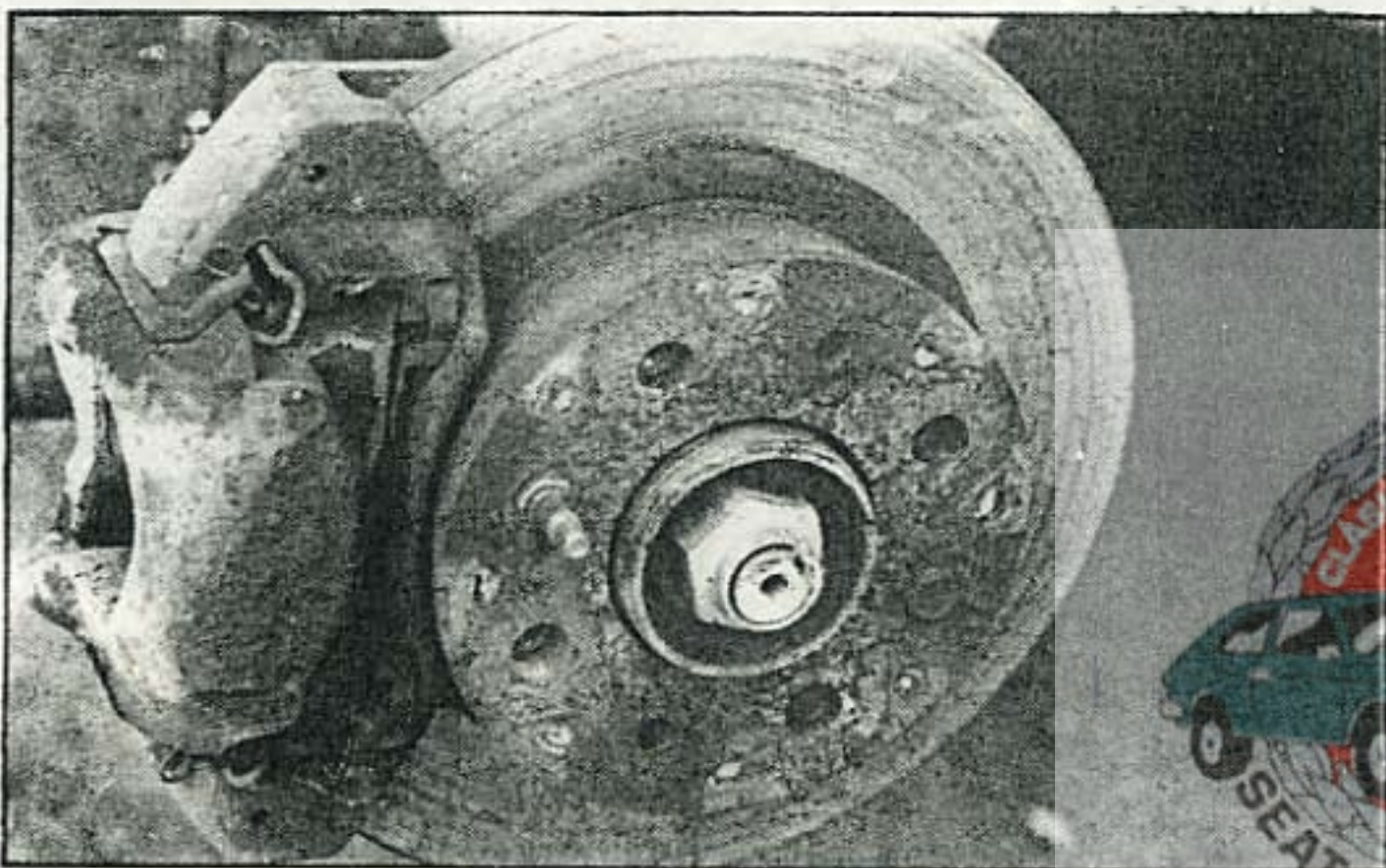
Su dureza es criticable, así como una falta de precisión en el paso de la 3.^a a la 4.^a, que no se hace en línea recta, sino a través de un "escalón" particularmente molesto.

En lo que a escalonamiento se refiere, hay que señalar que la 4.^a está ligeramente sobremultiplicada, y ello hace aparecer frecuentemente un "hueco" entre ella y la 3.^a, relativamente corta (110 kilómetros por hora), mientras que la 2.^a llega casi a **PUNTOS: 2** 80 Km/h.

FRENOS



Sistema de asistencia por «servo» Master-Vac que se muestra eficaz.



Disco delantero con pinza única.

Las primeras versiones del Seat Sport, con motor de 1.200 c.c., no estaban equipadas con «servo» por considerar este elemento poco «deportivo». Un error que ha quedado subsanado en el «1430», cuyo sistema de doble circuito, con tambores atrás y discos delanteros, cuenta, lógicamente, con el compensador de frenada del eje trasero en función de la carga del mismo y que evita su bloqueo prematuro, y una asistencia por depresión que reduce de forma considerable la presión a ejercer sobre el pedal y al mismo tiempo garantiza un superior rendimiento del conjunto.

El resultado, en la práctica, nos ha parecido muy positivo, con una buena capacidad de deceleración, incluso con el vehículo ocupado por tres personas y algo de equipaje y rodando a velocidad elevada, sin que notáramos tendencia al bloqueo en uno u otro eje.

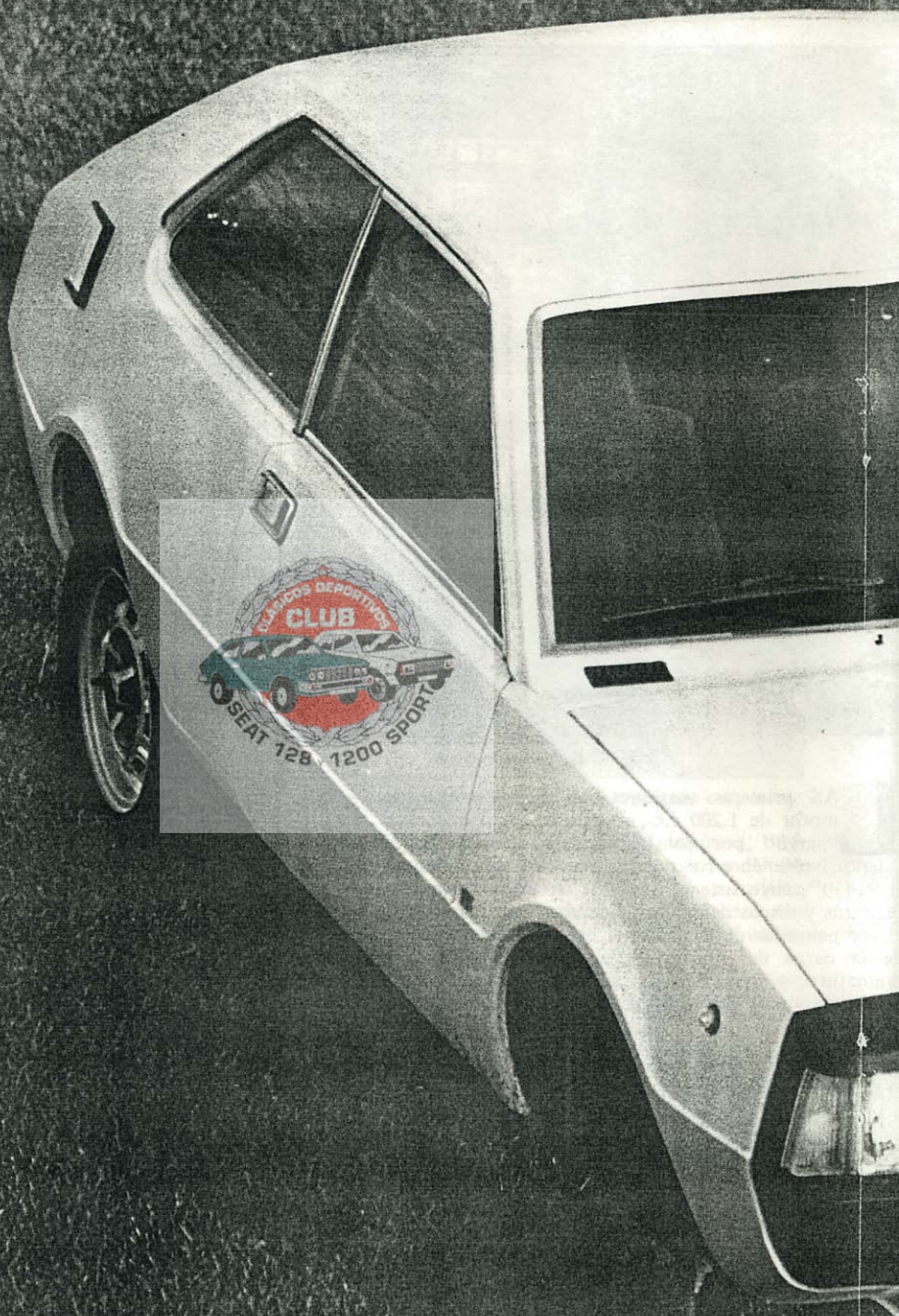
La resistencia al calentamiento la hemos podido ensayar con generosidad en esta época de altas temperaturas en la que, lógicamente, la evacuación del calor es menor. La pérdida de eficacia no es excesiva y el sistema se mantiene dentro de unas cotas razonables.

PUNTOS: 4

Decididamente masculino



con impacto
gris acero



SEAT 1430 SPORT



M-8164-CD

... el despertar
a la sensibilidad
mediterránea

AGUA
BRAVA

eau de cologne

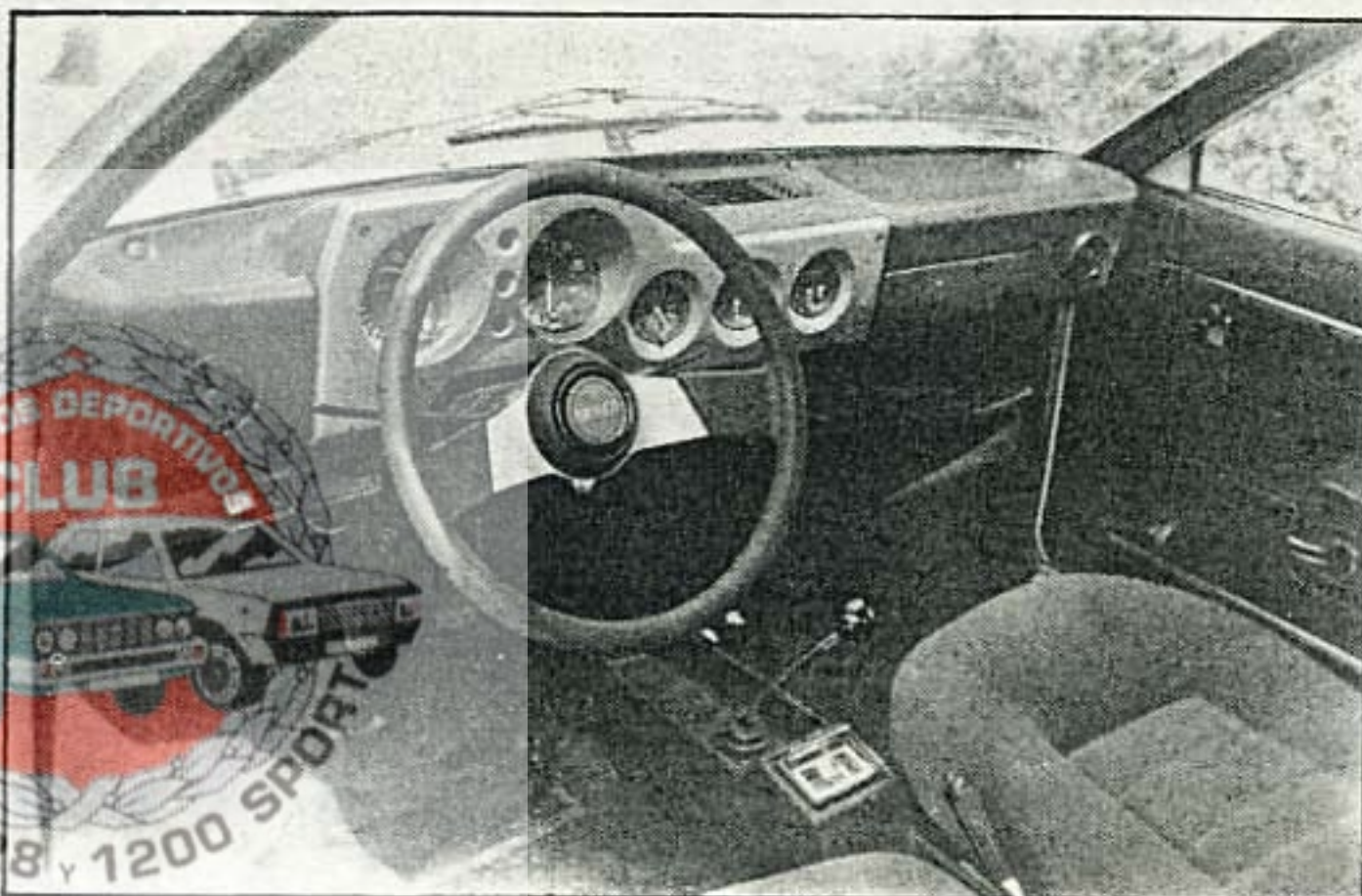
PUIG
6³/₄ fl. oz. - 200 ml

de venta en perfumerías

DIRECCION



El ángulo de giro de la dirección permite una buena maniobrabilidad.



Volante de pequeñas dimensiones que se adapta bien a su público.

PARA un vehículo con tracción delantera, ofrecer una dirección suave y precisa es fundamental. Tanto más cuanto se trata de un turismo destinado a un público "selecto" que valorará este elemento prioritariamente a los aspectos más utilitarios.

En el Seat 1430 Sport, se ha logrado un buen resultado, gracias al sistema de cremallera que es a la vez de preciso en carretera y bastante suave para las maniobras de aparcamiento, lo suficientemente rápido en el tráfico urbano, con reacciones que permiten al conductor "sentir" bastante claramente el coche, sin la más mínima holgura. Las dimensiones del volante —bastante pequeño— están adoptadas a este vehículo. La desmultiplicación es correcta, con un radio de giro de 4,8 m. El volante carece de personalidad. Es una lástima en este coche, que merecería algo más que el elemento de que está equipado, con claxon en el centro y que, a pesar de su forro de material esponjoso, parece una simple mejora del Seat 133, el modelo más económico de la gama

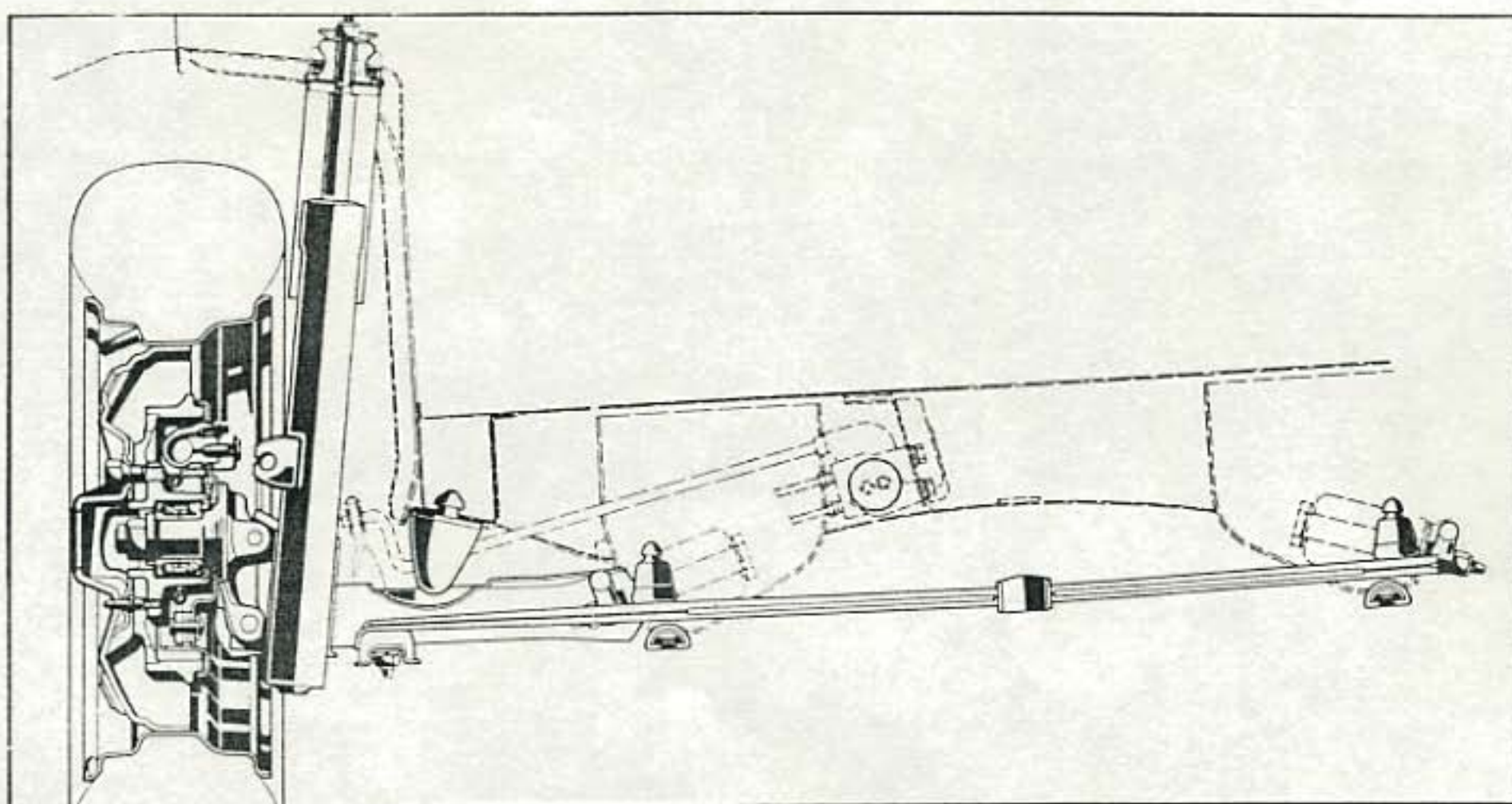
PUNTOS: 4

PARA su pequeño "deportivo", Seat ha adoptado un conjunto que ofrece un nivel de estabilidad mejor que en el vehículo del que el Sport está derivado (el 127) y, al mismo tiempo, un nivel de confort comparable.

Está dotado de cuatro ruedas independientes, con eje delantero McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

Atrás, amortiguadores telescópicos y ballesta transversal que actúa también como elemento estabilizador.

El conjunto es simple y su eficacia en carretera es indiscutible para todo tipo de trazado aunque, en el aspecto del confort, se muestra excesivamente rígido en cuanto el firme aparece algo deteriorado. La dureza de los amortiguadores y muelles helicoidales, unida al diseño de los asientos, hace que se "salte" al menor desnivel o bache.



Esquema de la suspensión trasera con la ballesta transversal que la caracteriza.

Ello resulta extremadamente desagradable, pues se nota tanto en las plazas delanteras como en las traseras, sin que en los primeros, como ocurre en muchos vehículos, se encuentren al abrigo de las sacudidas a que se somete al personal "de atrás".

La adopción de un ángulo de

caída negativa para las ruedas traseras mejora aun el "agarre" de la suspensión, mientras que la elección de ruedas de 165/70 SR 13 (Michelin ZX) es particularmente acertada.

PUNTOS: 4



Por carreteras de «segundo orden» la dureza de la suspensión hace sufrir a los ocupantes.

COMPORTAMIENTO EN RUTA



BRIOSOS, elástico, manejable, de buenas prestaciones y consumo recortado, el Seat 1430 sólo tiene un inconveniente serio en carretera: su confort. En este aspecto, es el digno continuador de prestigiosos vehículos británicos del género, que hacían una cuestión de honor el someter a sus ocupantes a las más

variadas y sofisticadas "torturas".

El Seat 1430 Sport no llega a tanto, ni en prestaciones, estabilidad, etc. ni en lo del confort. En ambos extremos se puede comparar sin grandes dificultades a los turismos polivalentes de los que ha adoptado buen número de elementos, acentuando, lógicamente, los

aspectos "dinámicos" que su "deportividad" exige.

Con tracción delantera y motor transversal, es un clásico "todo delante" en el que el comportamiento en ruta está fuertemente condicionado por la mayor o menor capacidad del eje delantero a transmitir los esfuerzos —en este modelo considerables— del grupo motriz. El resultado es bueno gracias a la ya larga experiencia que tienen en el apartado de las tracciones delanteras los técnicos de Fiat-Seat; sólo la dureza de la caja de cambios presenta terreno a discusión. Los anclajes del motor, como ya hemos señalado anteriormente, se han visto reforzados en esta versión.

Frenos, dirección, embrague y motor ofrecen una excelente homogeneidad y confieren al vehículo uno de los comportamientos en ruta más positivos de cuantos turismos se presentan en el mercado nacional.



Con una excelente relación peso/potencia, su comportamiento en ruta puede ser brillante.

PUNTOS: 5



M-8164-CD

ESTABILIDAD



La suspensión de cuatro ruedas independientes proporciona un «agarre» aceptable.

masas que ello representa, dentro de un conjunto que, ya de por definición, recarga brutalmente el peso en el eje delantero.

Con una suspensión trasera a base de amortiguadores hidráulicos y ballestón transversal, la estabilidad de este eje es excelente y ello garantiza el mantenimiento de la trayectoria, corrigiendo las pequeñas oscilaciones que detectamos en el tren delantero.

En estas condiciones, la incidencia del viento lateral es apreciable, notándose claramente los "tirones" del volante cuando cruzamos un camión o pasamos junto a cualquier otro obstáculo.

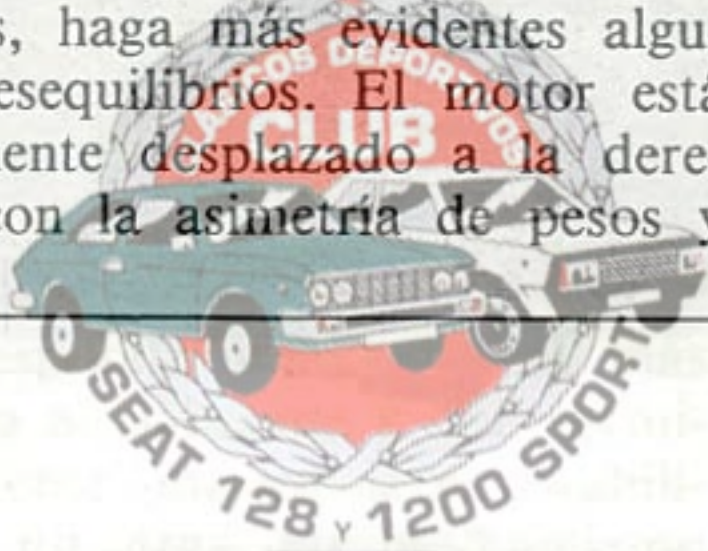
El comportamiento básico es subvirador, es decir con tendencia a girar menos de la cuenta, por el peso que soporta el eje delantero, pero es una tendencia poco marcada y con el coche cargado se llega a una casi total "neutralidad".

PUNTOS: 4

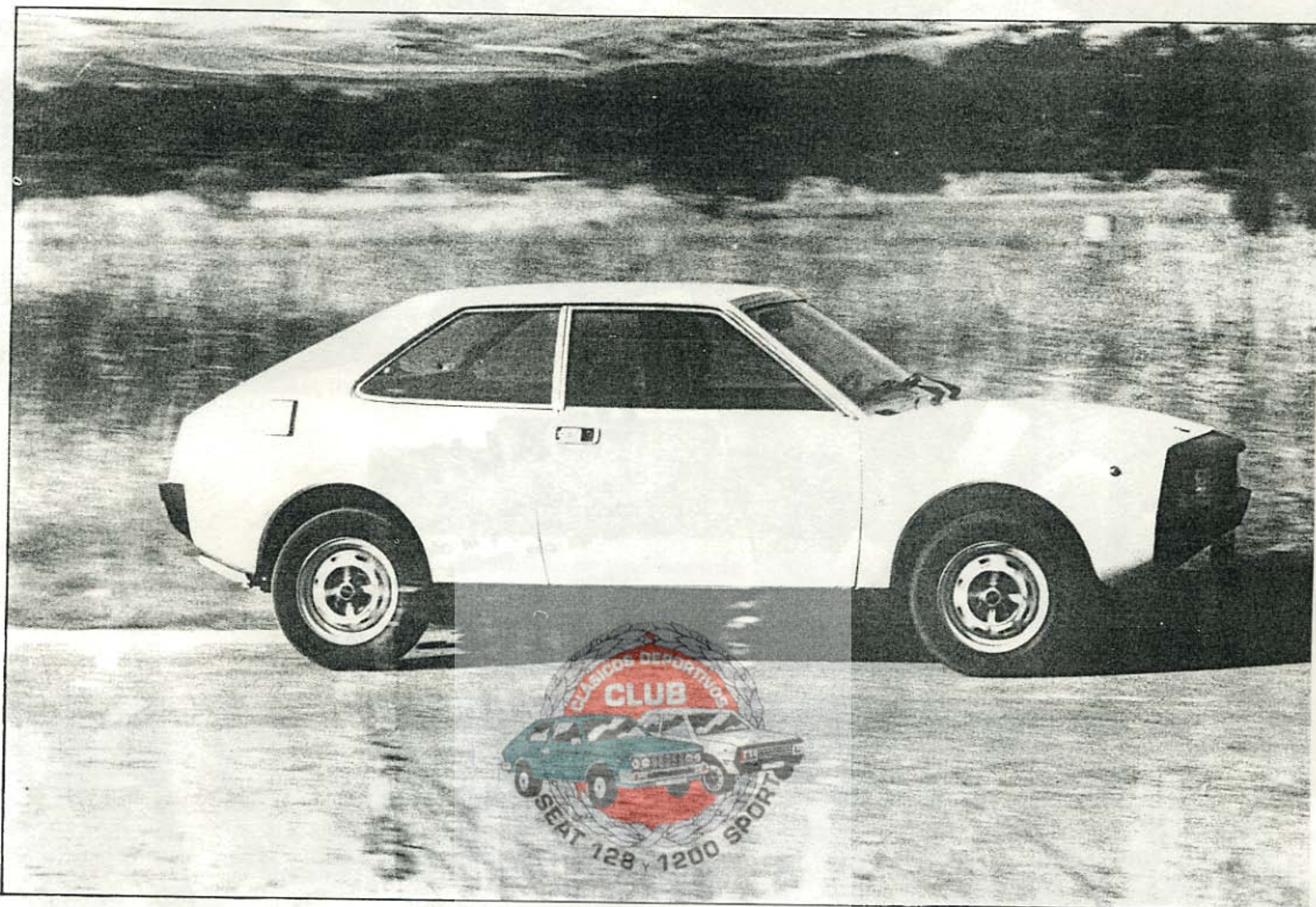
EL Seat 1430 Spor es un vehículo extremadamente sensible, con unas reacciones rápidas que pueden dar la sensación, en un primer momento, de falta de estabilidad. Se trata, en realidad, de unas variaciones de la trayectoria de muy limitada amplitud, debidas principalmente a su tren delantero al que se ha suprimido la caída negativa que tan

buen resultado daba en el 1200 Sport.

La suspensión de cuatro ruedas independientes responde al mismo esquema que en el 127 y 128 aunque la instalación de un motor ya con una potencia y peso apreciables, haga más evidentes algunos desequilibrios. El motor está totalmente desplazado a la derecha, con la asimetría de pesos y



Su tracción delantera y el reparto de pesos favorable al eje anterior propicia un comportamiento típicamente subvirador.



En prestaciones puras el Sport 1.430 resulta más eficaz en aceleración que en velocidad punta.

EL Seat 1430 Sport tiene a su favor todos los elementos necesarios para seducir a los clientes de aspiraciones "deportivas" que, además, quieren que todo el mundo se entere de ello.

Dotado de un motor particularmente brioso, con un peso apenas superior a los 800 Kg. y unas dimensiones bastante reducidas con la incidencia que ello tiene en la resistencia aerodinámica, el resultado debería ser un verdadero "tiro". Decimos debería porque en la práctica el vehículo que hemos probado se mostraba bastante discreto, con cierta reticencia a alcanzar su velocidad máxima y dándonos una cifra de velocidad punta (151,2 Km/h) muy

inferior a la anunciada por Seat (165 Km/h) en su catálogo.

Las causas de estos resultados algo decepcionantes, pueden achacarse a un motor insuficientemente rodado aunque, por la posición del cuenta-vueltas, la velocidad máxima de catálogo parece muy optimista. Al mismo tiempo, la sequedad de la suspensión y las bruscas sacudidas que produce, incitan a levantar el pie cuando se circula por carreteras algo deterioradas y ello influye en esa sensación de falta de brillantez que hemos apreciado durante esta prueba y que se contradice con lo que pudimos constatar en otra unidad del mismo vehículo en el otoño último, en un viaje de ida y vuelta a París.

En aceleración, el kilómetro con

salida parado lo hemos cubierto en 34 segundos, lo cual se puede considerar como un resultado bueno, aunque no espectacular.

En la práctica, el Seat 1430 Sport se muestra relativamente irregular. No cabe duda de que se le puede sacar un rendimiento elevado prácticamente en cualquier tipo de itinerario, aun en los más tortuosos, gracias a su manejabilidad y a sus dimensiones reducidas, pero no podemos olvidar que para ello debemos concentrarnos realmente y conducir sin titubeos, porque tanto el nivel sonoro como las vibraciones y saltos del vehículo incitan constantemente a levantar el pie.

PUNTOS: 4

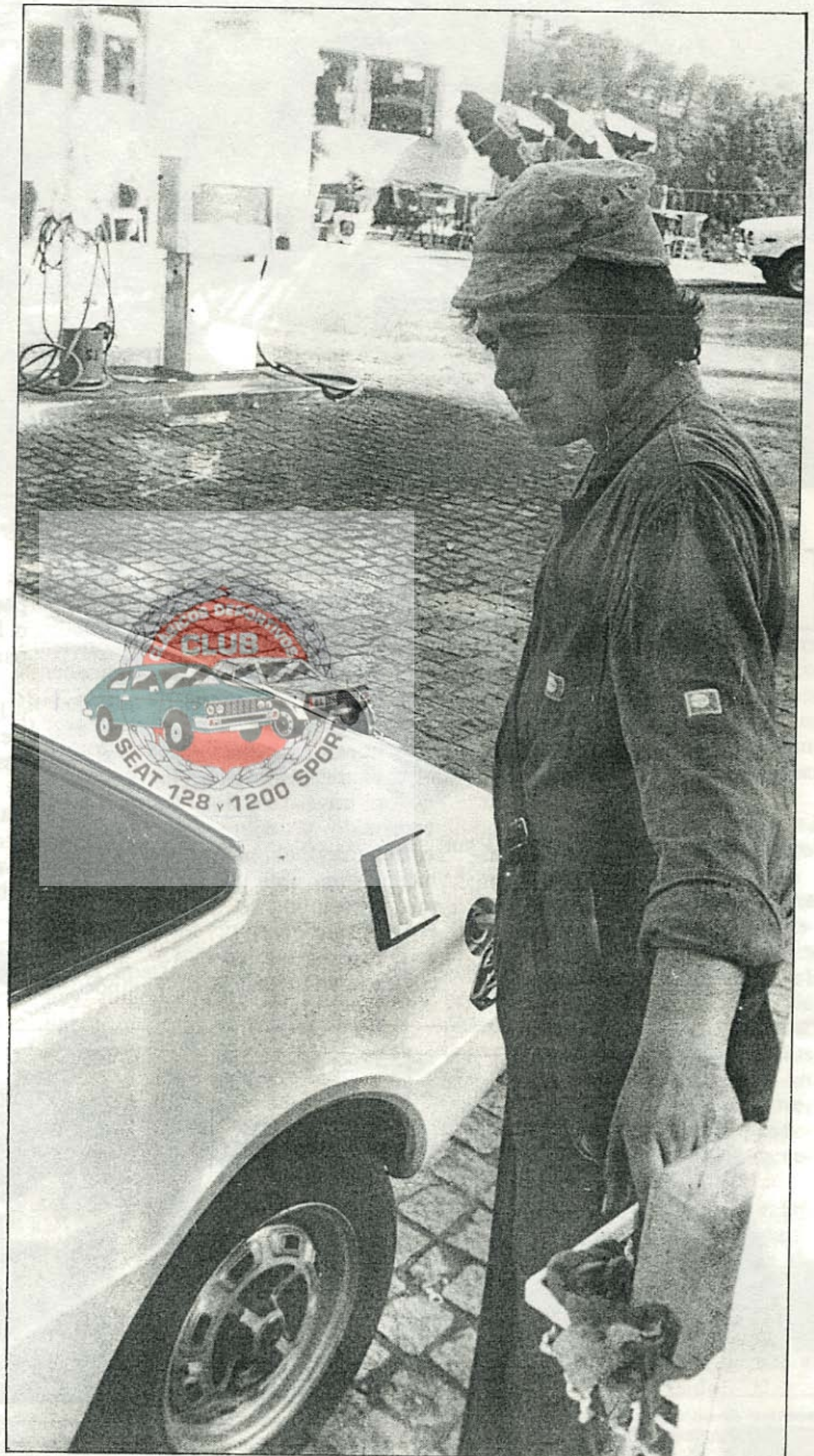
ES, sin lugar a dudas, uno de los grandes atractivos del Seat 1430 Sport. El juego combinado de un motor de cilindrada elevada y de una carrocería de pequeñas dimensiones ha permitido a los técnicos de Seat afinar bastante en este apartado y mejorar los resultados, ya buenos, del anterior Seat 1200 Sport.

Su curva de consumo se caracteriza por no presentar una progresión excesiva, manteniéndose dentro de los valores aceptables aun a altas velocidades. Rodando "a tope", o casi, por autopista y carreteras secundarias, pero no excesivamente viradas y sin desniveles importantes, consumió 10,8 litros, que puede considerarse como el máximo para este vehículo (con tres personas y algo de equipaje), mientras que con el conductor solo y rodando realmente suave se llegó a bajar el consumo a 6,3 litros aunque, en ese caso, la media obtenida no era, ni mucho menos, la misma.

El haber instalado un carburador de doble cuerpo se traduce en este ahorro apreciable de combustible, puesto que la segunda mitad no entra en funcionamiento más que en contadas ocasiones, cuando realmente el conductor lo necesita, dejando de funcionar inmediatamente al levantar ligeramente el pie, proporcionando una mezcla menos rica cuya potencialidad energética debe de ser particularmente bien aprovechada por los resultados que hemos obtenido.

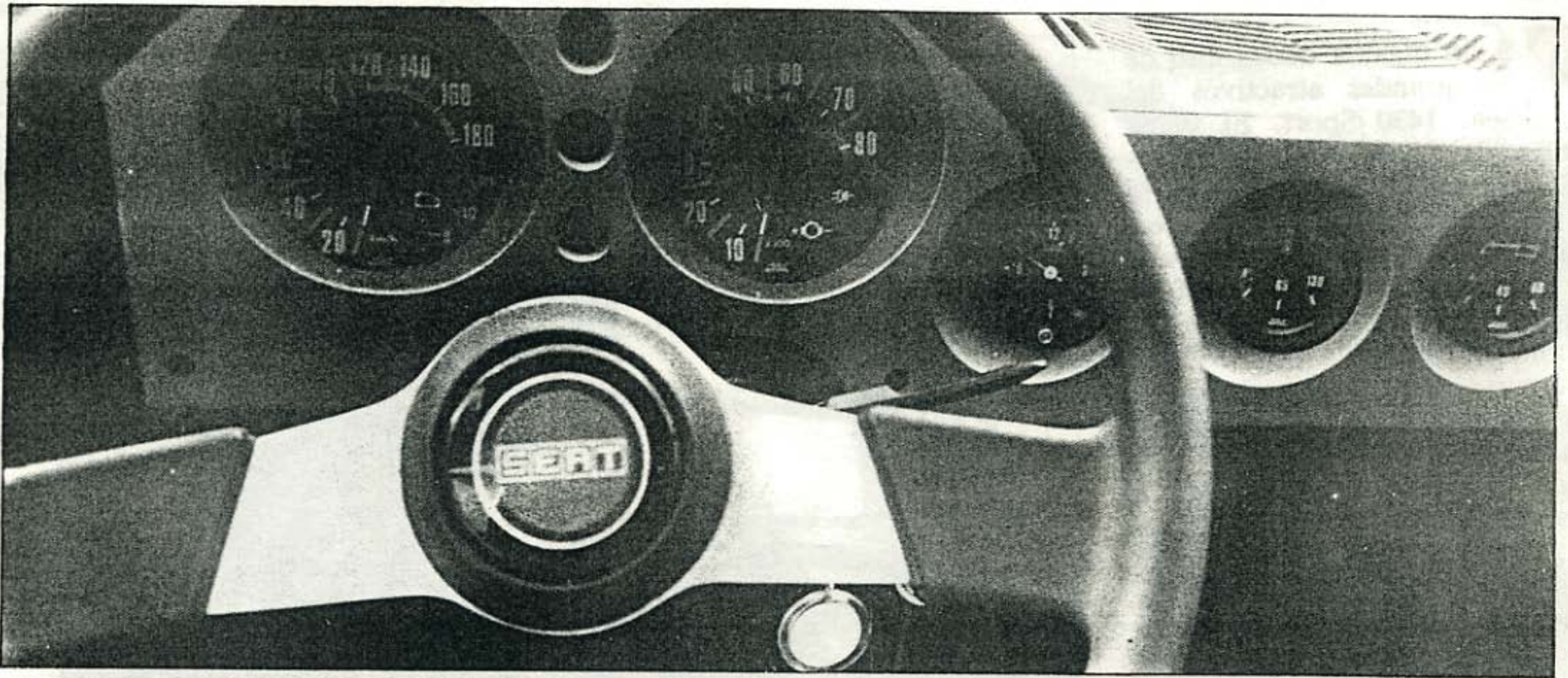
En el terreno del combustible el gran defecto de este vehículo está en la ridícula capacidad del depósito de combustible, en el que sólo caben 30 litros, inadecuada para un turismo que, lógicamente, tiene vocación de gran viajero. El tamaño pero también la posición, realmente muy poco protegida. Como detalle positivo, la instalación "de serie" de un tapón con cerradura en el depósito.

PUNTOS: 4



El consumo es reducido, sí, pero aún con ello el depósito resulta demasiado pequeño.

EQUIPO



Tablero de instrumentos en el que nos falta, por lo menos, un parcial de kilómetros.

LA filosofía de un vehículo como el Seat 1430 Sport, destinado a un público minoritario y con un precio de venta alto, nos haría esperar un equipo bastante completo que compensara a sus propietarios de los inconvenientes que en otros terrenos implica este tipo de turismos.

La realidad es que Seat no ofrece un nivel particularmente alto, más bien lo contrario, empleando elementos de estricta serie en el 127 y sin añadir nada excepcional.

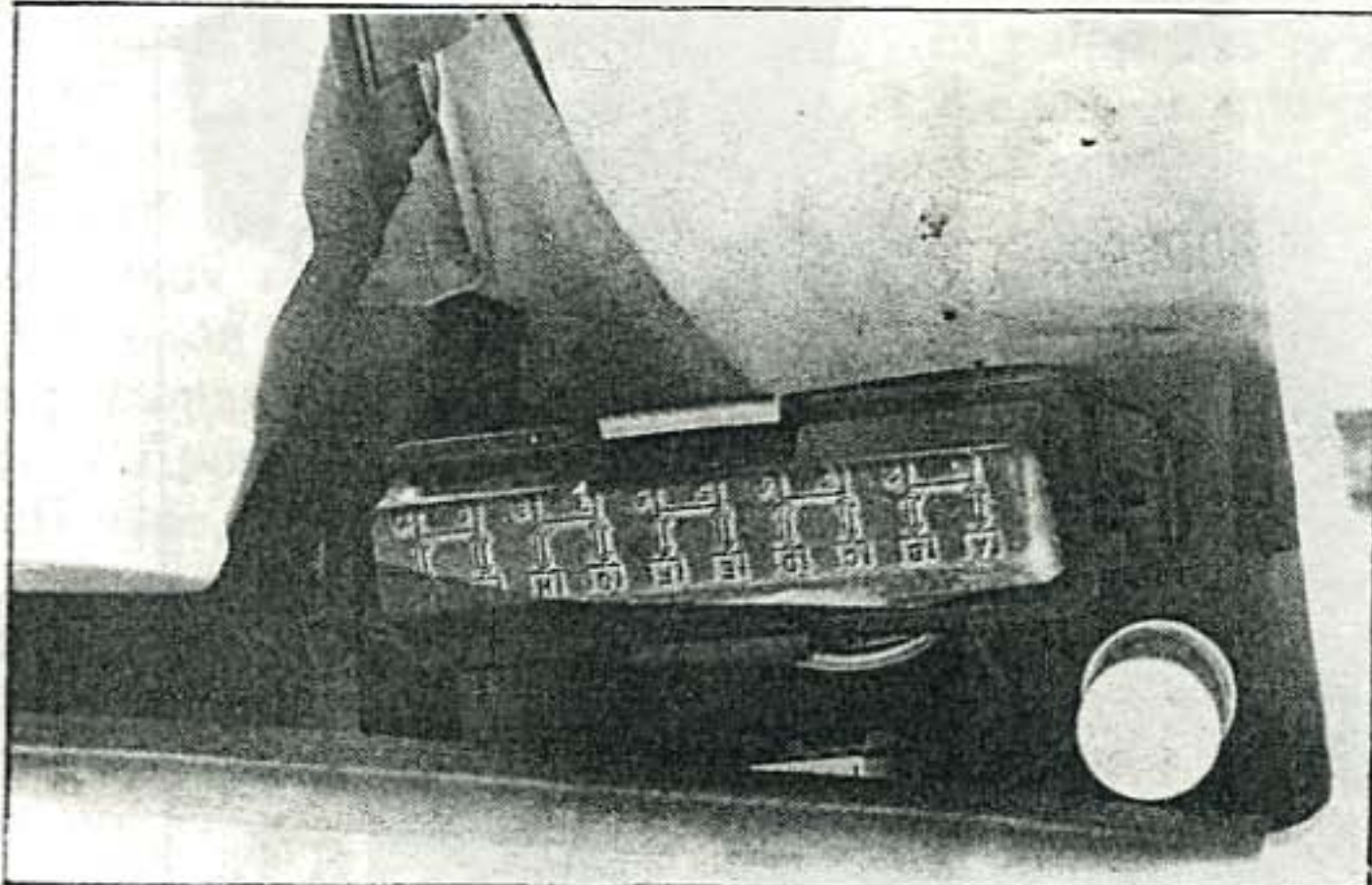
Hay que señalar, además, que la

instalación de una mecánica transversal en el capó del Sport no se ha logrado de forma suficientemente satisfactoria, apareciendo bastante espacio desperdiciado mientras que algunos elementos de control y reparación frecuentes se encuentran casi inaccesibles. Tal es el caso del nivel de aceite, pasando a través de los cables del encendido y, sobre todo, de la correa del alternador, prácticamente imposible de cambiar. Al mismo tiempo, se ha perdido el espacio que en el 127 se dedicaba a la rueda de repuesto, ahora colocada en el maletero. Tampoco

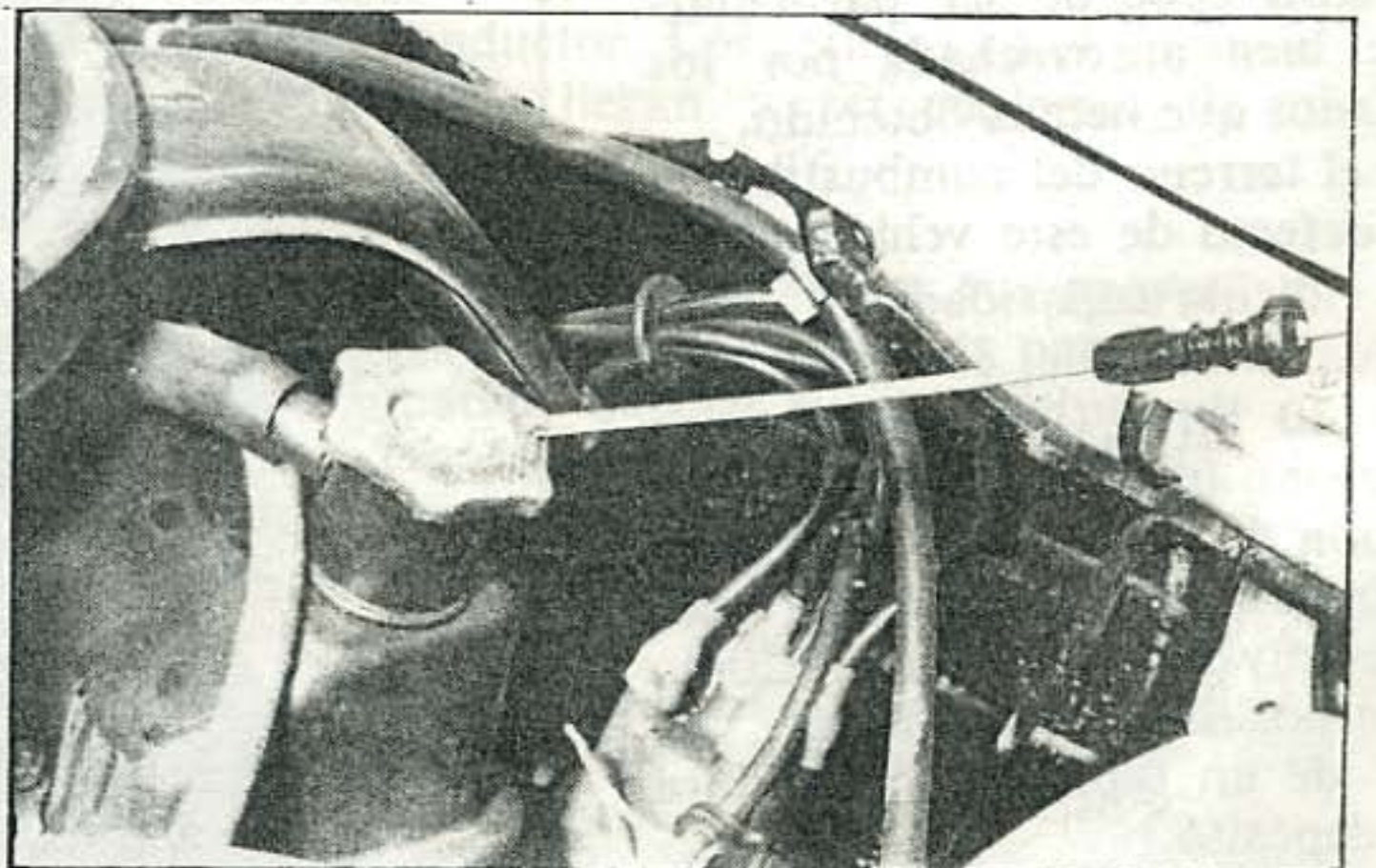
es aceptable no equipar este "deportivo" con cinturones de inercia o la ausencia de cuentakilómetros parcial.

En contrapartida, algunos elementos son dignos de señalar, la instalación de un "servo" bastante potente, de doble claxon, de manómetro de aceite y termómetro de agua, de un reloj de cuarzo, lava-parabrisas eléctrico y algún detalle más.

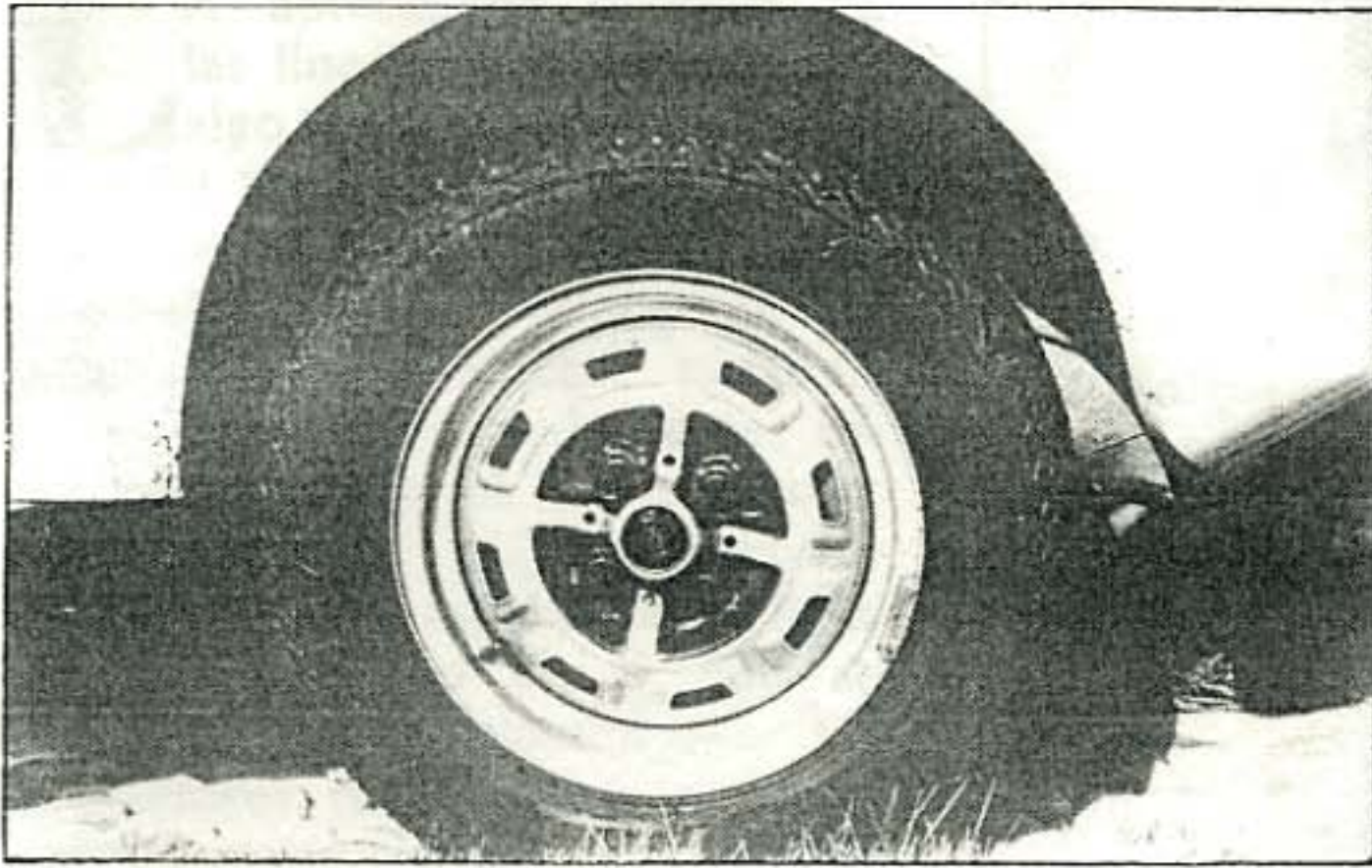
PUNTOS: 3



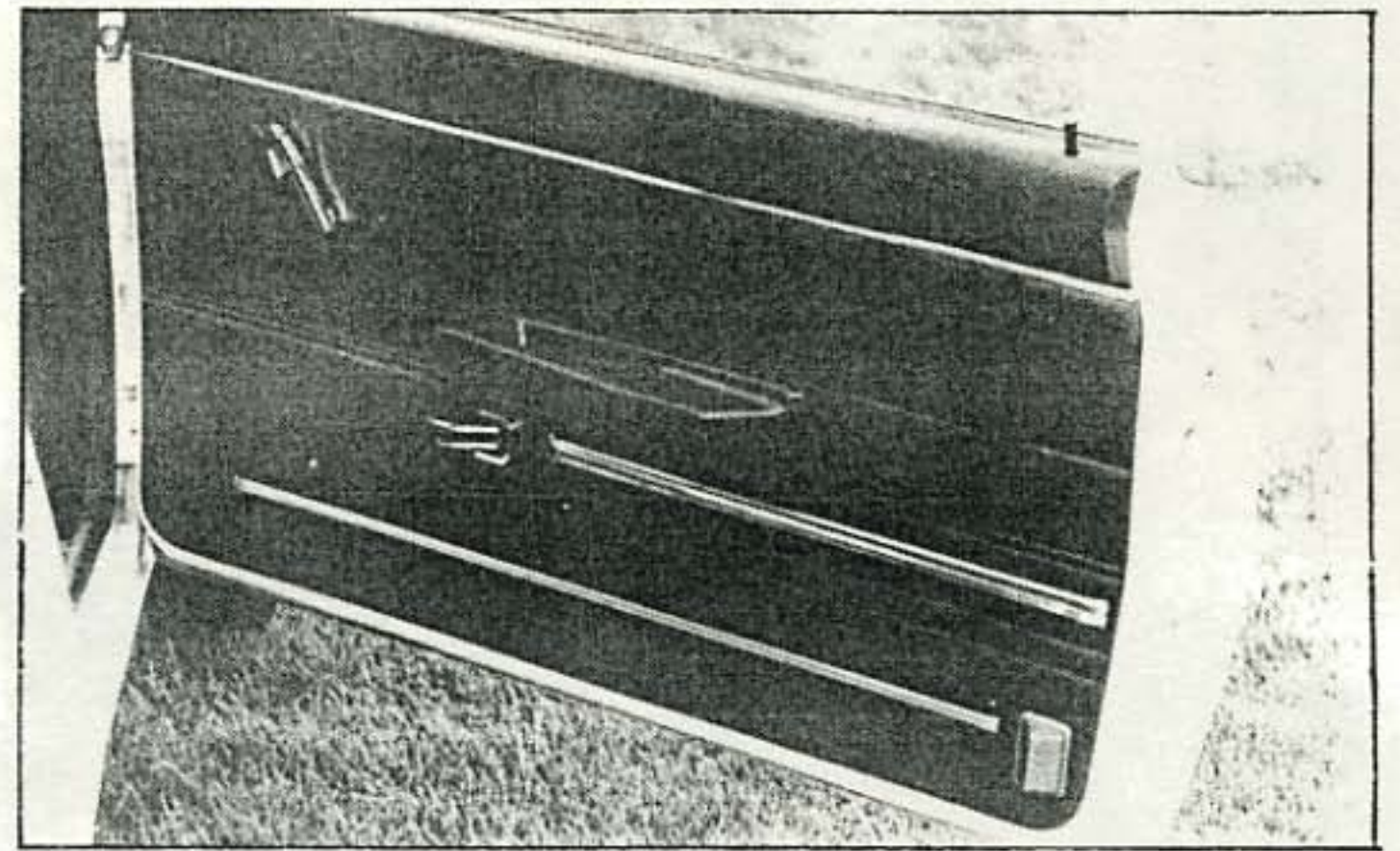
Una «central de control» del equipo eléctrico se ha instalado en un lugar suficientemente accesible junto a la batería.



Para verificar el nivel de aceite es casi imposible no ponerse perdido de grasa o no quemarse.



Ruedas de cuatro espárragos y un diseño bien logrado dentro de su sencillez.



Los interiores ofrecen una impresión menos favorable para un vehículo de su categoría.

EL Seat 1430 Sport está actualmente destinado de forma casi exclusiva a la exportación. Esto ha exigido un claro esfuerzo en el acabado de cada unidad, puesto que la clientela en países como Alemania, Suiza, Francia, etc. no acepta cualquier cosa y, además, se trata del prestigio de Fiat, bajo cuya marca se vende.

En su conjunto, su acabado es bueno, con un aspecto exterior bastante cuidado, aunque en los interiores se achaque el empleo de

elementos de serie en turismos de la gama baja de Seat que afean el conjunto, rebajando la sensación de calidad que, lógicamente, tiene que ofrecer este tipo de turismos. Es incomprensible que ciertos accesorios se encuentren casi como "de pegote", sin integrarse en el diseño del conjunto, como es el caso del encendedor eléctrico, atornillado junto a los mandos del ventilador-calefacción.

El salpicadero está poco conseguido en lo que a sus últimos retoques se refiere. Carece, incom-

prensiblemente, de una guantera que cierre con llave y tampoco se han instalado elementos para depositar objetos en las portezuelas.

Buena calidad, en lo que a acabado se refiere, de los asientos, y en general, del tapizado, con un tejido sintético de color discreto y tacto agradable que no resulta molesto con los fuertes calores veraniegos.

PUNTOS: 3



El aspecto externo da una buena sensación de pulcritud y acabado, con un frontal de caucho deformable.

LA adecuación del Seat 1430 para la exportación ha supuesto una serie de modificaciones en el equipo y detalles que los modelos inicialmente previstos para la venta en el mercado interior no llevaban. Estas transformaciones, que le han permitido pasar los diferentes controles de homologación de la C.E.E., muestran, por si era necesario demostrarlo, que la industria auxiliar española está a la altura que el creciente potencial económico del país exige.

En este terreno, hay que reconocer que la integración de las diferentes industrias instaladas en España a unos dispositivos de producción más amplios, con la compra de patentes, pago de royalties, etc. hace que esté desplazado cualquier triunfalismo.

Cuando suenan cada vez con mayor insistencia los rumores de una mayor participación de Fiat en el capital de Seat, no hay más remedio que reconocer que no se trata de un fenómeno aislado dentro del amplio contexto de las empresas que trabajan en o para el automóvil, puesto que en el terreno de los componentes (ya sean eléctricos, mecánicos u otros) las firmas que no eran ya, de origen, filiales de otras extranjeras, están progresivamente perdiendo su autonomía, como resultado de la evolución lógica del sector en el que cada vez existe menos sitio para las iniciativas particulares.

PUNTOS: 4

Elemento	Marca*	Puntos
Limpiaparabrisas	Femsa	4
Retrovisores	AR-to (E-2)	5
Pintura	Ivanow	4
Sistema de frenos	Bendibérica	4
Luces	Kimby (Lic. Carello)	2
Claxon	Femsa	4
Tablero de instrumentos ..	Veglia Bressel	2
Cinturón de seguridad	Novolan	1
Lunas y cristales	Luxarit/ Securit	4
Motor de arranque	Femsa	4
Neumáticos	Michelin ZX	4
Batería	Tudor	3
Calefacción, ventilación ...	Faessa	2
Dirección	Torfinasa	5
Embrague	Fraymon	5
Pastilla y forros frenos	Ferodo	4
Intermitentes	Gemo	4
Amortiguadores	Casa	3
Cerraduras	I. Teluq	3
Equipo eléctrico	Femsa	4

TOTAL PUNTOS 71

Alcanzando el total de 71 puntos sobre 100, nuestra valoración, eludiendo los decimales, es de 4 puntos sobre 5.

* Seat, como los demás fabricantes, cuenta con varios proveedores para cada elemento. Las marcas y valoraciones aquí indicadas corresponden al vehículo ensayado.

LO MAS DESTACABLE

DENTRO de un nivel muy homogéneo en todos los elementos que equipan al Seat 1430 Sport, hemos encontrado el retrovisor interno digno de resaltar, sin que, a primera vista, nada justifique esta elección. Se trata de un retrovisor con dos posiciones (noche-día) como los de la mayoría de los turismos actuales pero que, contrariamente a la moda que se está imponiendo, se encuentra atornillado en el reborde del parabrisas en lugar de pegado a la luna, con la garantía de solidez que ello supone.

Las dos posiciones están bien definidas y al pasar de una a otra no se desregla el retrovisor y ello, por banal que parezca, es importante y poco frecuente.



¿Le gustaría ser MECANICO DE AUTOMOVILES?



¿Le gustaría ser Mecánico de Automóviles? Esta es realmente una profesión para hombres activos y modernos. Hoy puede conseguir el título de mecánico de un modo sencillo y sin complicaciones. Sin necesidad de moverse de su casa ni de dejar sus ocupaciones habituales, aprovechando los ratos libres.

En nuestros días no existe otra profesión que ofrezca mayores posibilidades económicas que la mecánica de automóviles.

Si Vd. es una persona aficionada a la mecánica, a las carreras de automóviles, al moto-cross o alguna de las variadas y sugestivas actividades que se desarrollan alrededor del motor, no lo dude, su porvenir está en la mecánica de automóviles. Una profesión bien considerada y que goza de prestigio.

¿QUE APRENDERÁ?

La enseñanza que Vd. recibirá es tan completa, que le capacitará para poder realizar toda clase de trabajos relacionados con el motor. Vd. llegará a conocer todo cuanto se refiere al montaje, desmontaje y conservación de automóviles, tanto de marcas nacionales como extranjeras. Todo lo que pueda ser de interés práctico para un Mecánico es detenidamente estudiado en este Curso.

El Curso se compone de 24 cuadernos de lecciones con un total de 1.136 páginas ilustradas con más de 1.200 fotografías y dibujos. Además de las lecciones, con este Curso le enviaremos las fichas técnicas de 335 marcas diferentes de automóviles, lo cual será un instrumento de gran utilidad en su vida profesional.

PRECIO REDUCIDO

Cuando Vd. se entere del precio de este Curso se quedará sorprendido de lo muy económico que resulta, pudiéndolo pagar además en cómodas mensualidades.

En poco tiempo y casi sin darse cuenta. Vd. podrá obtener el título de Mecánico de automóviles. ¿No será magnífico? Tendrá el porvenir asegurado, trabajará en una profesión que le gusta y tendrá un sueldo muy elevado. Y no sólo esto, sino la posibilidad, en cuanto tenga más experiencia, de poder instalarse por su cuenta sin tener que depender de nadie.

Solicite el folleto gratuito del Curso de Mecánico de Automóviles mediante este cupón.

**OTROS CURSOS: ELECTRICIDAD AUTOMOVIL
JEFE TALLER AUTOMOVILES • MECANICO MOTORES
DIESEL • LOCALIZACION AVERIAS • FONTANERIA
FOTOGRAFIA • ELECTRONICA**

CEAC

CENTRO DE ENSEÑANZA A DISTANCIA
Autorizado por el Ministerio de Educación y Ciencia n.º 54
Aragón, 472 (Dpto. V - 5 M) Barcelona 13
☎ (93) 245 33 06

GRATUITAMENTE deseo recibir información del curso o cursos:

Nombre _____

Edad _____ Profesión _____

Domicilio _____

Población _____ Dto. _____

Provincia _____

CEAC Aragón, 472 (Dpto. V - 5 M) Barcelona 13

VIRTUDES Y DEFECTOS

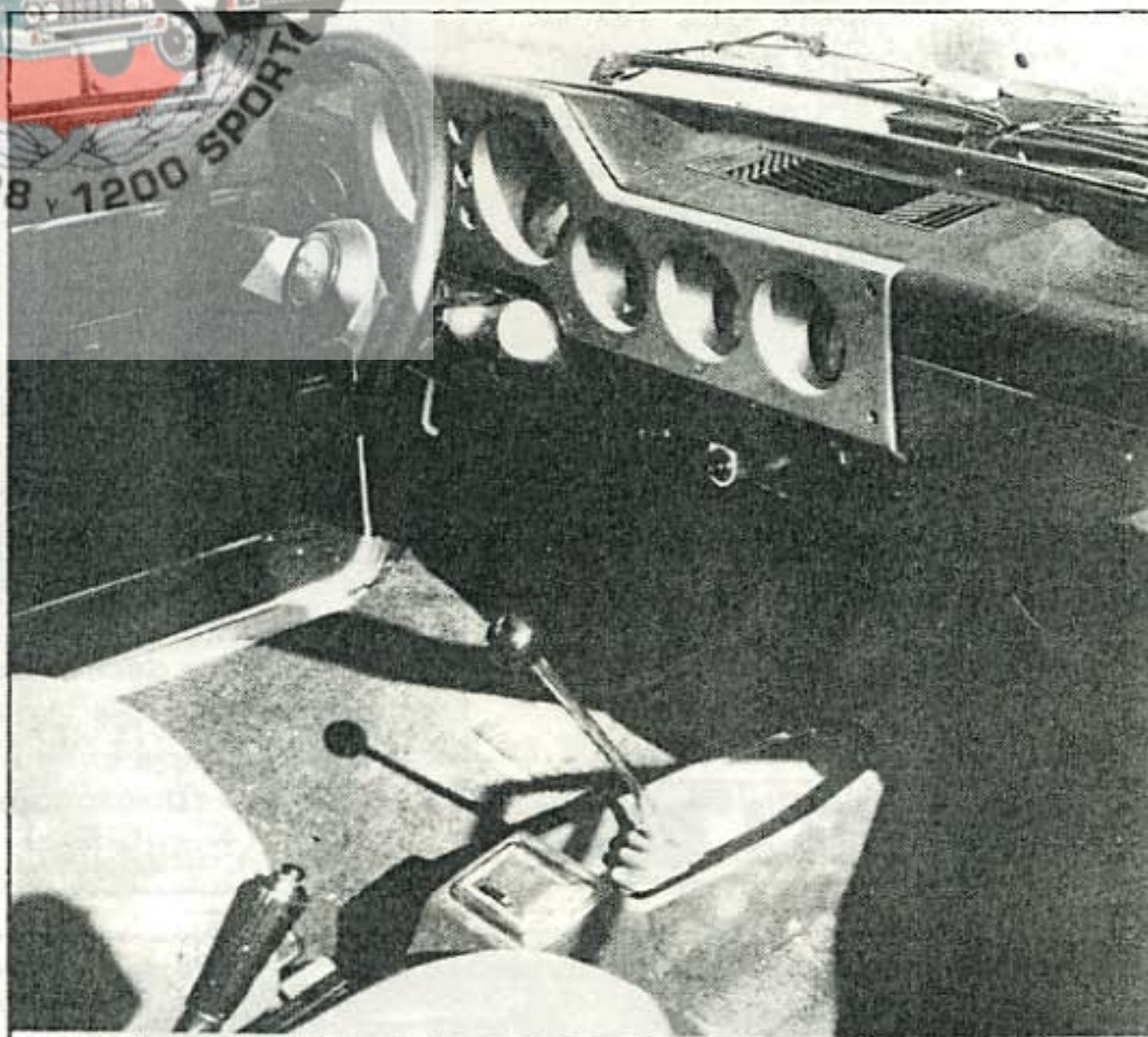


El 1.430 Sport se «vende» por su línea.

LO MEJOR

Consumo reducido

*Coche rápido en todo tipo de recorridos
Línea original*

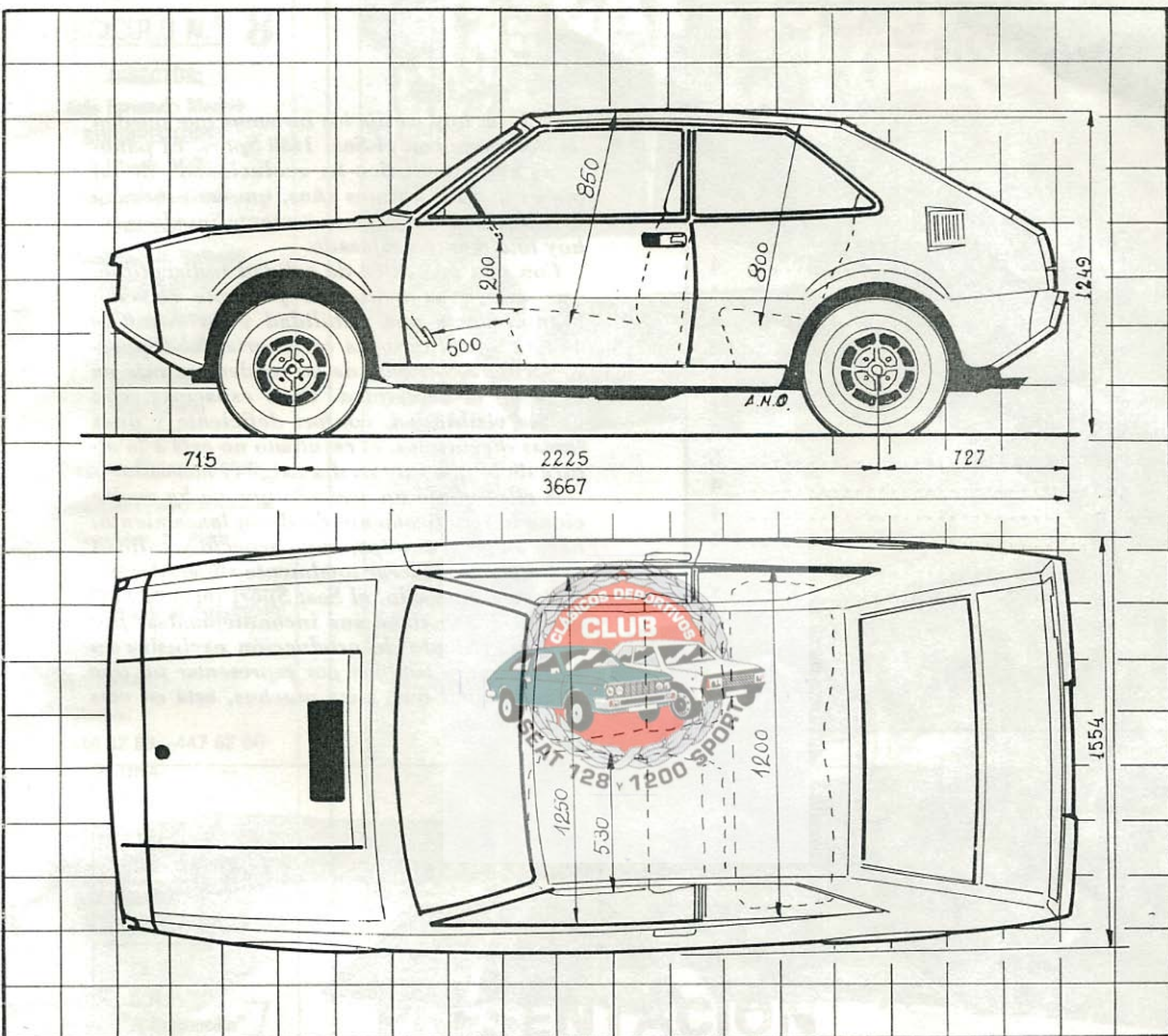


El aprovechamiento del espacio y el diseño del habitáculo dejan bastante que desear.

LO PEOR

*Escaso confort y habitabilidad
Caja de cambios dura e imprecisa
Depósito de gasolina demasiado pequeño*

DIMENSIONES Y CARACTERISTICAS



MOTOR

Situación y disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: Cuatro en línea. Cilindrada total: 1.438 c.c. Diámetro por carrera: 80 x 71,5 mm. Relación de compresión: 9:1. Potencia y régimen máximos: 77 CV DIN a 5.400 r.p.m. Par máximo: 11,2 mkg. a 1.800 r.p.m. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Distribución: Arbol de levas lateral. Cigüeñal: De cinco apoyos. Refrigeración: Por agua. Capacidad del circuito: 7,5 litros. Lubricación: Por aceite. Bomba de engranajes. Capacidad 3,9 litros. Generador: Alternador 480 W. Batería: 12V 45 Ah.

TRANSMISION

Tracción: Delantera. Embrague: Monodis-

co en seco. Caja de cambio: Cuatro velocidades y marcha atrás. Relaciones de cambio: 1.^a 3,583; 2.^a 2,235; 3.^a 1,454; 4.^a 1,042; MA 3,714:1.

CARROCERIA

Tipo y chasis: Monocasco-autoportante. Número de puertas: Dos. Número de plazas: Cuatro. Peso en vacío: 810 kilos. Peso máximo permitido: 1.135 kilos. Dimensiones: batalla 2.225 mm.; vía delantera 1.356 mm.; trasera 1.371 mm.; longitud 3.667 mm.; anchura 1.554 mm.; altura 1.249 mm. Capacidad del depósito de gasolina: 30 litros.

DIRECCION

Tipo: De cremallera. Diámetro de giro: 9,6 metros.

FRENOS

Sistema: Discos delanteros y tambores traseros con servofreno. Tipo de circuito: Doble. Superficie activa de frenada: 340 centímetros cuadrados.

SUSPENSION

Tipo: 4 ruedas independientes. Delantera: McPherson. Muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Amortiguadores telescópicos y ballesta transversal.

RUEDAS

Dimensiones: 4,5 J-13. Neumáticos: 145 ó 165 x 13.

CONCLUSION

PUNTUACION

Precio	3
Carrocería	3
Estética	4
Habitabilidad	2
Confort	2
Visibilidad	2
Seguridad	4
Mecánica	4
Motor	5
Transmisión	2
Frenos	4
Dirección	4
Suspensión	4
Comportamiento en ruta	5
Estabilidad	4
Prestaciones	4
Consumo	4
Equipo	3
Acabado	3
Industria Auxiliar	4

TOTAL PUNTOS 70

POCOS son hoy en día los turismos que pueden compararse con el Seat 1430 Sport. El panorama automovilístico ha evolucionado de tal manera en los últimos años, que un producto de diseño relativamente reciente puede estar hoy totalmente desfasado.

Con una mecánica de calidad indiscutible, que une a su brillantez y buena relación peso-potencia una fiabilidad y un costo de auténtico utilitario, la carrocería del «Sport» va a contra-corriente de las tendencias más en boga en la actualidad. Poco espaciosa, con escasa visibilidad, confort deficiente y unas líneas discutibles, el resultado no está a la altura de lo que hoy en día exige el mercado.

A ello se une un acabado que no ha evolucionado prácticamente desde su lanzamiento, hace ahora tres años, cuyo aspecto y calidad se puede considerar totalmente superado.

Pese a todo ello, el Seat Sport (más el 1430 que el 1.200) tiene sus incondicionales, por ser un vehículo de producción exclusiva en España, pero también por representar un tipo de automóvil que, para muchos, está en vías de extinción.



SEAT 1430 SPORT FRENTE A SUS RIVALES



SEAT 1430 SPORT



SEAT 128/3P 1430



SEAT 1.200 SPORT

CARACTERISTICAS

Precio total contado
Cilindrada
Motor
Potencia
Par máximo
Gasolina
Longitud
Anchura
Diámetro de giro
Suspensión

Peso en vacío
Capacidad del maletero
Con el asiento abatido
Velocidad máxima
(de Catálogo).

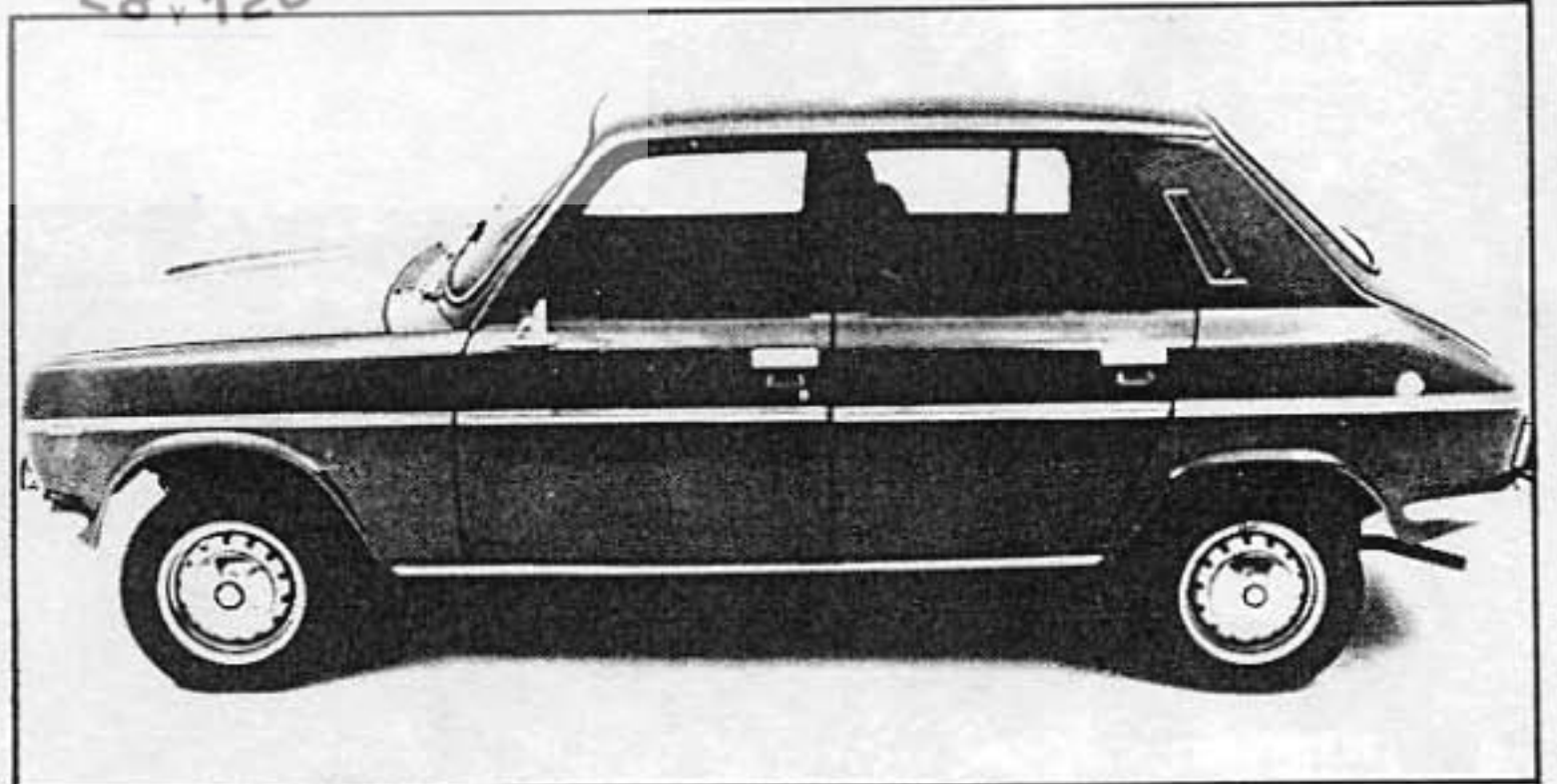
471.945
1.438 cc.
Transversal, 4 cilindros
77 CV DIN a 5.400 r.p.m.
11,2 MKG a 1.800 r.p.m.
«Super»
3,66 m.
1,55 m.
9,6 m.
Cuatro ruedas
independientes
810 Kg.
225 dm³
—
165 Km/h.

445.696
1.438 cc.
Transversal, 4 cilindros
77 CV DIN a 5.400 r.p.m.
11,2 MKG a 1.800 r.p.m.
«Super»
3,82 m.
1,56 m.
9,8 m.
Cuatro ruedas
independientes
855 Kg.
320 dm³
920 dm³
—
165 Km/h.

455.713
1.197 cc.
Transversal, 4 cilindros
67 CV DIN a 5.600 r.p.m.
9,2 MKG a 1.800 r.p.m.
«Normal»
3,66 m.
1,55 m.
9,6 m.
Cuatro ruedas
independientes
805 Kg.
225 dm³
—
163 Km/h.



**PROXIMO NUMERO:
SIMCA 1.200**



YA PUBLICADOS: Ford Fiesta (gasolina 90 N.O.), Chrysler 150 GT, Seat 127/3P Especial 1.010 cc., Renault 12, Citroën GS X2, Ford Fiesta 1.300 «S» y Peugeot 504 GL

¡¡COLECCIONELOS!!

Pida los números que le falten a:

VELOCIDAD

C/. Covarrubias, n.º 1
MADRID-10