

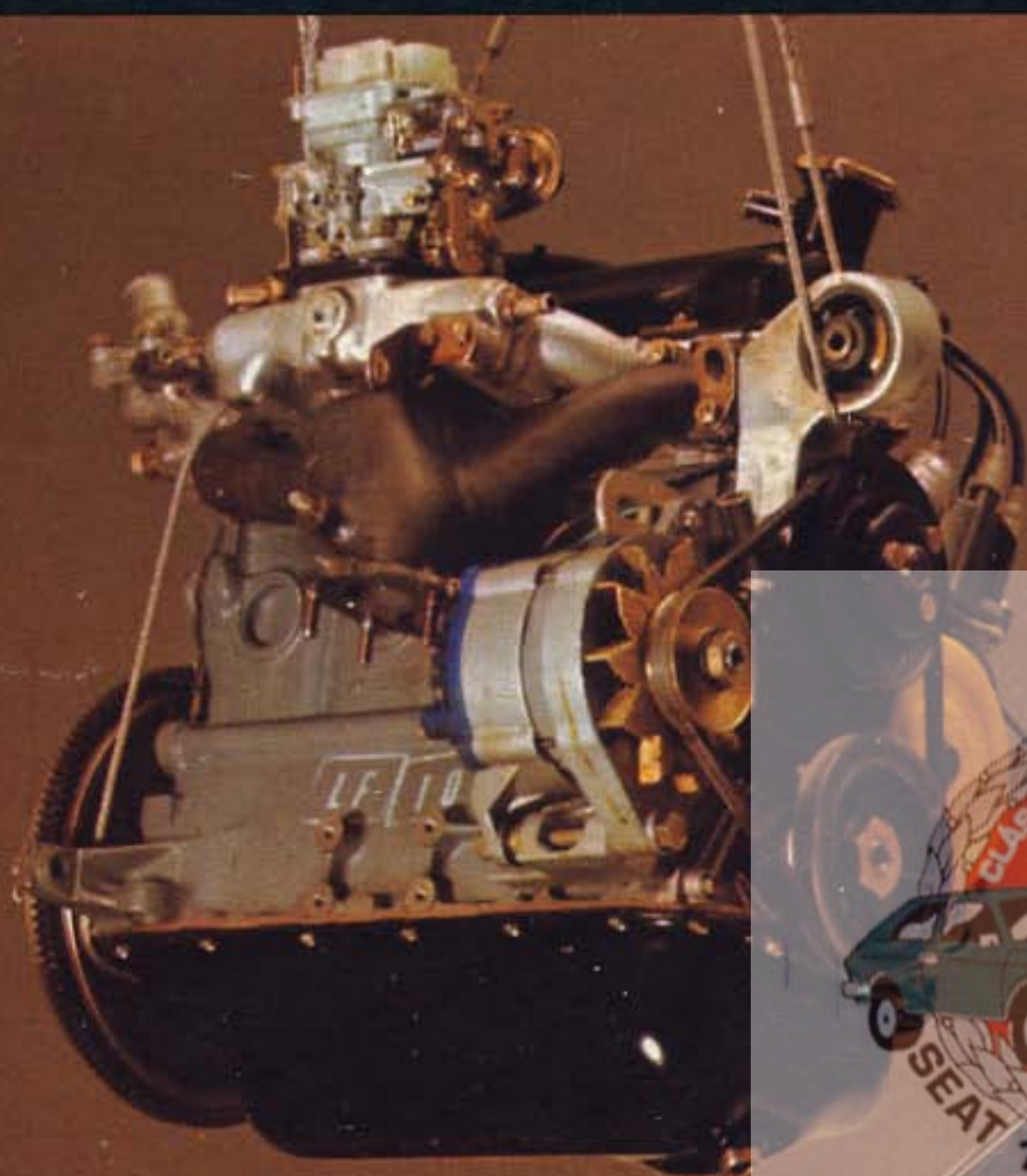
auto, mecánica

Núm. 94 • 60 ptas.

Septiembre 1977

ENCICLOPEDIA TECNICA DEL MOTOR

ANALISIS PROFESIONAL
DEL NUEVO SEAT
SPORT 1430



CAMBIOS AUTOMATICOS

MANUAL DE TALLER DE TODOS LOS MODELOS

MODIFICACIONES Y



INNOVACIONES EN EL
NUEVA VERSION D

MEJORAS EN LA GAMA SPORT DE SEAT



SPORT 1200
1.438 C. C.

La escasez de determinadas piezas de recambio en algunas zonas de nuestro país para el modelo Sport 1200, hace algunos meses, fue el motivo de un cierto número de consultas, en las que algunos propietarios nos comunicaban su preocupación por la posible desaparición rápida del modelo. Desaparición que, para muchos de ellos, suponía un enorme trastorno por cuanto no habían podido ultimar en tan poco tiempo la lógica amortización, basada sobre todo en el número de kilómetros recorridos por el coche. Y eso descontando la enorme depreciación instantánea que sufre todo modelo cuya producción cesa.

Nosotros siempre achacábamos ese posible desabastecimiento momentáneo a circunstancias adversas de suministro (por supuesto, como simple suposición), pues a nuestro entender, era imposible la desaparición de un modelo de tan corta vida. Y máxime si se tiene en cuenta que por ser el primer modelo de diseño completamente español (al 133 le soplaron muchos vientos desde Italia), era imposible que se hubieran amortizado a su vez por la fábrica los gastos correspondientes al estudio técnico, diseño y fabricación de utillaje y vehículo en sí.

Su similitud aparente con el 128-3P no es más que eso, una más o menos próxima familiaridad, pero nunca identidad que haga presumible la posibilidad de una utilización similar basada en cualidades comunes.

El 128-3P es un coche más versátil. Un modelo que no tiene un carácter completamente definido, pero que, sin embargo, goza de una serie de beneficios comunes a varios modelos. Un coche tan útil para una familia reducida como para el soltero deportista que ha de hacer mucha carretera, o para la persona de cierta edad que preferentemente se ha de desplazar en ciudad.

Sin embargo, el Sport 1200 (y más ahora el 1430) es un coche eminentemente deportivo, un modelo para el joven o persona de edad que pueda permitirse el lujo de tenerlo más que nada porque le gustan su línea, su carácter, por su representatividad. Y también por capricho. Seat se ha preocupado bien de su publicidad, y su precio, de distinguirlo más claramente que ha podido el carácter diferenciado de ambos modelos.

Por eso no puede sorprendernos que nuestras previsiones se hayan visto no sólo confirmadas, sino ampliamente superadas: el modelo no deja de fabricarse. Y no sólo eso, sino que, además, se ha modificado convenientemente aprovechando ciertos dispositivos del 128-3P (el último modelo Seat). Y más aún, se ha comenzado a fabricar una nueva versión, de la que daremos cuenta en otras páginas de esta misma revista más adelante, que gracias a su mayor cilindrada es capaz de confirmar totalmente el carácter deportivo del modelo.

En las páginas siguientes encontrará el lector una serie de comentarios sobre las innovaciones introducidas en la antigua versión de 1.200 c. c., observándolas desde varios puntos de vista y comparándolas entre sí para mejor mostrar sus diferencias.

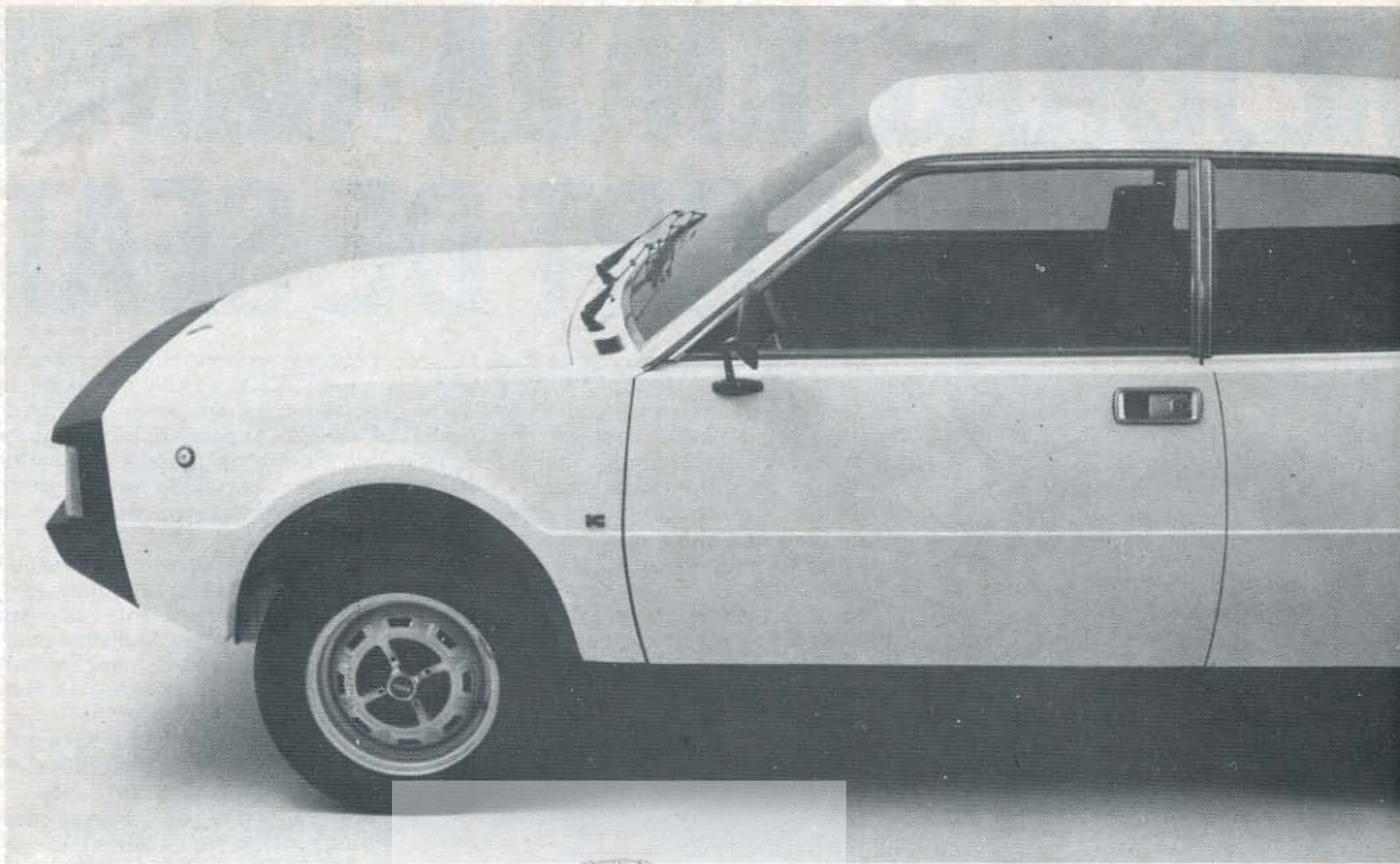
SPORT 1200 MODIFICADO

El conjunto mecánico (motor y bastidor) del primitivo Sport 1200 (HC. 00 según la definición de su fabricante) estaba formado por una serie de órganos propios y una mezcla de otros procedentes del 124 y del 127. Del mencionado en primer lugar incluía, como parte más caracterizada, el motor prácticamente completo, mientras que del segundo extraía diversas piezas de la dirección, transmisión, frenos y suspensión, en algunos casos no totalmente idénticas, pero sí con diseño o principio de funcionamiento parecidos.

Lógicamente, las pruebas realizadas por un fabricante antes de lanzar un

modelo al mercado son tan complejas y completas que permiten, casi siempre, la traducción práctica de sus bondades teóricas. Sin embargo, en todas las épocas se han producido determinados fallos esporádicos o un funcionamiento no todo lo bueno que sería de desear en algún dispositivo concreto.

En el Sport 1200, aunque se podía prever alguno de estos fallos, a causa de la procedencia de varias de sus piezas de un modelo inferior y, por lo tanto, supuestamente más exigidas y sometidas a mayores esfuerzos, no ha ocurrido así. No tenemos conocimiento de fallos repetitivos debidos a causa de una presumible fatiga de materiales.



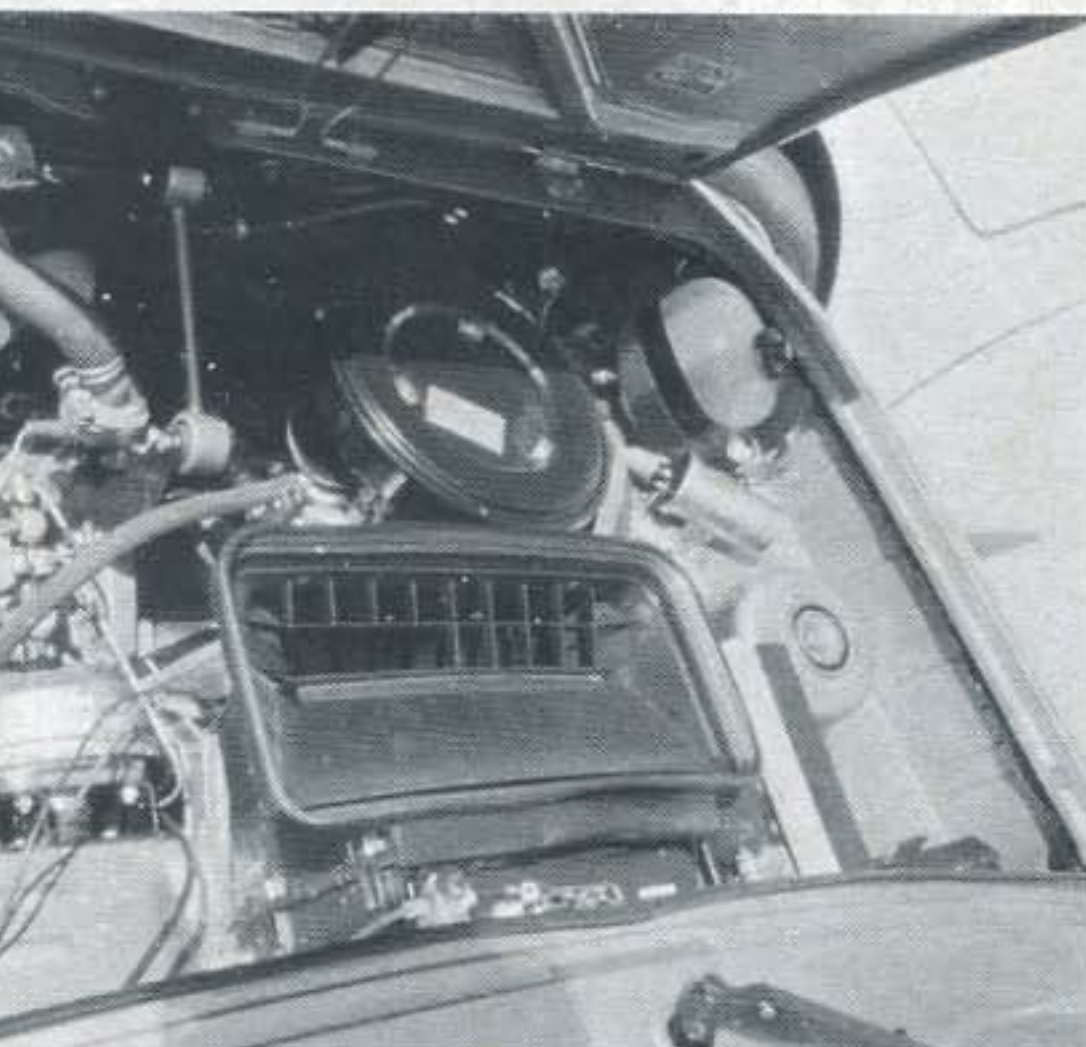
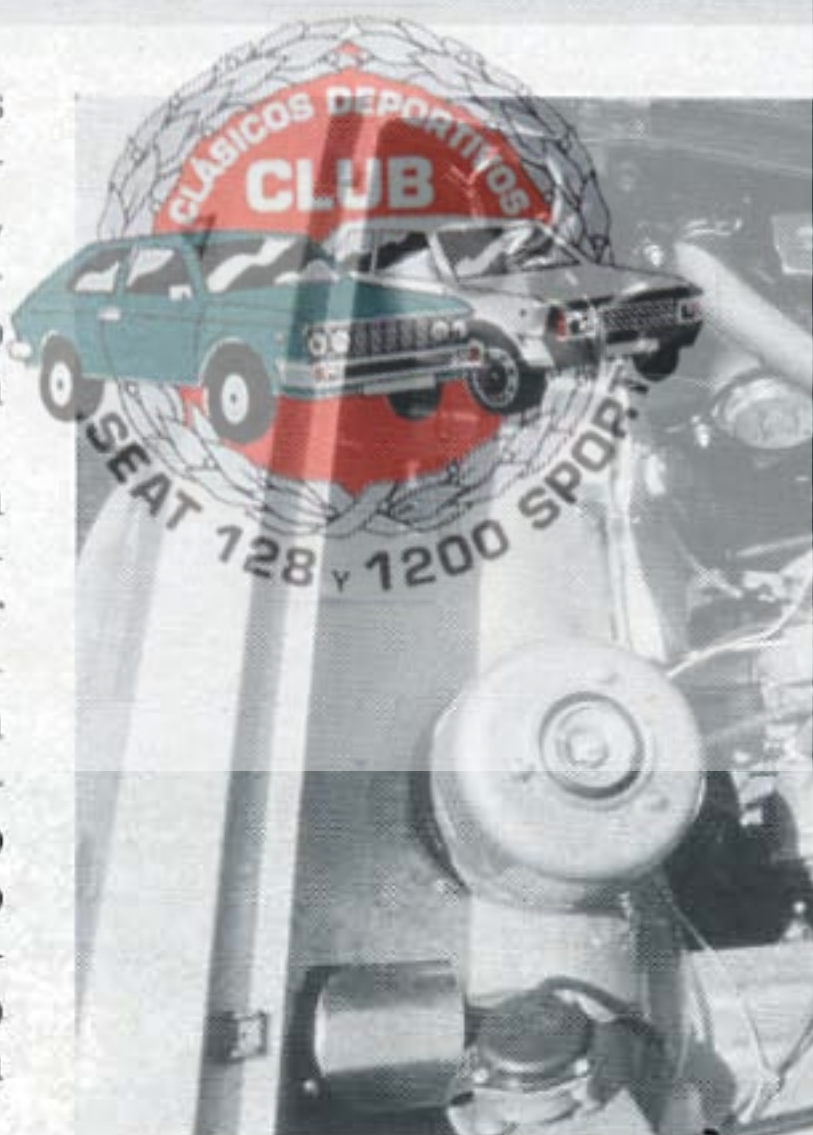
Pues bien, un buen número de órganos ha sido modificado, además de sustituir otros por los del modelo 128-3P, bastante más reforzado por corresponderse más directamente con el trabajo a que les somete la apreciable potencia de su motor.

Esta circunstancia ha supuesto un reforzamiento que si bien no era aparentemente necesario, al menos, por los resultados obtenidos hasta la fecha, servirá de mucho si se piensa en la longevidad del modelo y en una posible rotura a causa de un esfuerzo anómalo momentáneo. Salvo el caso de la carburación, cuyo cambio habíamos solicitado tantas veces, el resto pasa poco menos que inadvertido para el usuario.

DIFERENCIAS MECANICAS DE LA NUEVA VERSION

La nueva versión del Sport 1200 ha sufrido un número mayor de modificaciones en los conjuntos mecánicos del motor y bastidor que en su carrocería o equipo eléctrico. Debido a ello, exteriormente no se distingue en absoluto de la versión antigua, son como dos gotas de agua.

Sin embargo, el aficionado avisado puede distinguirlas una de otra nada más abrir el capot del motor, sin más que fijarse detenidamente en ciertos detalles. Detalles que vamos a relatar seguidamente para que el lector pueda calibrar más fácilmente el alcance de las mismas. Solamente las acompaña-



remos de algún comentario explicativo y de alguna referencia para el taller.

En el conjunto motor han sido los siguientes:

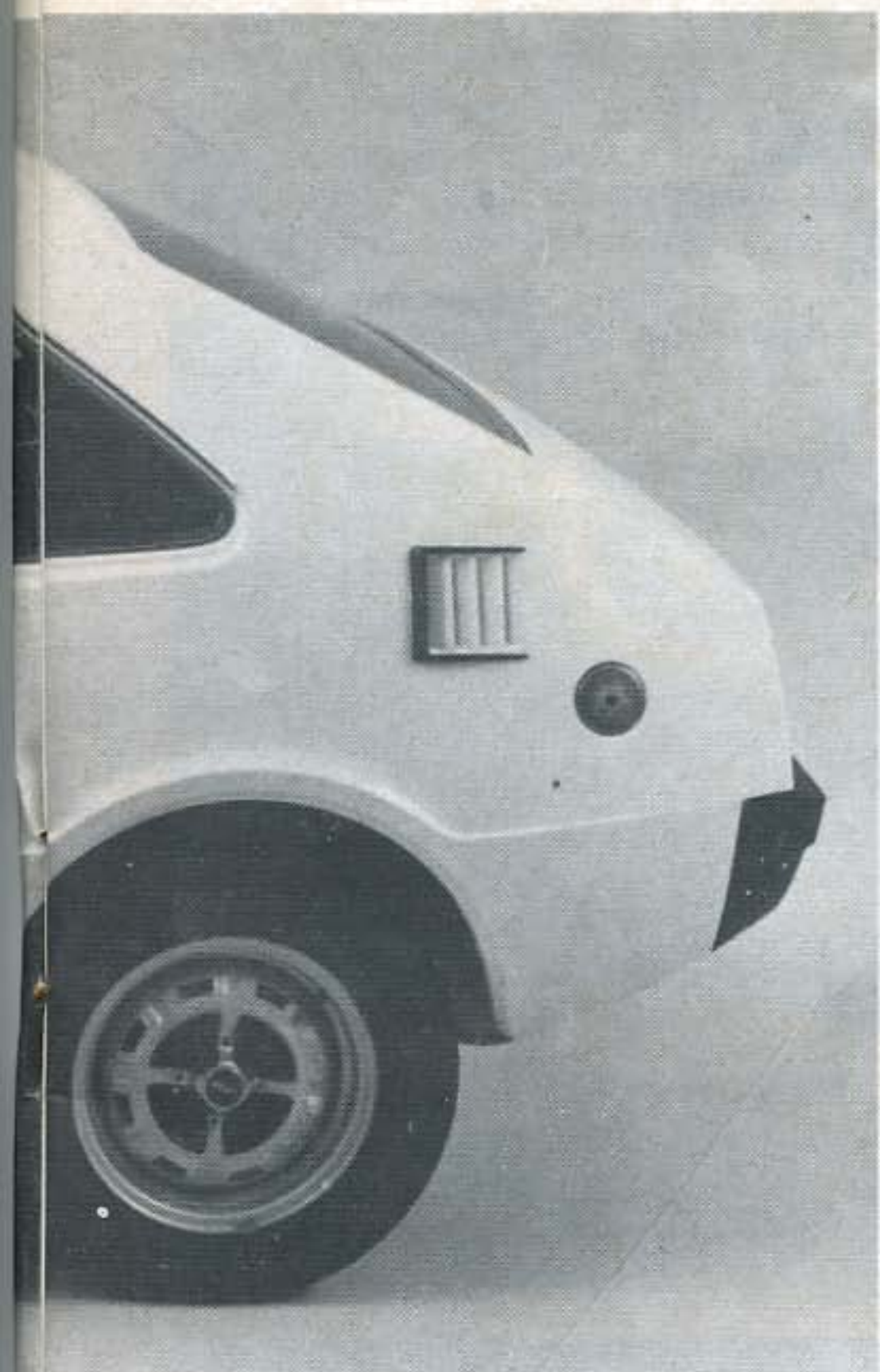
- Motor completo extraído del 128-3P de cilindrada inferior, es decir, de 1.200 c. c., por lo tanto, idéntica a la que ya tenía, pero con la particularidad de incluir la carburación nueva, consistente en un carburador para motor transversal de marca Bressel tipo 32 DMTR, de doble cuerpo con apertura diferenciada de mariposas, frente a la antigua, que adoptaba un carburador transformado del utilizado por el 124 y adaptado al motor transversal mediante un sistema de sectores dentados y giro conveniente de su posicionamiento (32 DFB).

- Tirantería y mando de accionamiento de la palanca de apertura de gases (acelerador) nuevos. Por una parte, deben adaptarse al nuevo carburador, pero no podían ser idénticos a los del 128 por ser diferente la carrocería y dimensiones afectadas por la sustitución.

- El mando del starter, como en el caso anterior, se ha debido rehacer completamente, sin que pudiera adaptarse el del 128 por el mismo motivo que en él.

- El sistema de fijación del silencioso ha sido modificado, así como el propio silencioso, que es de nuevo diseño.

- Los tubos para el transporte de gasolina han sido ampliados de diámetro, posiblemente para unificarlos con



▲ El Sport 1200 modificado no varía nada exteriormente.

◀ El motor del 1200 está extraído por completo de la versión pequeña del 128-3 P.

La entrada de agua en el radiador se ha modificado desplazándola hacia el interior del cofre. ▼

los impuestos por las necesidades de alimentación del motor de la nueva versión, de mayor cilindrada.

- En el radiador del circuito de refrigeración se ha modificado la entrada, desplazándola hacia el interior del cofre motor. Esto le hace parecer diferente, pero creemos que el panel formado por las celdillas es el mismo. Se trata de una simple modificación impuesta por la diferencia de ubicación del motor.

- Como consecuencia de lo anterior, también se han debido modificar los manguitos de goma de entrada y salida del radiador, los cuales, siendo de longitud similar a los antiguos, han sido conformados de manera diferente.

En el bastidor, las modificaciones son más numerosas, varias de ellas bastante importantes como para que puedan considerarse como muy dignas de tenerse en cuenta. Las relacionamos a continuación.

- El embrague completo es ahora el del 128-3P de 1.200 c. c., que es 10 mm. superior en su diámetro al correspondiente a la versión antigua. Capaz, por lo tanto, de transmitir mucho mejor el par torsional del eje motor.

- El cable para el accionamiento del anterior es ahora más largo y propio para el modelo.

- El pedal del mando del embrague también es propio. Asimismo se ha modificado también el posicionamiento del soporte de tope.

- La caja de cambios se ha tomado

del 128-3P, con lo cual se tiene otra de las modificaciones de gran importancia. Todas las relaciones del cambio varían, con lo que los desarrollos finales de la transmisión también lo hacen, influyendo en las prestaciones y consumo.

- El par de reducción parece ser un 17/64, frente al antiguo 13/53. Con él, el mismo que monta el 128, los desarrollos de este modelo y el que tratamos solamente son diferentes por causa de la pequeña diferencia en los neumáticos.

- Los mandos del cambio son específicos, con juntas elásticas de unión en el lado del cambio (caja) y en el de la palanca, aplicando el nuevo sistema del 127.

- Los semiejes de la transmisión son de mayor longitud y exclusivos del modelo.

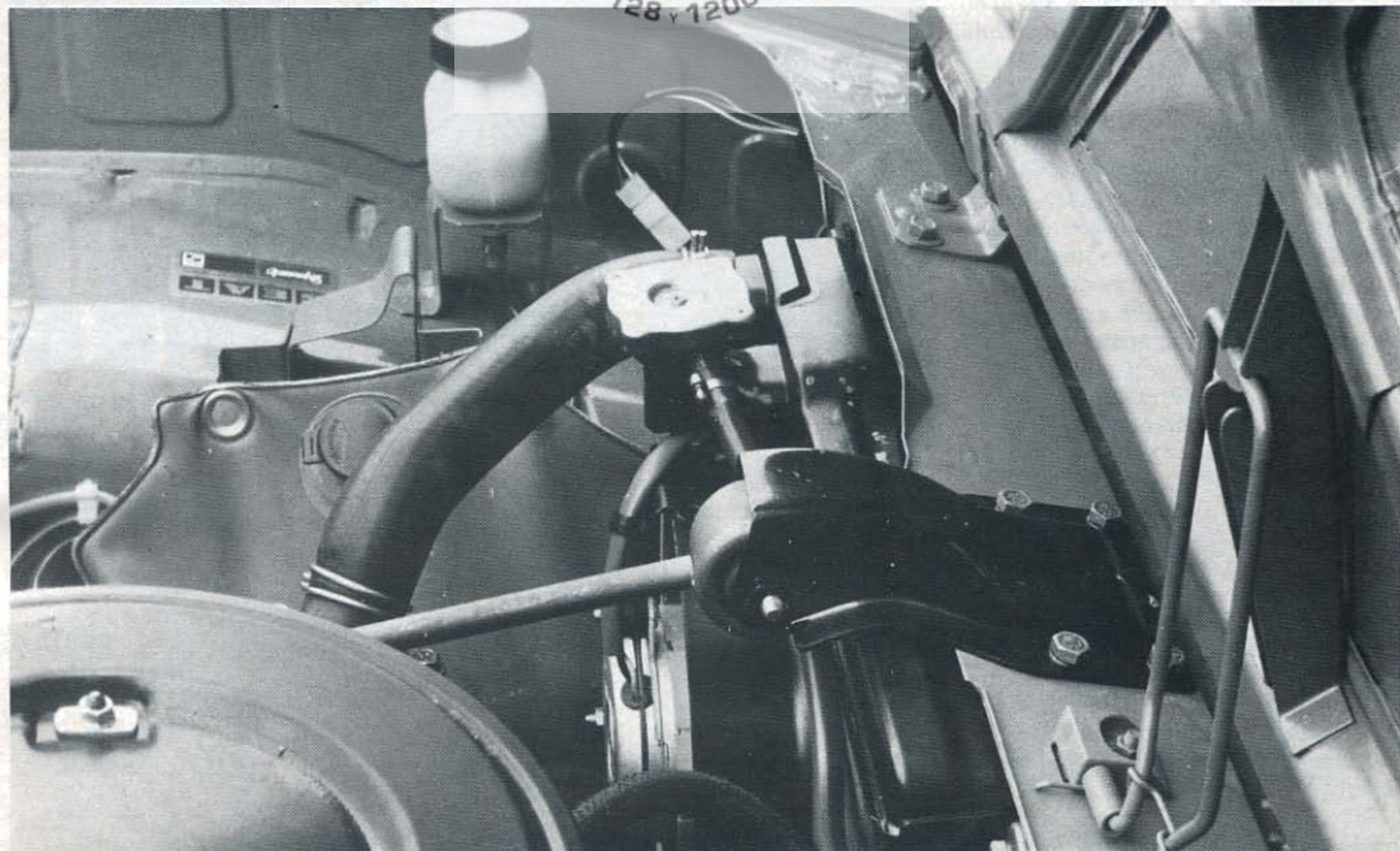
- El pedal del freno, como el del embrague, también ha cambiado. La posición y accionamiento del interruptor de pare también ha cambiado, como también lo ha hecho el soporte de los pedales.

- De los dos brazos del árbol de la dirección ha sido modificado el inferior.

- La barra estabilizadora anterior ha modificado su forma.

- También ha cambiado la traviesa que sirve de soporte al grupo motopropulsor, que ha modificado su sección, reforzándose ampliamente.

- El tirante de sujeción del grupo motopropulsor ha cambiado de tamaño, ya que es ahora de mayor longitud,



y de posición, puesto que va del grupo a la parte delantera de la carrocería, por la parte superior. Es una de las primeras novedades que se observan al abrir la tapa del cofre motor y que identifican claramente la versión modificada de la antigua, que lo llevaba situado en posición más baja. Su soporte también ha debido ser cambiado, pasando a ser similar al del 128.

MODIFICACIONES EN EL EQUIPO ELECTRICO

Son las de menor entidad en el conjunto total. Unas proceden de otros modelos, mientras que otras son propias.

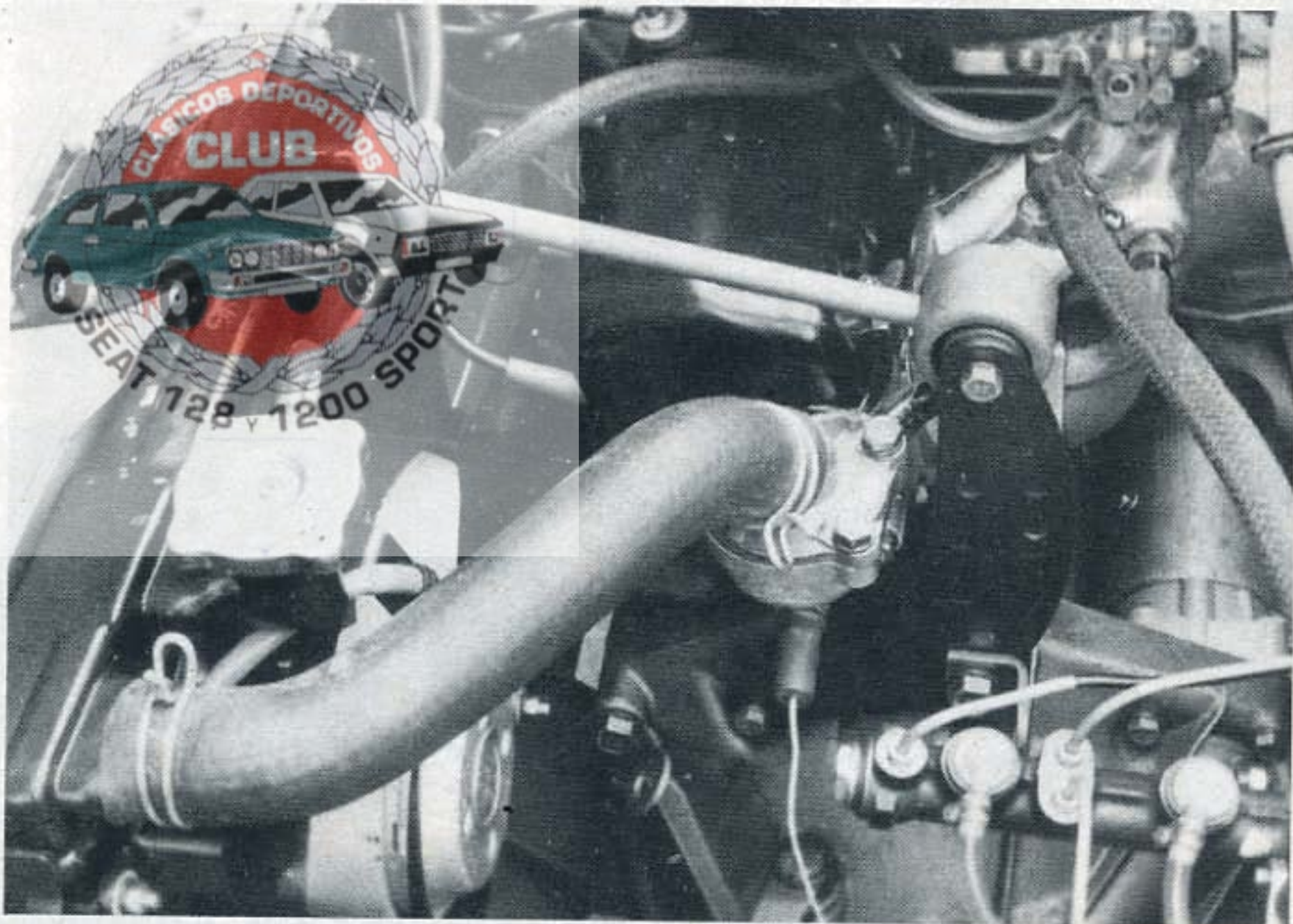
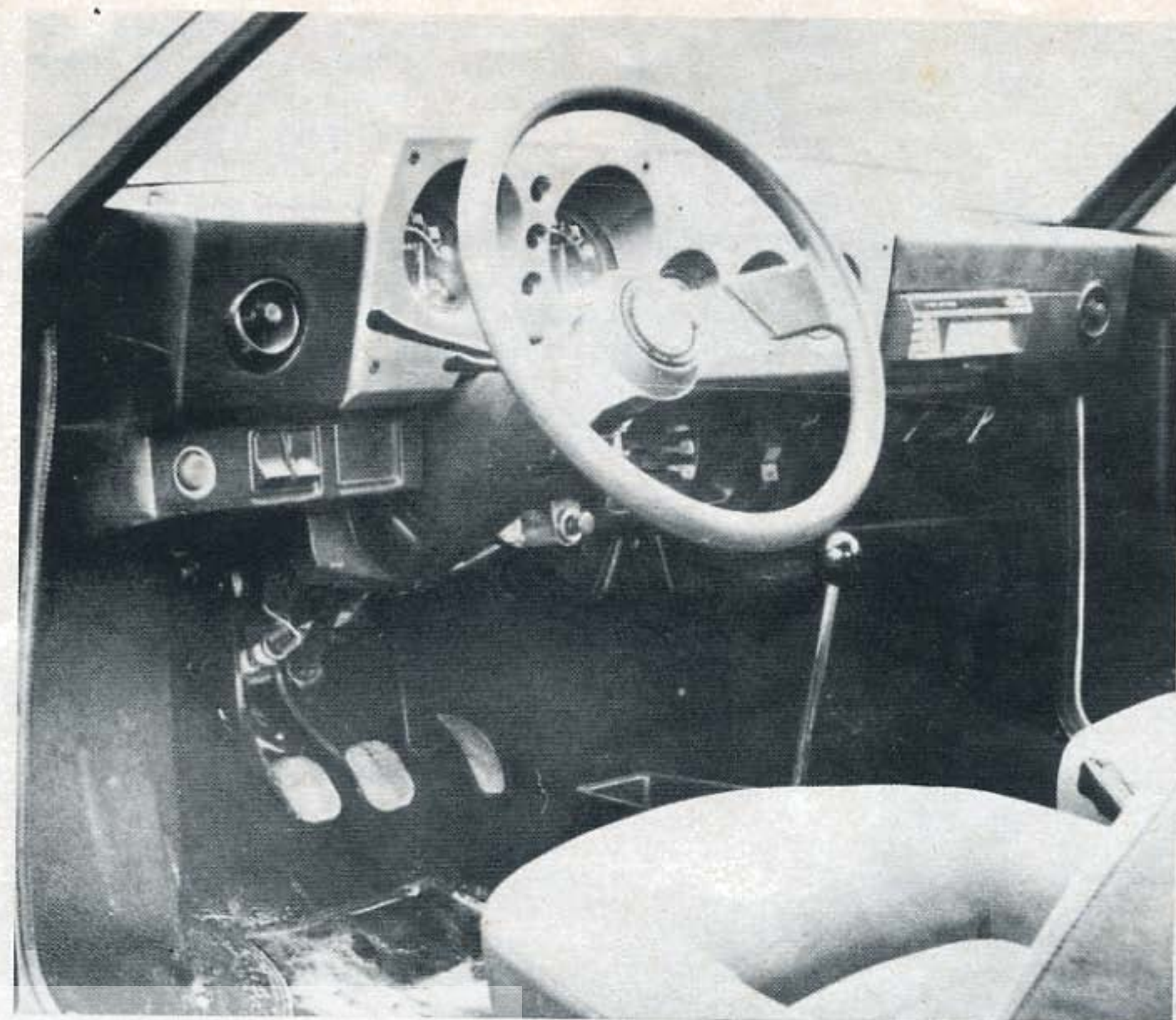
- El alternador se ha unificado con el del 128. Posiblemente la causa sea debida a la identidad del motor y de los acoplamientos entre ambos.
- El soporte de la caja de fusibles es nuevo.
- El motor eléctrico para el accionamiento del ventilador interior de la calefacción, de dos velocidades, es nuevo.
- En el equipo interior se ha incluido la señalización de emergencia (Warning), posiblemente por seguir la moda impuesta por otras marcas.

LO QUE SE NOTA Y LO QUE PASA INADVERTIDO

De entre todas las modificaciones de tipo mecánico, por seguir un orden, la que más nos ha satisfecho ha sido el cambio del sistema de alimentación del motor mediante la adaptación del carburador DMTR.

Desde hace bastante tiempo no teníamos en nuestras manos, con afán de prueba, un Sport 1200. Cuando hicimos nuestra prueba correspondiente de comportamiento, ya avisamos claramente sobre el defecto encontrado en la carburación. Defecto que se traducía, sobre todo, en una gran dificultad para obtener la apertura progresiva y lenta de las mariposas de gases desde su posición de ralentí. Esto se traducía en unas arrancadas imperfectas, entre grandes saltos y rugir de motor, o bien produciendo el "calado" del mismo, con un comportamiento que nada tenía de especial. La regulación de la admisión del carburador nada tenía que ver con el movimiento del pie. Causas posibles podían ser la complejidad del mando del acelerador y la apertura sincronizada de las mariposas.

En verdad, la primera no tenía solución mientras se siguiera adoptando el carburador procedente del motor de 1.200 c. c. del 124, al cual se le había girado para colocar la cuba en posi-



ción delantera. La sincronización de las mariposas lleva consigo la apreciación por el motor de cualquier defecto en la dosificación de cada conducto, además de hacerse sentir casi siempre la caída de la depresión a bajo régimen cuando se abren las mariposas más rápidamente. Nada, por supuesto, que no se pueda solucionar. Como así se hizo, en parte, en modelos que podríamos llamar de la "segunda serie".

Cuando hemos cogido uno de los coches modificados, el resultado no ha sido otro que el previsible. Ni más ni menos que el que se tiene en el 128-3P, suave, progresivo y sin vacíos de ningún tipo, diferentes a los causados por

Los pedales de freno y embrague han sido asimismo modificados. ▲

El tirante de sujeción del grupo motopropulsor ▲ ha cambiado de tamaño y posición, yendo situado en las nuevas versiones en la parte superior.

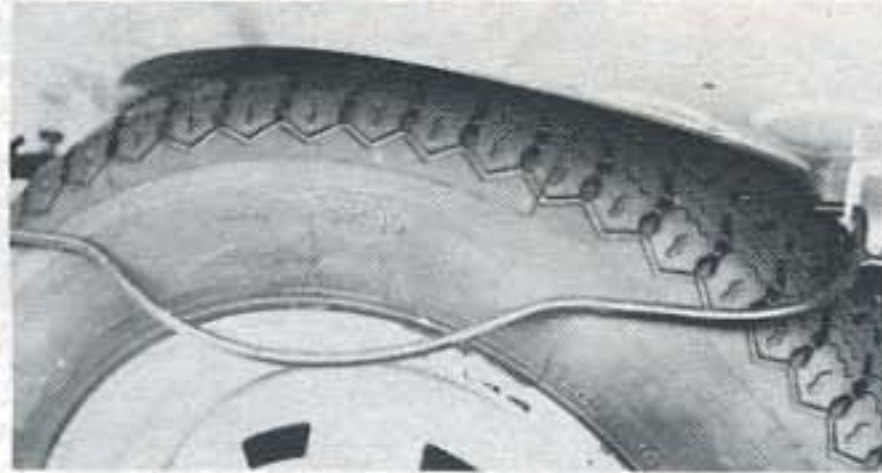
un mal modo de actuar del conductor.

Aunque todavía no hemos podido hacer pruebas efectivas y completas de consumo, podemos adelantar que será inferior al de la versión original, con toda seguridad.

Otra de las modificaciones que se nota en el comportamiento, además de ser importante desde el punto de vista de su significado, es la de la caja de cambios y la del embrague. Las cuatro relaciones de la primera son todas algo más largas que las de la versión anterior, y como el par de reducción también es algo más largo, la consecuencia final es un alargamiento del desarrollo final de la transmisión. Más acusado en la primera y cuarta que en las otras dos, las cuales permanecen casi iguales, o más bien no modifican apreciablemente el comportamiento del coche cuando se circula con ellas engranadas.

En los dibujos adjuntos se aprecia claramente lo dicho comparando los datos calculados, en los que se ha tomado la medida del neumático 165/70 SR-13 de marca Michelin.

En realidad, el alargamiento de la primera no significa mayor inconveniente, sobre todo si se tiene en cuenta que el coche pesa tan sólo 805 kg. en vacío y dispone de un buen caballaje para tirar de él con fuerza con tal desmultiplicación. Para comparar se tiene al 128-3P de pequeña cilindrada, es decir, con el motor idéntico, que pesa 50 kg. más. Como tienen también el mismo par de reducción y un neumático con desarrollo bastante similar, la ganancia de un modelo frente al otro



La rueda de repuesto sigue anclada en el mismo sitio.

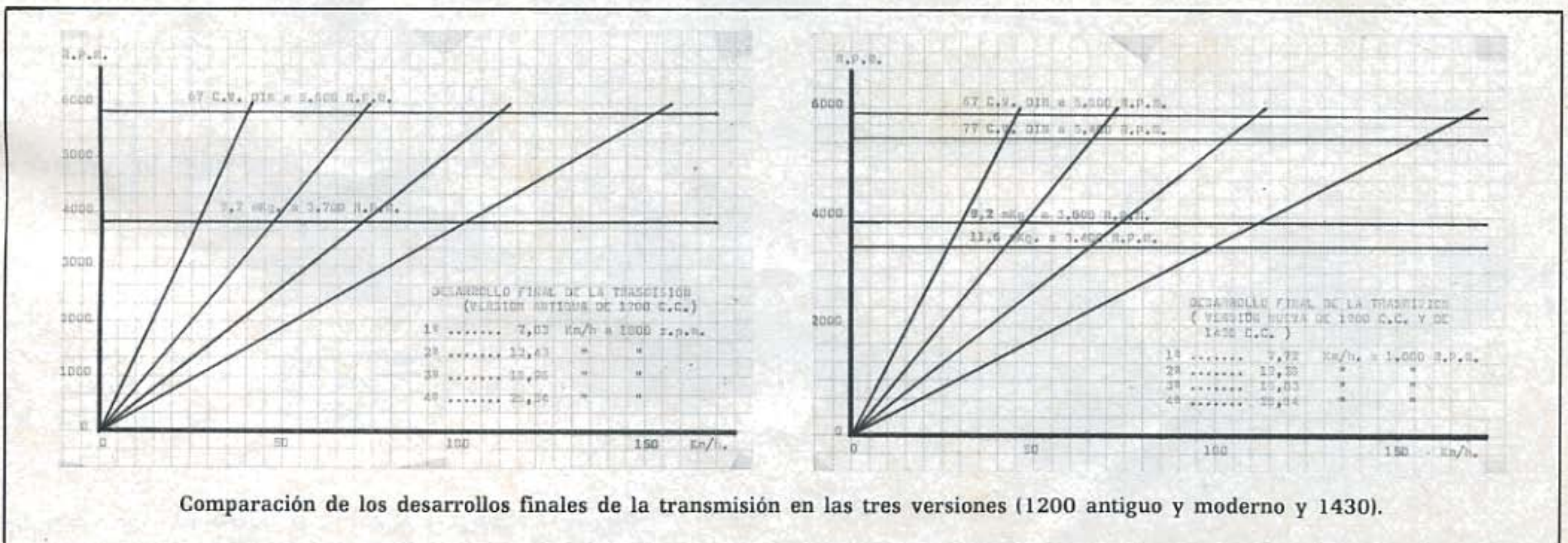
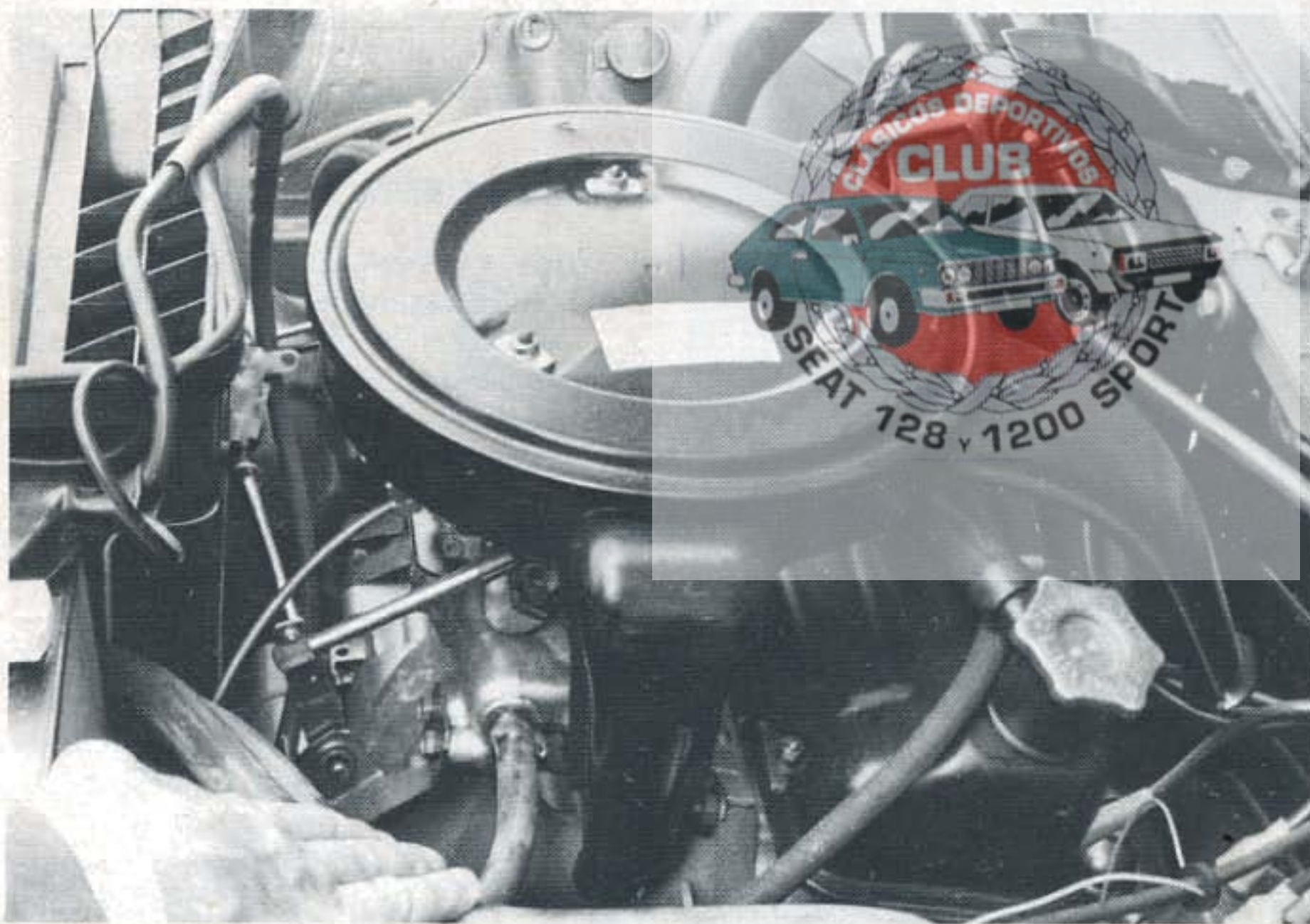
Los tubos para el transporte de gasolina han sido mayorados de diámetro y también han sido modificados los manguitos de goma de entrada y salida del radiador.

en estos momentos es debida, más que otra cosa, a su diferencia de pesos en baja velocidad y a una posible diferencia aerodinámica en alta velocidad.

Lo que sí se nota en el comportamiento es el alargamiento de la cuarta. El coche, indudablemente, se hace más tranquilo a la hora de remontar una caída de vueltas si no se quiere tocar la palanca de cambios. Son consecuencias de la tendencia actual a bajar el número de vueltas de la velocidad de cruce con objeto de recortar algo el consumo en carretera cuando se conduce reposadamente.

Si esto se hubiera hecho con la versión antigua, cuando se encontraba sola en el mercado, hubiéramos dicho que era una barbaridad. El propietario del único modelo deportivo nacional no piensa en disminuciones de consumo o en alargamientos de la vida del motor, si han de hacerse a base de perder parte de sus brillantes prestaciones. Aunque sea en un porcentaje mínimo. Sin embargo, como toda esta serie de modificaciones se introducen a la vez que se presenta el modelo con la cilindrada de 1.438 c. c., capaz de convertirlo en algo serio, sólo tenemos que indicar que no deja de ser una posibilidad más de elección, y eso siempre que el ahorro de consumo sea verdadero, pues ya se sabe que, según el tipo de conducción a que se esté acostumbrado, puede ser contraproducente.

Para nosotros, quizá esta versión va a quedarse arrinconada por la nueva. Por los mismos motivos que hemos alegado para rechazar el alargamiento del desarrollo. El Sport es un coche caro, sólo para quien puede permitirse ciertos lujos. El que lo compre preferirá, en la mayoría de las ocasiones, el de mayor cilindrada, el "mejor", pues ya se sabe que cuando se ofrecen varias opciones en un mismo modelo, la palma de las ventas se la suele llevar el más elaborado o de mejor acabado. En un coche caro, esto se cumple con mayor motivo.

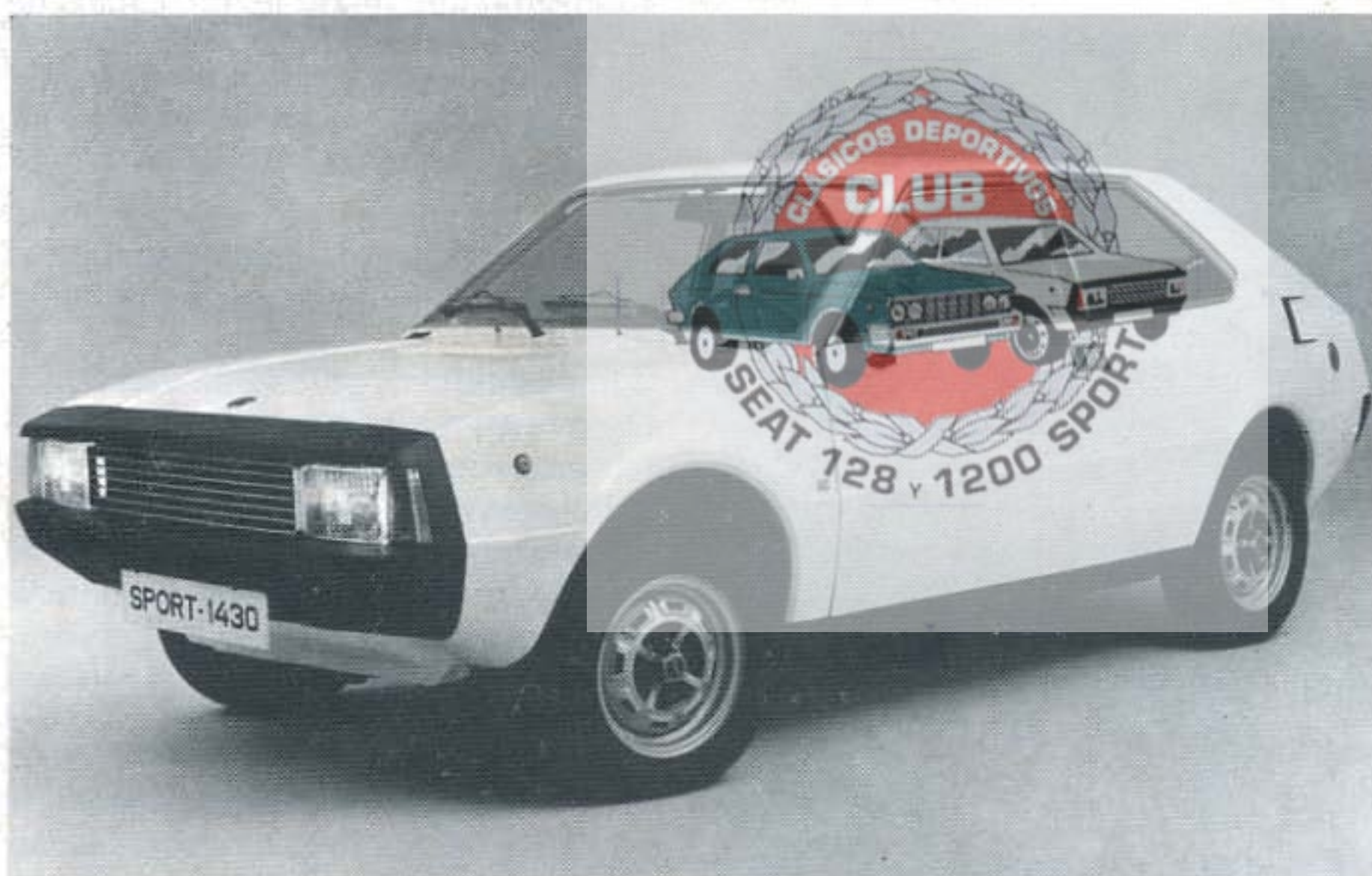


SEAT SPORT 1430

Durante los primeros días del mes de septiembre ha tenido lugar la presentación oficial de la nueva versión del conocido modelo de Seat en los alrededores de Madrid. La sierra de Navacerrada y sus proximidades, el Pautar y Pedraza, han sido testigos de tal evento, que ha supuesto un aconteci-

miento momentáneo para la prensa y con inmediatas repercusiones en el mercado, puesto que se pondrá a la venta rápidamente.

Desde el mismo instante en que fue presentada la versión original preguntamos a su fabricante por la fecha de montaje del motor de 1.430 c. c. en di-



cha carrocería, pues pensábamos que era el ideal para un coche con las pretensiones deportivas con que se anunció. Esto, por supuesto, después de habernos extrañado de que no lo hubiera hecho así desde el principio.

Las explicaciones que se nos dieron sobre la resistencia mecánica de algunas piezas, débiles, por lo visto, para soportar los esfuerzos a que se verían sometidas por el motor superior, nos convencieron plenamente. Como así también las referentes a la imposibilidad de fabricar todas ellas ex profeso para un modelo que en ningún caso se podía prever con una difusión tan amplia que lo justificara plenamente.

Pero desde la aparición del 128-3P, con dos motores, uno de ellos precisamente el que estábamos deseando ver montado en el Sport, y una serie de piezas suficientemente robustas y con series de fabricación elevadas, se veía venir este modelo. La unificación de piezas, en todo caso, supondría un abaratamiento unitario que reduciría costos de fabricación.

Pues bien, el modelo, o mejor dicho la versión tan solicitada, ya ha sido presentada felizmente. Su comercialización no va a hacerse esperar.

¿COMO ES ESTA VERSION?

Pues la verdad es que, una vez anotadas las diferencias entre la del 1.200 c. c. actual y la antigua, pocas cosas más tiene que no hayan sido expuestas ya.

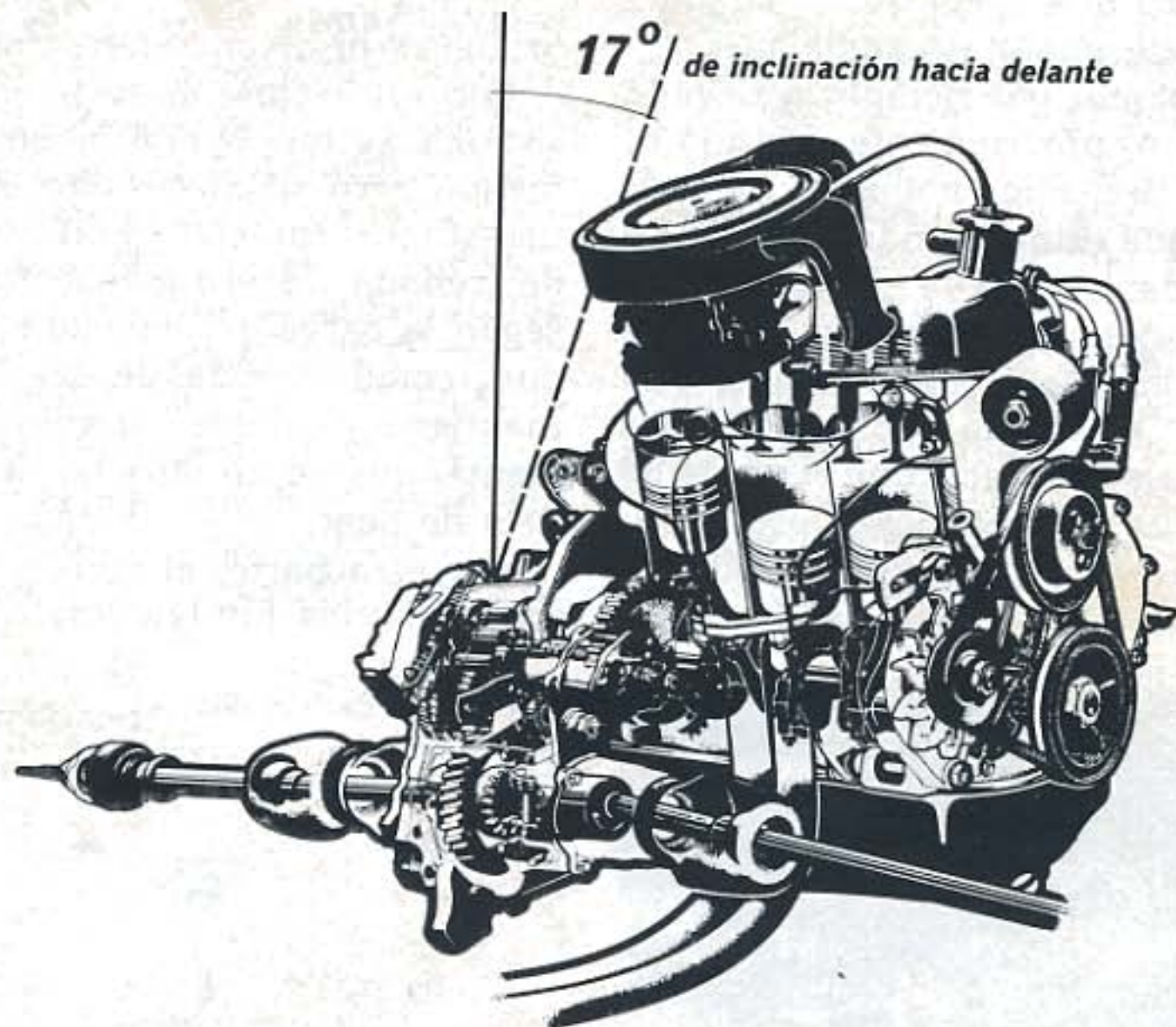
Al año y pocos meses de la presentación del primer Sport, Seat le ha añadido una verdadera inyección de energía con el motor de 1.438 c. c., procedente del actual 124 Especial, con 77 CV. DIN a 5.400 r. p. m. y un par de 11,6 mkg. a 3.400 r. p. m. Esto da como resultado una relación peso/potencia de 10,52 kg/CV. gracias a su peso reducido.

Sus posibilidades auténticamente deportivas malamente se pueden disfrutar con la actual limitación de velocidad, pero siempre queda el recurso de comprobar que existen en un puerto de montaña, que es precisamente lo que hemos hecho a satisfacción por toda la sierra.

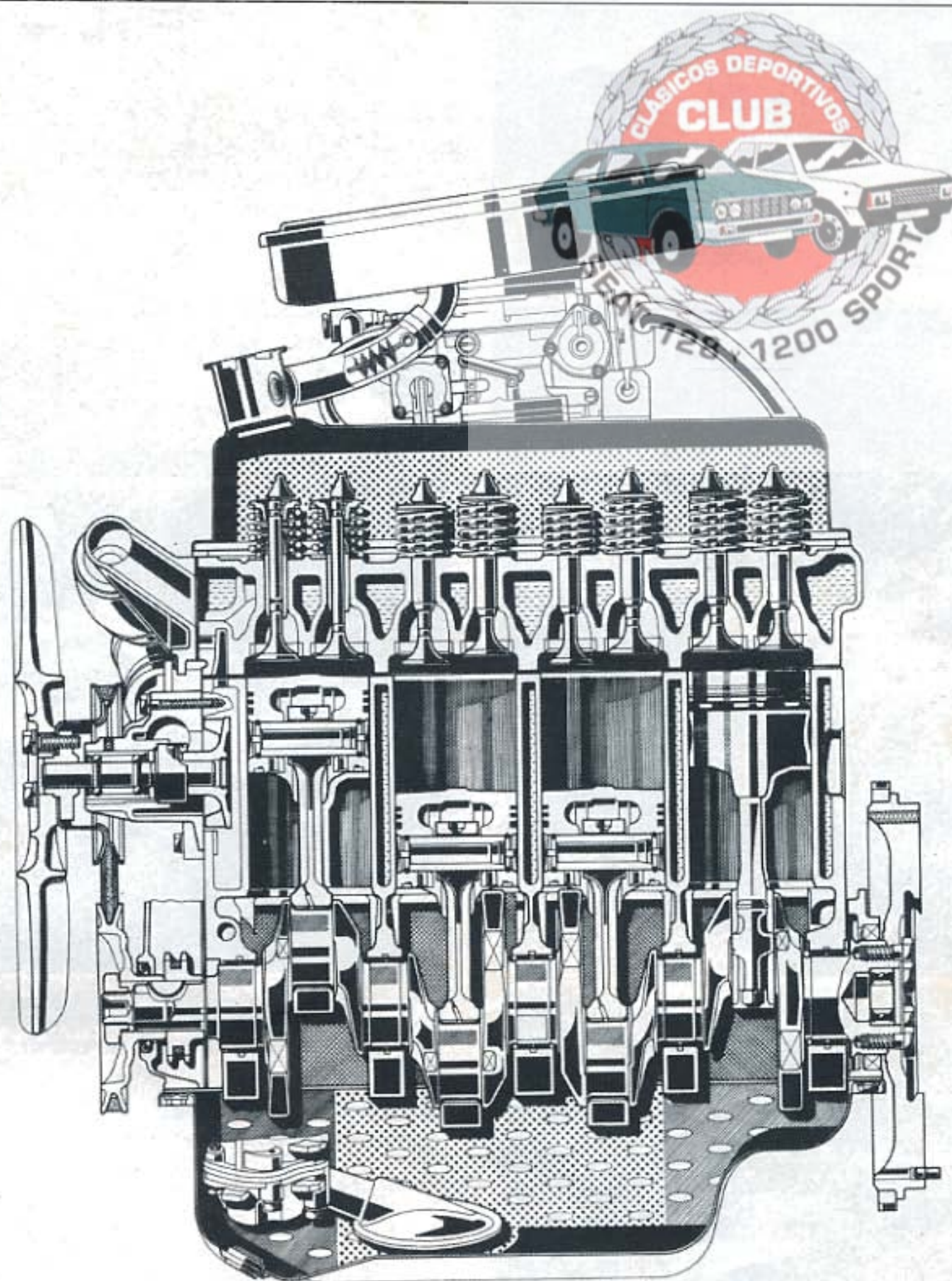
El mantenimiento sobre la carretera es verdaderamente excepcional y fuera de toda crítica. No hay otro coche nacional que permita hacer lo que él con mayor seguridad activa. Es, por lo tanto, un verdadero deportivo capaz de codearse con más de un modelo extranjero de similares pretensiones.

Y todo esto con un consumo muy li-

El nuevo Sport 1430 se diferencia exteriormente tan sólo por las siglas.



Detalle de la ingeniería de aplicación: motor transversal inclinado 17 grados hacia delante y situado delante de la transmisión.



Corte longitudinal del motor.

mitado, como era de esperar dada su procedencia y similitud de características con el 128-3P.

CONJUNTOS INCORPORADOS

En relación con la versión antigua de 1.200 c. c., las innovaciones son numerosas, reduciéndose bastante si se compara con la nueva versión anteriormente comentada en estas mismas páginas. Como es lógico, el Sport 1.430 incorpora todas las nuevas piezas y conjuntos mecánicos introducidos en su homónimo de menor cilindrada, y que ya se han detallado, así como también los grupos mecánicos concretados en la misma lista anterior.

Con respecto a ella, las modificaciones más importantes son:

- Motor de 1.438 c. c., correspondiente al 124 Especial.
- Nuevas pinzas de freno.
- Servofreno.
- Luz de emergencia (Warning).

Aparte de la inclusión de las siglas correspondientes a su categoría, que van montadas en la parte posterior de la carrocería.

El tirante de reacción, situado en la parte superior del motor, como en el caso del 1200, sirve para apreciar rápidamente que se trata de una de las versiones nuevas del Sport.

EL RESTO YA ES CONOCIDO

Respecto al comportamiento de otros conjuntos mecánicos que no han sido transformados o modificados, no hay mucho que decir.

Por ejemplo, la dirección continúa siendo tan precisa como antes y suficientemente directa como para abordar con absoluta comodidad cualquier tipo de trazado, por sinuoso que sea. Estando el coche parado no se necesita mucho esfuerzo para mover el volante; gracias a ello, las maniobras de aparcamiento no se hacen pesadas. En carretera abierta, de buen trazado, el carácter propio del coche, obtenido por medio de un reparto de pesos adecuado y una geometría de la dirección bien estudiada, permite mantener el volante en posición casi fija, sin correcciones frecuentes. Por otra parte, la perfecta aerodinámica de la carrocería lo hace prácticamente insensible al viento lateral, mientras que su coeficiente de penetración le hace obtener velocidades elevadas casi a punta de gas, una vez que se lanza.

La suspensión es todo lo cómoda que le permite su peso relativamente escaso. Ciertamente dura, no puede dar más de sí cuando se debe buscar un agarre a ultranza. No olvidemos

que la potencia del motor en un coche de peso tan bajo no es ninguna tontería. Quien tiene entre las manos el volante de este modelo debe pensar bien lo que hace cuando pisa a fondo, a pesar de que, como hemos dicho, se trata del coche nacional más seguro bajo el punto de vista de su seguridad activa.

La inclusión del servofreno es una cosa que se nos ha pasado por alto al comentar los conjuntos o dispositivos nuevos.

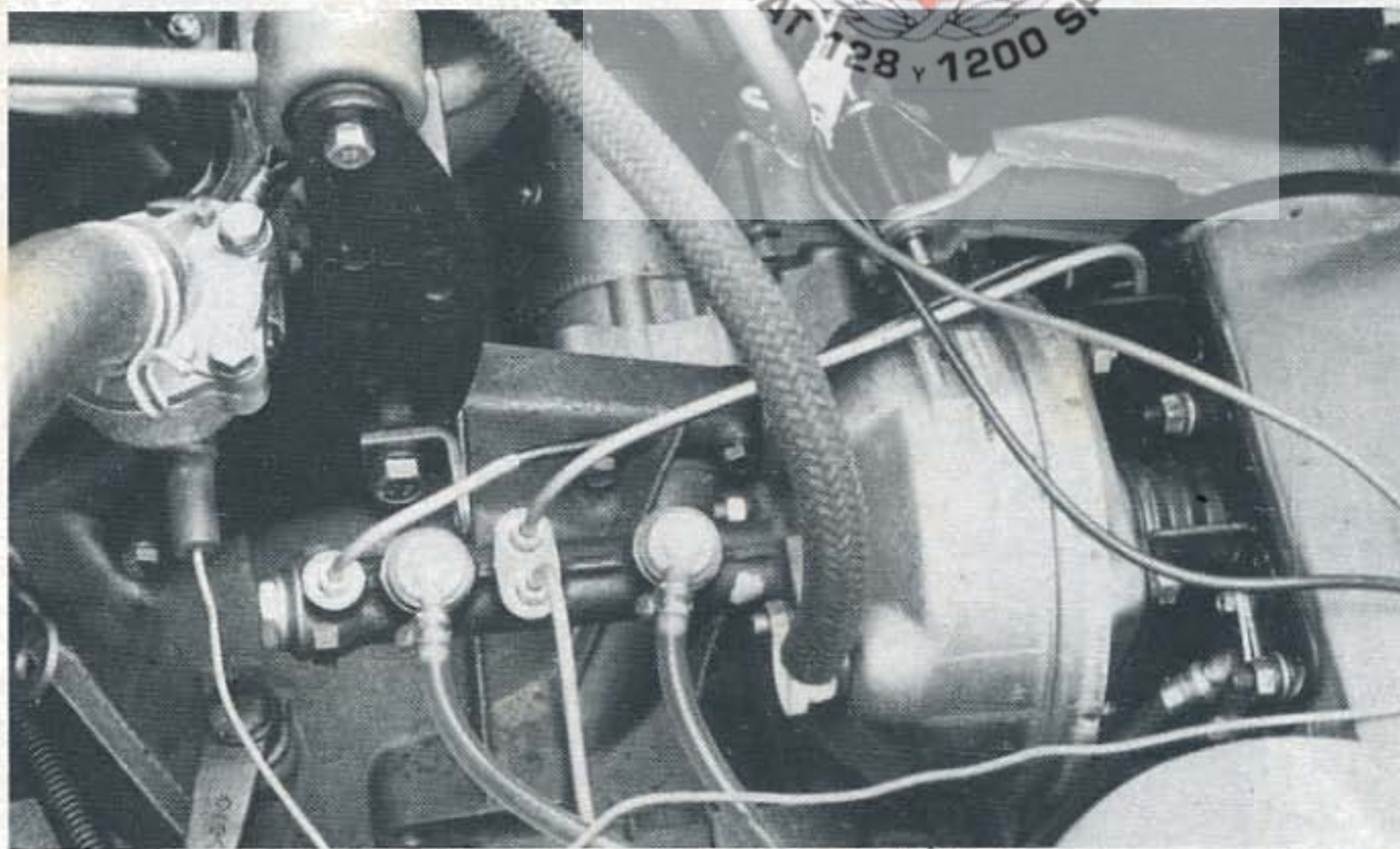
Cuando analizamos la versión primitiva al ser puesta en el mercado ya advertimos cierta irregularidad o descompensación en el sistema de reten-

ción. Dijimos que no es que no frenara, sino que había que aplicar demasiada fuerza para que lo hiciera a satisfacción en determinadas condiciones, sobre todo. Como, por ejemplo, a elevada velocidad o, precisamente, cuando se circulaba despacio en ciudad. Dijimos también que esto supondría un handicap indudable para la mujer, porque para ella, que a duras penas aplicaría la fuerza necesaria para obtener una respuesta adecuada, en condiciones normales, le parecería que el coche no frenaba. Los comentarios en este sentido han sido abundantes, sobre todo entre el sexo débil, aunque también han

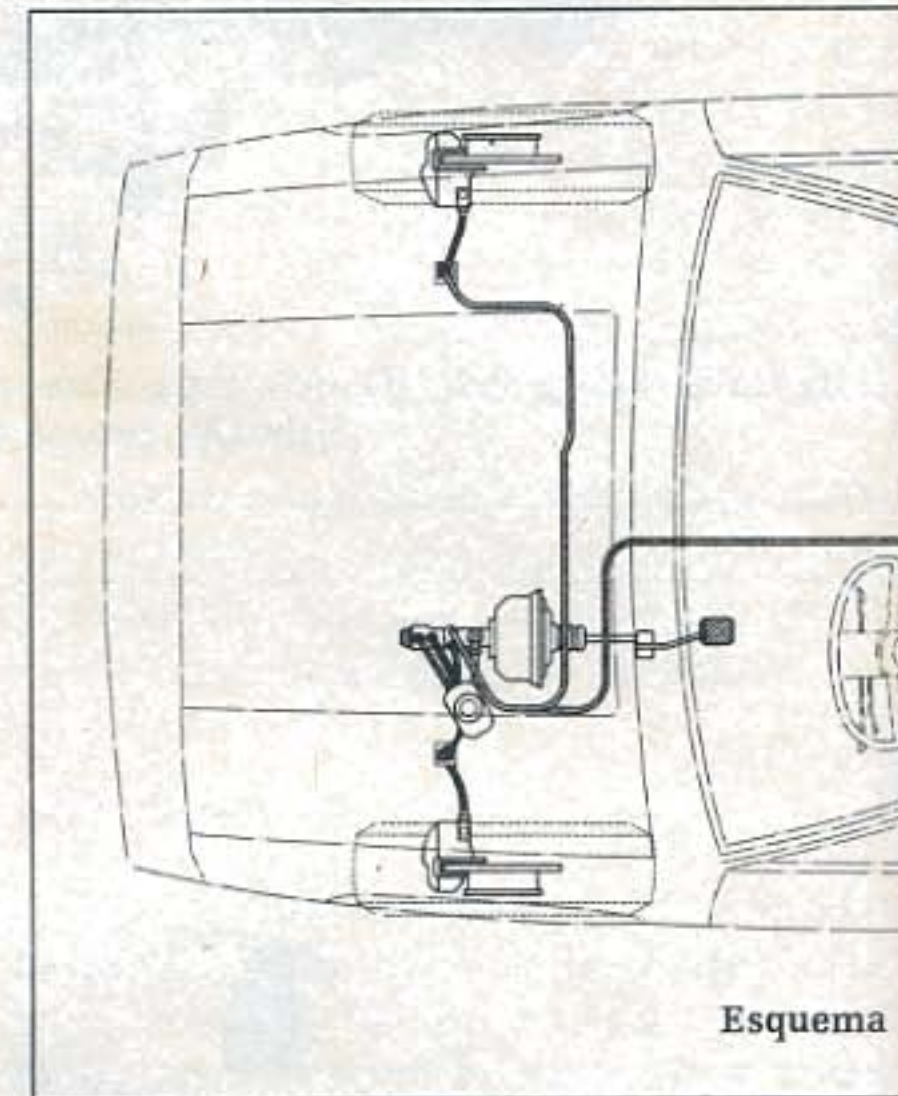
menudeado entre los propietarios masculinos, que encontraban que el coche "frenaba poco", hasta que se acostumbraban a pisar con cierta fuerza.

Con el servofreno, la respuesta del sistema es tan buena como antiguamente, pero sin necesidad de aplicar un esfuerzo tan elevado. El repartidor de frenada trasero actúa eficazmente según la carga del vehículo. Mientras que, como medida de seguridad, se mantiene el doble circuito independiente, que ya no falta en ningún modelo de Seat.

Por otra parte, el motor es la otra característica fundamental de la ver-



◀ Detalle del carburador.



Esquema



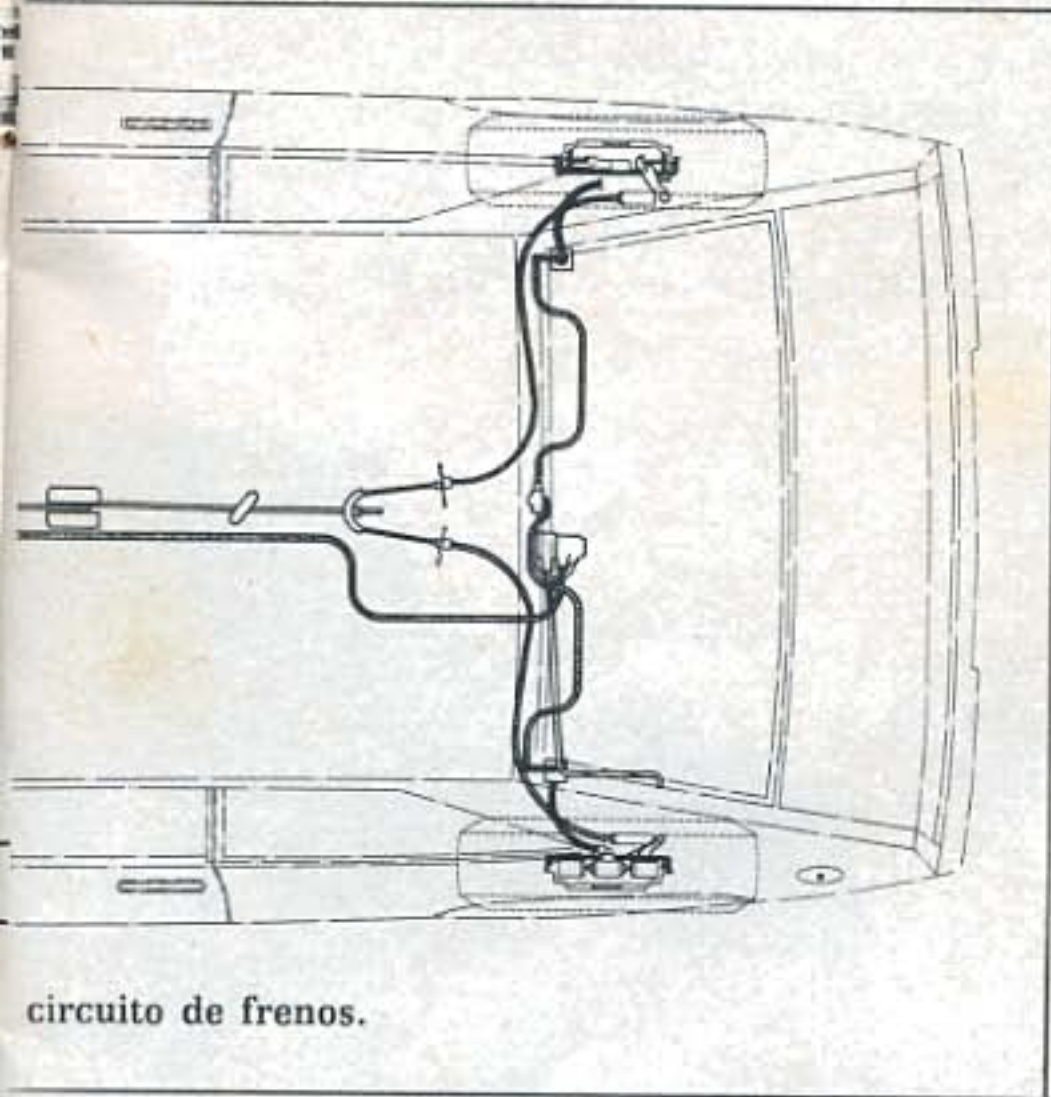
▲ Una de las innovaciones más importantes en la versión 1430 es el servofreno.

◀ Obsérvese a la izquierda, en el salpicadero, la luz de señalización de emergencia (Warning).

sión. De su robustez y fiabilidad no vamos a hablar aquí después de los miles que hay en el mercado desde la aparición del 1430, aproximadamente en el año 1970, si no recordamos mal. Su facilidad en coger vueltas es una de sus propiedades más destacables, tanto que al modelo 1430 le han dado fama de gran rutero. Su desplazamiento veloz en carretera ha sido, durante años, envidiado por aquellos que le veían acelerar rápidamente dejando atrás otros coches.

Cuando este motor se ha montado en un coche que pesa 100 kilos menos, el resultado se lo pueden imaginar.

El aumento de potencia del motor se deja sentir especialmente en las subidas. ▶



circuito de frenos.



▲ El lavaparabrisas lleva bomba eléctrica para la salida del agua.

La dirección continúa siendo tan precisa como antes. ▶

Caja de fusibles. ▶

Algo que supera a vehículos con cilindradas de 1.800 c. c. en cualquier terreno. Hoy por hoy, salvo en las rectas de la Mancha, y suponiendo que no existiera limitación de velocidad, no tiene rival. En verdad es un puro nervio en marcha.

La instalación de la luz de emergencia sólo en esta versión no es más que un seguir la moda actual y un detalle más. Si bien en este sentido siempre hemos dicho que le faltan muchas cosas para ponerse a tono con el precio elevado a que se vende. Si hay suerte y la exportación que se pretende va de acuerdo con los deseos del fabricante,

puede que el aumento de las series de fabricación pueda reducir los costos y, a la vez, poner a "nivel europeo" el acabado actual, desacorde con sus pretensiones de coche de lujo.

Esperemos que así sea.

Los datos correspondientes para el taller, con la descripción de cada una de las piezas incorporadas, serán traídos a nuestras páginas tan pronto obren en nuestro poder. Es todo lo que resta de hablar sobre el modelo, porque su prueba completa ya fue hecha por AUTOMECANICA cuando salió a la venta la primitiva versión hace poco más de un año.

