

# autopista

# 128

## SEAT



### 3P 1430



## ROLLS, PRESENTADO EN MALAGA



PERSONA N 1

NUM. 940 • 27 FEBRERO 1977 • 50 PESETAS



# «SEAT 128-3P-1430»



Por **ARTURO ANDRES**

**C**ON un cierto retraso respecto a su presentación, que tuvo lugar a finales del pasado año, e incluso de su comercialización, que viene realizándose desde hace más de un mes, podemos ofrecer a nuestros lectores el «Banco de pruebas» del Seat 128-3P. Un coche que, a los dos meses de su aparición, apenas hace ya volver la cabeza a nadie, salvo a quien está especialmente interesado en él, como hipotético comprador.

Esto no es demérito para el coche; simplemente indica que su aspecto no es tan llamativo como para provocar una inusitada expectación. Se trata de un vehículo funcional, que cumple con bastante aproximación las tres misiones que la publicidad le asigna: berlina, break y deportivo. Por cierto, es deportivo en el sentido que los aficionados al automóvil entendemos —o sea, apto para practicar una conducción de tipo más o menos rápido—, y no como lo entiende la agencia de publicidad, que nos coloca al pobre 128-3P junto a un señor provisto de una escopeta y una

canana de cartuchos, dispuesto a irse de montería o a un ojeo de perdices. Simultáneamente, suponemos que al Land-Rover le asignarán la función de ser conducido por un señor con guantes de dorso abierto, reloj con muchos botoncitos, gafas Ray-Ban y quizá un casco integral.

Volviendo a nuestro coche, hemos de reiterar lo variado de sus aplicaciones y, en consecuencia, también habrá que tenerlo en cuenta a la hora de enjuiciarlo, puesto que cada aspecto habrá que enfocarlo desde distintas perspectivas.

## UN VEHICULO SEGURO

Una de las características de mayor interés del modelo es que, en su conjunto, se nos presenta como un coche francamente seguro. El balance de los conceptos de seguridad activa y pasiva arroja un saldo total muy favorable al 128-3P. La estabilidad es simplemente normal para un tracción delantera, lo cual quiere decir que es segura dentro de los límites de una conducción normal ti-

## CUALIDADES

- Se presta a varios usos.
- Consumo muy económico.
- Magnífica elasticidad motriz.
- Bien de tapicería y acabado.
- Seguridad, en conjunto.
- Manejo c a m b i o muy mejorado.
- Cinturones retráctiles.

## DEFECTOS

- Demasiado caro.
- Ruidoso de mecánica y carrocería.
- Climatización inadecuada.
- Equipo e instrumentación pobres.
- Suspensión sigue siendo dura.
- Movimiento de pedales molesto.
- Asientos algo pequeños.



rando a rápida, aunque desde luego, las hay mejores. Otro tanto para los frenos, que ayudados por un Master-Vac, permiten obtener deceleraciones importantes durante unas cuantas frenadas. La dirección es precisa y rápida, con un retorno quizá algo acusado en curvas lentas y con el motor tirando fuerte. La visibilidad general es buena, así como el alumbrado y el conjunto de elementos auxiliares de la visión. Por su parte, los mandos están bastante agrupados, y el coche se controla con facilidad y sin esfuerzo. Las condiciones de confort son normales, el asiento sujeta lateralmente bastante bien, y la postura de conducción es buena, tirando a deportiva, pero no excesivamente.

De todo lo anteriormente expuesto se deduce que el coche, sin destacar de forma fulgurante en ningún aspecto, no tiene tampoco defectos ni vicios dignos de mayor mención. Es un vehículo honesto y equilibrado en su diseño, que en manos de un conductor normal nunca le plantea ningún problema que no se lo haya buscado a base de un error de juicio abultado, y que incluso permite ciertas veleidades deportivas en la conducción manteniendo un suficiente margen de seguridad.

#### LA AMORTIGUACION, FACTOR VITAL

Dado que la suspensión delantera no es exactamente igual a la del 127 o la del «Sport» (que son similares entre sí), el 128 manifiesta un comportamiento rutero que tampoco es el mismo. Si bien el diseño básico sigue siendo de tipo Mac Pherson, la barra estabilizadora ha desaparecido. El confort resulta algo mejor, pero el comportamiento en curva no es tan sano como en los otros modelos.

Por una parte, el tren posterior resulta un poco rígido por relación con el delantero, y por otra, el papel de la amortiguación pasa a ser determinante en el comportamiento del coche, pues tiene mucha mayor influencia en el control del balanceo del coche y en especial, en la entrada y la salida de las curvas. El coche que probamos en Tenerife tenía unos pocos cientos de kilómetros, y éramos los primeros en someterlo a un esfuerzo serio; el resultado nos agradó mucho. La unidad que hemos probado ahora, con 4.000 kilómetros al empezar, y los 2.500 que nosotros le

hemos añadido, ya era otra. Sin estar fatigada, la amortiguación ya no tenía la calidad del coche nuevo, y pesaban las presiones que máximas han gustado para una conducción rápida (2 y 1,8 kilos). La sensación de «flotación» del tren delantero no resulta demasiado agradable.

Dicho tren delantero, cierto, nos parece que es necesariamente alto, lo que es perjudicial en todos los aspectos. De entrada, el coche que es lo primero en que se fija la gente: «Este coche tiene el morro muy alto», y es un inconveniente. El segundo inconveniente es que, con esto, el centro de gravedad del coche queda demasiado alto, y las frecuencias son dobles. En la transferencia de peso de una rueda a otra es mayor, haciendo pérdidas de adherencia y un comportamiento no tan fiable como en el Sport. En aceleración, el coche deforma mucho el morro, que se resaca al pisar a fondo e incluso chas cortas. En ambos casos el estado de la amortiguación es básico; si no está muy bien, ambos fenómenos se hacen claramente más.

#### VISIBILIDAD: A FALTA DE UNOS RETOQUES

Esta altura del tren delantero agrava otro de los aspectos criticables del coche, que es la altura del capot o, más precisamente, la línea totalmente horizontal del mismo, en sus tercios más próximos a las brisas. La visibilidad adelantada, sin que sea completa, pierde algunos metros por la acción conjugada de la altura del capot y de unos asientos que van muy bajos, al estilo de los coches obligados a ello por la altura del techo. Como la línea superior del coche es algo alta, la sensación es de ir un poco enclaustrado. Lo mismo ocurre en el Sport, lateralmente, por su capot más corto y en general, lo que facilita la visión adelantada.

Gracias al empleo de retrovisores, el conductor puede argumentar que no ve nada por detrás. Claro que el espejo de la derecha no sirve para nada, al menos mientras no se utiliza el interior, lo que permite ver lo mismo, y aliviar la línea de visión adelantada que va delante. No es cierto que cuando se mira a fondo la capacidad trasera del 128, entonces el retrovisor derecho se agradece más si fuese regulable desde dentro o, al menos, que, una vez fijo, llevara una junción por muelle que permitiera volver a su posición.



Los conjuntos ópticos posteriores, con plásticos independientes, son el detalle más característico de la zaga del 3-P.



Los cristales laterales se abren en compás, para activar la ventilación. El tapón de gasolina queda ligeramente hundido respecto a la chapa; un detalle de seguridad.

vez que se deje el coche apartado que no aparezca el espejo descolocado; cuando no son los niños, es una señora con la bolsa de la compra o un ejecutivo con el «attaché», pero el resultado es siempre el mismo y la gimnasia que hay que hacer para volver a orientarlo resulta bastante molesta.

El limpia funciona bien y rápido y deja muy poco triángulo muerto junto al pilar izquierdo; el inyector de lavado es potente y el conjunto de ambos elementos cumple bien su misión, así como la luneta térmica trasera. Las luces son potentes en curvas y algo escasas, sobre todo en el momento de cambiar, en cruce, como es típico que ocurra con este tipo de implantación, a base de cuatro proyectores. Lo peor es la ausencia de ráfagas de luz larga; va para un año que nos prometieron en Seat que el asunto se estudiaría y hasta ahora. La luz de reposición también es eficaz.

#### POSTURA, BIEN; ASIENTO PEDALES, MAL

En un coche con cierto matiz deportivo, de línea más o menos Coupé, la cuestión del puesto de mando adquiere una importancia mayor si cabe que en una berlina. El carácter deportivo de un coche tiene casi tanta carga psicológica por parte del conductor como de cualidades objetivas por parte del vehículo.

En el 128-3P, la posición básica que se adopta es francamente buena; la correlación de distancia al pedalier, el volante y la palanca de cambios es adecuada. Lo que no está bien es la dimensión de los asientos, que son algo escasos tanto de anchura como de respaldo, y el conjunto de los pedales, que no casa bien en su movimiento en un asiento tan bajo respecto al piso. Es el mismo problema que ya criticamos en el Sport. El pedalier es de origen 127, con una primera parte del movimiento descendente, que no es adecuado para un asiento tan bajo. Pero en el Sport y el 128, a veces hay que pisar el embrague con las suelas de los zapatos mojadas, que no se desliza hasta que tropieza en el eje.

El resto de los mandos habituales de conducción está situado correctamente y no da problemas. Otra cosa es la climatización, de la que hablaremos en su momento.

#### MOTOR: ELASTICIDAD CONSUMO EXCELENTES

No vamos a descubrir ahora el motor 1430. Se trata de una



La línea lateral del 128 es un poco indefinible: muy alto en la parte trasera del techo para ser un coupé, y muy tendida la luneta para ser un «break». El ángulo de apertura de capot y portón es generoso.



El tapón de seguridad (que salta en caso de importante aplastamiento del depósito) es de accionamiento sencillo, y cierra muy bien.



Los cinturones retráctiles traen el carrete alojado fuera de la vista, y del alcance de los pies de los ocupantes traseros.

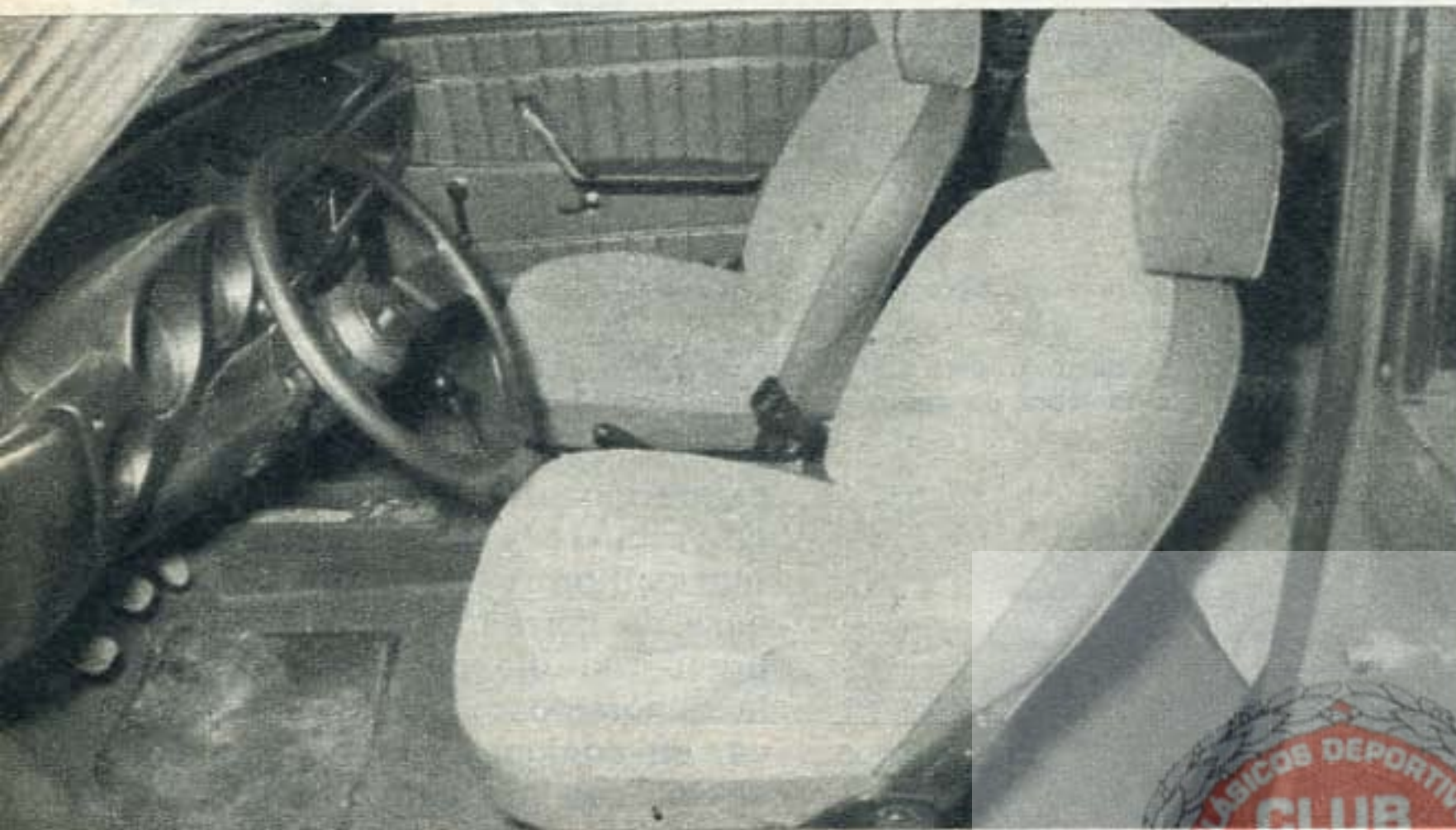
planta motriz plenamente probada, robusta y sin «pegas». Su nuevo tipo de distribución, a base de correa dentada de neopreno, ha disminuido un poco la rumorosidad; pero la mecánica, en conjunto, sigue dejándose oír con bastante intensidad. Entre los ruidos puramente mecánicos de motor y transmisión, el de aspiración del carburador, y el escape, la sinfonía comienza a ser notable a poco que se superen las 4.000 rpm.

El motor no nos ha dado el menor problema en toda la prueba; los consumos de agua y aceite han sido rigurosamente nulos. Es consolador saber que la mecánica es robusta, porque la instrumentación no es precisamente muy amplia. Ciertamente el cuenta-vueltas es de origen, pero a cambio de ello echamos en falta un cuenta-kilómetros parcial, un manómetro y un instrumento de medición eléctrico. También falta un reostato de regulación de iluminación del cuadro, y sendos testigos del freno de mano y del starter.

En cuanto al rendimiento del motor, hay que declararse muy satisfecho. La elasticidad es magnífica y desde poco más de 1.500 rpm «levanta» con gran brío a la menor sollicitación del pedal. Es indudable que el carburador de tipo DMTR es la respuesta adecuada a los motores de posición transversal. Por otra parte, su reglaje está muy bien estudiado, al límite máximo admisible de mezcla pobre en el primer cuerpo, lo cual se aprecia tanto por el excelente resultado en consumo como por la inyección de potencia que se aprecia al entrar en acción el segundo cuerpo.



El conjunto del salpicadero es de diseño poco llamativo, pero correcto. El equipamiento, en instrumentación y detalles, es más bien escaso.



Los asientos delanteros pecan de un tanto exigüos en sus dimensiones, si bien ofrecen una sujeción lateral bastante buena.



Las plazas traseras son perfectamente adecuadas para dos adultos.



**PRESTACIONES:  
SIMPLEMENTE BUENAS**

Este motor resulta más llamativo por lo fino de su funcionamiento y su elasticidad que por su potencia bruta. A pesar de que, sobre el papel, tiene 77 CV, estamos seguros de que los primeros «potenciados», sin tanta anti-contaminación, tenían más genio en la gama de 5.000 rpm. para arriba.

La excelente prestación del coche se consigue, a nuestro juicio, más bien debido al peso y al desarrollo muy bien elegido, que a la potencia del motor. El rendimiento del coche es más brillante en la cuarta marcha que en aceleración pura. Consultando los resultados de otros coches —los equipados con motores de balancines de hasta 1.500 c. c.—, vemos que el 128/1430 tiene mejor reprís que ninguno; tan sólo el desaparecido Mini-Cooper, con un motor muy elástico y muy poco peso, estaba en los mismos tiempos. Esto hace que, en la práctica y en carretera de trazado rápido, el 128 se desenvuelva con gran brillantez.

En aceleración pura, este coche está prácticamente empatado con el 1200-Sport, el 1430 «potenciado» y el Mini-Cooper, y si bien supera al R-5-TS y al Simca «Rallye», es batido en toda la regla por el reciente Simca TI, pese al «handicap» de 130 Kg. de peso. Y en velocidad, un factor de relativa importancia hoy en día, el coche acusa la mala aerodinámica del morro, pues de lo contrario debería ser capaz de superar los 160 de reloj, dada su poca altura.

Uniendo el consumo tan discreto y la excelente capacidad del depósito, el 128 posee una autonomía encomiable, que permite hacer viajes del orden de 600 Km. sin necesidad de repostar.

**TRANSMISION: UN GRAN PASO ADELANTE**

Todo lo relativo a la transmisión no merece sino el elogio. Desde el nuevo embrague de 190 mm., sumamente provechoso y suave de accionar, hasta la caja de cambios en todos los aspectos. De entrada, la caja es pequeña y vertical, recorridos bastante cortos, precisos y suave de accionar. Una mejora notable respecto a la del 127 o el 128. Además, la primera entrada en marcha, ya sea en parado o en marcha, a la primera solicitud, causa es un nuevo tipo de sincronizado que se utiliza en primera y segunda.

Por otra parte, dicha caja lleva una carcasa nueva, propia de la del 128, y los problemas de cierta debilidad congénita que afligían al Sport han quedado atrás. Por cierto que, como anunciamos hace unas semanas, el modelo Sport se va a beneficiar de estas mejoras, en lo relativo a carburación y a transmisión, pues se trata de unificar las mecánicas de ambos modelos.

Tanto el escalonamiento de las marchas como los desarrollos finales de las últimas, son rigurosamente similares a los del Sport, si bien logran con un número de revoluciones distinto para las marchas para el grupo recto. En cambio la primera es ahora un tanto más larga, lo cual proporciona mayor suavidad en el cambio de primera a segunda, algo que permite una arranca más tranquila que tan excesivamente nerviosa como antes.

**UN HIBRIDO ENTRE BERLINA Y «BREAK»**

Como ya dijimos en el momento de su presentación, el coche acusa en su diseño la mezcla de usos a los que está destinado. Si se mira la parte trasera, incluyendo hasta

**DESARROLLOS DEL CAMBIO**

Velocidad, en Km/h, en cada marcha

RPM	Marcha	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª
	1.000 (desarrollo básico) ... ..		7,65	12,26	18,85
1.600 (mínimo utilizable) ... ..		12,2	19,6	30,2	42,1
3.400 ((par máximo) ... ..		26,0	41,7	64,1	89,5
5.400 (potencia máxima) ... ..		41,3	66,2	101,8	142,1
6.200 (límite momentáneo) ... ..		47,4	76,0	116,8	163,2

**INSTRUMENTACION**

**CUENTAKILOMETROS**

Error por exceso: + 1,25 por 100.

**VELOCIMETRO**

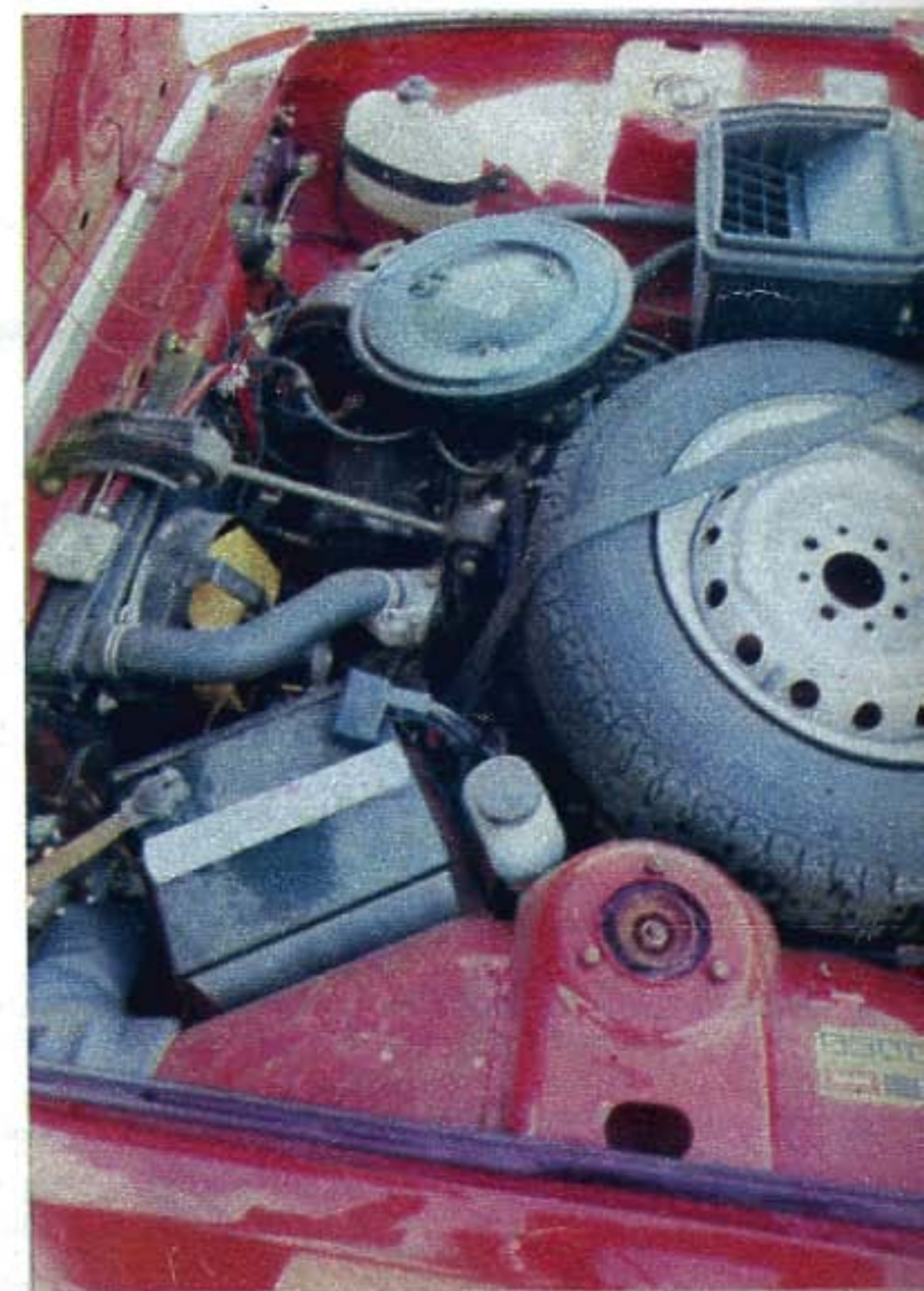
Error por exceso: + 6 Km/h., constante (aguja desplazada).

**CUENTA-R. P. M.**

Error por exceso: + 300 r.p.m. constante (aguja desplazada).



Frontalmente, el 128 podría ser una berlina, por lo alto del morro.



El vano motor está muy dominado por la rueda de repuesto.

al de la puerta, nos encontramos con una berlina de poca altura; si se observa la parte restante, tenemos no ya un «break», sino incluso un Coupé (hay ejemplos de Coupés, incluso de dos plazas, con portón trasero). Lo curioso de este diseño es que se ha conseguido dar una línea muy armónica a la parte más difícil, la posterior, donde se unían las características contradictorias de ofrecer simultáneamente cuatro plazas, un «break» convertible, y la línea de un Coupé. En cambio, el morro no tenía «a priori» dificultad alguna, la diferencia de peso sobre dicho tren es mínima entre plena carga y conductor solo (lo que facilitaría el problema de la suspensión), y es lógico su-



La vista lateral posterior es el enfoque más favorable.

poner que se habría podido buscar una línea más estilizada por el procedimiento de situar el radiador un poco más bajo. No comprendemos la razón de ese morro tan macizo y alto, que le quita innecesariamente al coche gran parte del encanto, por no hablar de la aerodinámica.

**UNA COSA ES EQUIPO Y OTRA ACABADO**

En el interior, y después de unas cuantas horas de convivencia con el coche, hemos llegado a una conclusión: el diseño y equipamiento es realmente pobre, mientras que el nivel de

acabado y terminación es bueno. Se puede decir que es el polo opuesto del Simca TI, un coche al que criticábamos todo lo contrario hace unas semanas. Ya hemos hablado de la insuficiencia de la instrumentación y del tamaño un poco escaso de los asientos. Ahora podemos añadir una instalación de climatización procedente del 127, con la imperdonable carencia de aireadores independientes y con mandos situados lejos, sin iluminación, y de manejo duro y desagradable. Tampoco hay reloj y la luz interior no es buena ni para que el acompañante lea ni para iluminar la totalidad del habitáculo.

Por el contrario, la moqueta y el tapizado de los asientos son del mismo género que en el 132, los cinturones son re-

tráctiles y con el carrete debidamente oculto, y el remate de los revestimientos interiores y del salpicadero está bien hecho y no hay ruidos. Aparte de los de tipo mecánico, de que antes hemos hablado, los únicos ruidos provienen de la bandeja trasera que no sabemos por qué extraña razón, tanto en Tenerife como en este coche, hemos comprobado que no llevaba más que uno de los dos revestimientos de goma en las puntas de la barra de fijación.

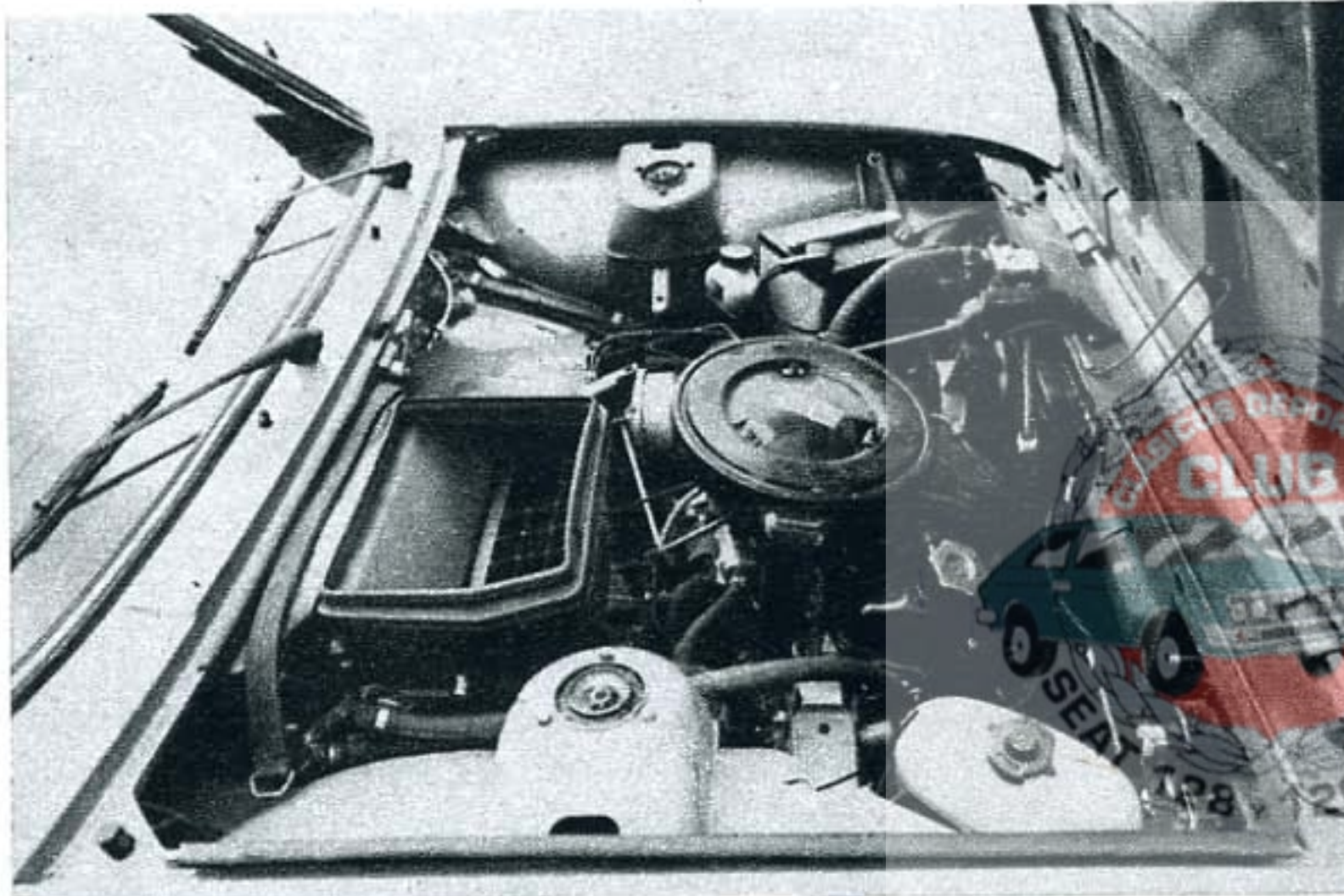
La suspensión, pese a que la eliminación de la estabilizadora ha podido aumentar muy ligeramente el confort, sigue siendo dura, sobre todo atrás, con su ballestón transversal. La habitabilidad es muy buena para cuatro personas; las plazas traseras permiten hacer viajes lar-

gos sin problema, pues el precio disponible, tanto a lo como en altura, es el de las berlinas.

**CONCLUSION**

Como hemos dicho al principio, el 128-3P es un coche que sin virtudes debidas tampoco tiene defectos especialmente molestos. Es un coche razonable, que ofrece buena versatilidad de uso un tamaño exterior muy reducido, una prestación brillante sobre todo una cuarta muy estable y un consumo francamente bajo en función del peso del coche y de su potencia en marcha.

Vistas así las cosas, el dicto final depende de un



Al quitar la rueda de repuesto se aprecia el servofreno. El elemento calefactor, proveniente del 127, ha sido desplazado hacia la derecha.



Las ópticas posteriores llevan una tapa común, con una trampilla bajo la que encuentra el terminal común de todos los servicios.

**RESUMEN DE PRUEBAS**

ITINERARIO	DISTANCIA (Kilómetros reales)	CARGA	CONDICIONES	CRUCERO (Km/h. reales)	PROMEDIO (Km/h.)	CONSUMO (Litros 100 Km)
<b>CIUDAD</b> Madrid, Valencia y Zaragoza: casco urbano ... ..	744,7	De 1 a 4 plazas	Variables.	—	—	11,96
<b>CARRETERA</b> Entre Madrid y Sierra de Guadarrama (itinerario fijo) ... ..	249,7	Dos plazas	Normales; tráfico fluido.	90	76,4	6,69
Zaragoza-Madrid ... ..	309,8	Conductor solo	Tráfico normal; muy intenso desde Alcalá a Madrid. Viento continuo de frente.	100	86,9	7,83
Valencia (Manises)-Madrid ... ..	334,5	Dos plazas	Mucho tráfico hasta Requena y camiones hasta Contreras; también en provincia de Madrid.	110	90,8	8,04
Madrid-Zaragoza ... ..	310,0	Conductor solo	Tráfico normal; viento favorable. Hasta Alcolea: piso mojado desde Madrid y niebla desde Torija.	120	95,4	7,24
Madrid-Valencia (Manises) ... ..	332,8	Dos plazas	Tráfico lento y denso en provincia de Madrid y desde Chiva.	130	103,5	8,34
<b>RESUMEN CARRETERA</b> ... ..	1.536,8	Dos plazas	Normales.	109,8	90,5	7,70

## PRESTACIONES

### REPRIS

400 metros, en cuarta, a 40 Km/h. ... ..	19" 7/10
1.000 metros, en cuarta, a 40 Km/h. ... ..	36" 5/10

### ACELERACION

400 metros, salida parada ... ..	19"
1.000 metros, salida parada ... ..	35" 3/10

### VELOCIDAD MAXIMA

Km/h. (a 6.020 r.p.m.) ... .. 158,4

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con dos personas a bordo y depósito casi lleno.



levantar el portón, dos tirantes de goma levantan la bandeja, para facilitar el acceso al maletero, que tiene buena capacidad.



Con la bandeja quitada y el asiento abatido, el 3-P se convierte en una furgoneta de dos plazas, de interesante capacidad de carga.

... exclusivamente: el precio. Si costase 10.000 duros menos, como un Simpa LX, un Fiesta Sport o un 5-TS, el 128/1430 sería un coche magnífico. Por su actual precio, hay que enjuiciarlo con mayor dureza, ya que no tiene nada tan especial que justifique ese precio, correspondiente a coches mucho mejor equipados en cuanto a lujo y detalles y con medio metro más

de tamaño. La carrocería es totalmente de serie y no puede invocarse como excusa para encarecer el precio; una cosa es que la línea se salga un poco de lo corriente y otra que sea más caro de fabricar que una berlina. Claro que Seat es la única marca que se molesta en ofrecer ese «algo» un poco distinto y es natural que se aproveche de ello y lo cobre.

## FICHA TECNICA

### SEAT 128-3 P

#### MOTOR

Posición: delantero transversal, inclinado hacia delante. Número de cilindros: 4 en línea. Diámetro/Carrera: 80/71,5 mm. Cilindrada: 1.438 c. c. Potencia fiscal: 10 HP. Material del bloque: fundición. Material de la culata: aluminio. Cigüeñal sobre cinco apoyos.

#### Carburación

Un carburador Weber 32 DMTR-33 de dos cuerpos y apertura mecánica del segundo. Bomba de gasolina: mecánica. Filtro de aire: en seco, de papel.

#### Lubricación

Bomba: de engranajes. Tipo de circuito: presión directa a la bancada. Número y tipo de filtros: cartucho, en serie. Capacidad total: cuatro litros. Cambio de aceite: 3,75 litros.

#### Refrigeración por líquido

Arrastre ventilador: motor eléctrico, con mando termostático. Anticongelante: sí. Circuito hermético: sí. Capacidad total circuito: siete litros.

#### Distribución

Situación válvulas: en culata, paralelas, en línea e inclinadas. Situación árbol de levas: lateral, en el bloque. Mando árbol de levas: por correa dentada de neopreno. Accionamiento válvulas: empujadores, varillas y balancines.

#### Encendido

Delco: Femsá. Bobina: Marelli. Bujías: Bosch.

#### Rendimiento

Compresión: 9:1. Potencia: 77 CV. DIN a 5400 r. p. m. Par motor máximo: 11,3 mkg DIN a 3400 r. p. m.

#### TRANSMISION

##### Embrague

Tipo: monodisco en seco, de diafragma. Diámetro del disco: 190 mm. Mando: por cable.

##### Cambio de marchas

Número de marchas de avance: 4. Sincronizadas: todas. Relaciones internas: 1.ª, 3,583:1; 2.ª, 2,235:1; 3.ª, 1,455:1; 4.ª, 1,042:1.

##### Grupo y diferencial

Disposición motriz: tracción delantera, mecánica transversal. Tipo del grupo: recto helicoidal. Reducción: 3,765:1 (17/64). Desarrollo final de la transmisión: 26,3 Km/h. a 1.000 r.p.m. en cuarta.

#### BASTIDOR

##### Estructura portante

Carrocería monocasco autoportante.

##### Suspensiones

Delantera: ruedas independientes, tipo Mac Pherson. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguador, hidráulico telescópico. Estabilizador: no. Trasera: ruedas independientes, con triángulo transversal inferior y amortiguador solidario del buje. Tipo de resorte: ballestón transversal. Amortiguador: hidráulico telescópico. Estabilizador: el propio ballestón, sujeto en dos puntos.

##### Frenos

Tipo de circuito: independiente para cada tren. Asistencia: Servo Master-Vac. Dispositivo anti-bloqueo: compensador trasero en función de la carga. Tipo delanteros: disco. Diámetro: 227 mm. Área barrida: 874 cm². Tipo traseros: tambor. Diámetro: 180 mm. Área barrida: 339 cm². Área barrida por los forros de los cuatro frenos, en total: 1.213 cm².

##### Dirección

Tipo: de cremallera. Diámetro de giro: 9,8 metros. Vueltas volante, de tope a tope: 3,4. Árbol de dirección: articulado, con dos juntas. Diámetro externo del volante: 36 cm.

##### Ruedas

Diámetro llanta: 13 pulgadas. Anchura garganta llanta: 4,5 pulgadas. Neumáticos: radiales. Medida 145 SR-13. Marca: Pirelli P-3.

##### Equipo eléctrico de 12 voltios

Generador: alternador, de 480 vatios y 35 amperios. Regulador: incorporado. Batería: Femsá BTM 12-3, de 45 A. h.

##### Depósito de combustible

Situación: posterior, bajo el maletero. Capacidad: 50 litros.

#### CARROCERIA

Tipo: coupé/break. Número de puertas: 3. Asientos: delante, dos batacas; detrás, corrido.

##### Dimensiones

Batalla: 2,22 metros. Vías: 1,32/1,33 metros (delante/detrás). Longitud: 3,83 metros. Anchura: 1,56 metros. Altura: 1,26 metros.

##### Peso

En vacío y en orden de marcha (según catálogo): 850 Kg. Con depósito lleno (en báscula): 826 Kg. Reparto de peso entre ambos trenes (delante/detrás): 57,9/42,1 por 100 (depósito lleno).

##### Equipo

Faros: 4 Carello italianos, de 135 mm. de diámetro, con lámpara de 45/50 vatios. Limpiaparabrisas: Marelli. Escobillas: Ar-to. Velocidades: intermitente y continua. Frecuencia: 70 ciclos/minuto y cada cinco segundos. Instrumentación: Veglia-Bressel. Bocina: dos. Luneta térmica: de serie.