

autopista

SEAT 128 1200



BUGATTI, 130.000 PTAS. NUEVOS MERCEDES CUP





SEAT 128 3 P/1200

Por
Arturo
ANDRES

HACE unas semanas, publicamos el "Banco de Pruebas" correspondiente al 128-1430. Dado lo próximo de las fechas, y la gran similitud existente entre ambas variantes del más reciente modelo de Seat, la prueba que ofrecemos puede y debe considerarse como un apéndice de aquella. La mayoría de nuestros lectores todavía tendrán frescos los datos y, sobre todo, las impresiones básicas

que se manifestaban en dicha prueba; por lo cual nos vamos a centrar básicamente en aquellos aspectos que se ven afectados por la diferencia entre ambos motores; que son el consumo y, sobre todo, las prestaciones.

En todo lo demás, ambas variantes del 128 son rigurosamente idénticas. Por lo tanto, es perfectamente válido todo lo dicho en la prueba anterior, tanto en lo referen-

te a los diversos aspectos de la seguridad, como a la carrocería. En particular, creemos que es de justicia recordar que el 128 es un coche con un elevado coeficiente de seguridad, en todos sus aspectos. En el pasivo, por su moderno diseño de carrocería (estructura deformable, cinturones retráctiles, columna de dirección articulada, etc.); y en el activo, por su buena estabilidad, dirección rápida y precisa y excelentes frenos, muy progresivamente asistidos. La visibilidad es buena, sin ser excepcional, y las luces de cruce son el punto relativamente más criticable del conjunto.

En cuanto a la carrocería, hay que destacar la versatilidad de la misma, que con una línea aceptablemente deportiva (el coche es bajo, y de estilizada trasera), ofrece cuatro buenas plazas (tres personas no van a gusto detrás) y la posibilidad de convertirse en "break"; todo ello dentro de la misma longitud que un Simca 1000, para centrar ideas.

En el saldo negativo hay que anotar una suspensión bastante seca, especialmente en el tren posterior, un equipamiento general que

CUALIDADES

- Consumo muy económico.
- Utilización polivalente.
- Buena seguridad en conjunto.
- Mecánica desahogada.

DEFECTOS

- Falta nervio en cuarta.
- Precio excesivo.
- Falta de confort: suspensión dura y climatización.
- Movimiento de pedales.



El faro posterior izquierda es la única diferencia aparente entre ambas versiones.

NO INTERESA EL MOTOR PEQUEÑO

Y vamos ya con lo fundamental, que es señalar las diferencias entre el comportamiento del coche equipado con el motor de 1.197 c. c., respecto al de 1.438 c. c. Aparte de la cilindrada, la relación de compresión es ligeramente inferior (8,8 en vez de 9), y tanto el par motor como la potencia máxima se consiguen a 300 y 200 r. p. m. más rápidas, respectivamente, que con el motor grande.

Teniendo en cuenta que el peso y tamaño del coche son los mismos, así como el desarrollo de transmisión, estas características no auguran nada bueno, si partimos de la base de que el 128-1430 estaba prácticamente perfecto en la relación de su curva motriz respecto a su desarrollo. Y la práctica se encarga de demostrar que así es. Si bien en las tres marchas intermedias todavía se consigue disimular un poco, la diferencia flagrante aparece en cuarta y no hay forma de disimularla.

Y no se trata de que la unidad de pruebas no fuese bien. Al realizar los cronometrajes se cumplieron los 6.000 kilómetros prácticamente lo mismo que con la versión 1430. Y en todos los "cronos" nos aproxi-

mamos más a las cifras oficiales de fábrica que con la variante de mayor cilindrada. Pero —y esto es significativo— tanto en las cifras de fábrica como en las nuestras, el 1200 cede nada menos que 1 segundo y 7 décimas al 1430 en los 400 metros de recuperación en cuarta. Es una diferencia notable; respecto a sus rivales comerciales (los pequeños "deportivos"), como pueden ser el Fiesta "S", el Simca "Rallye" y el R-5 TS, dicha diferencia supone que el 128-1430 es el más rápido de todos, y el 1200, el más lento.

En cuanto a velocidad máxima, la cosa no está mal. Cualquier coche que puede superar los 150 kilómetros por hora reales no es criticable, en las actuales circunstancias. Y el 100 legal corresponde a un tranquilísimo régimen de 3.800 r. p. m. En este sentido, debido a la modesta compresión, el largo desarrollo y la comprobada robustez de la planta motriz (la del 124, con mínimas variaciones), se puede tener la garantía de que la mecánica tiene vida para largo tiempo. Salvo empeñándose en utilizar las marchas cortas de forma exagerada, resulta muy difícil castigar este motor.

La suavidad proporcionada por la nueva carburación sigue estando presente, pero al faltar buena parte

del par motor correspondiente a mecánica 1430, parece como si motor fuese menos elástico; de hecho, es así, y la conducción resulta menos agradable, pues hay que más atento a no dejar que caiga vueltas. En realidad, la prestación está simplemente en el tono medio de las berlinas de 1200-1300 c. Cualquier 12-S, Simca 1200 Special, GS y no digamos 1430 mantienen a la altura del 1200 con facilidad, y le "mojan oreja" en cuanto el conductor tome la precaución de subir la aguja claramente por encima de 15.000 r. p. m.

UN CONSUMO MUY ECONOMICO

La otra cara de la moneda es consumo, que resulta ser excelente. Si ya el otro coche nos impresionó favorablemente al respecto, hay que decir que éste todavía le supera. En ciudad le rebaja medio litro si bien es cierto que haciendo una conducción similar, es probable que se pierda algún semáforo que con el 1430 se llegaba a alcanzar en verde. En cuanto a la prueba pificada que venimos realizando por un recorrido fijo de la zona tuada entre Madrid y la Sierra próxima, siempre a 90 km/h. de cruce, hemos rebajado un tercio de

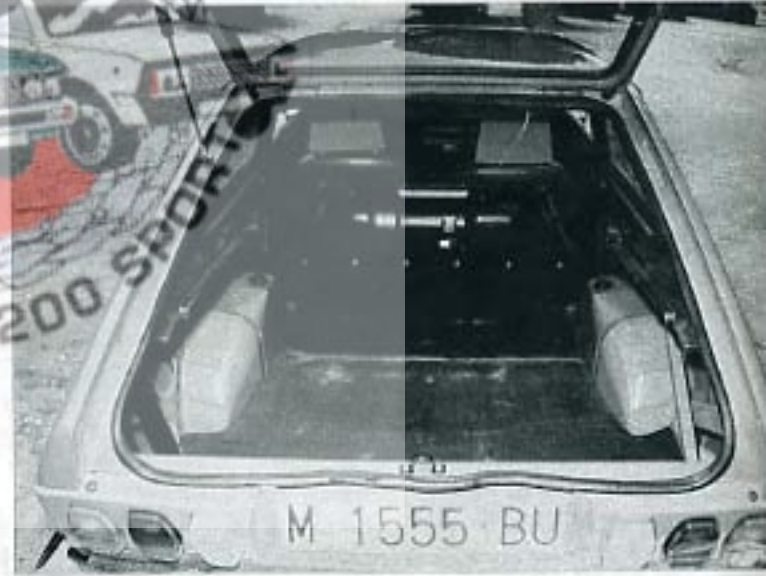
no está muy a la altura del precio del coche y un par de detalles que son francamente inadecuados: el pedalier y la climatización.

Ya nos habíamos olvidado un poco de lo molesto que era accionar el embrague del 128, cuando este nuevo contacto con el coche nos lo ha recordado. Francamente, pensamos que no sólo es molesto, sino peligroso. Una conductora con zapatos de tacón puede causar una desgracia en un paso de peatones si tiene metida la primera y el embrague pisado. Cuando las suelas de los zapatos están mojadas, lo normal es que el pie se resbale, y hay que concentrarse en la maniobra para hacerlo bien.

En cuanto a la climatización, es criticable tanto para la ventilación como la calefacción. Esta última es muy poco potente; en los días de frío de finales de marzo, puesta a tope apenas si conseguía cumplir su cometido. En cuanto a la ventilación, la falta de aireadores independientes es imperdonable en un coche de diseño tan moderno.



En el puesto de conducción, todo bien, excepto el molesto desplazamiento descendente del pedal de embrague.



De gran interés es la facilidad de conversión en furgoneta, y el amplio volumen disponible. Como maletero normal, también es bueno.

DESARROLLOS DEL CAMBIO

Velocidad, en km/h. en cada marcha

R. P. M.	Marcha	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª
1.000 (Desarrollo básico)		7,65	12,26	18,85	26,32
1.800 (Mínimo utilizable)		13,8	22,1	33,9	47,4
3.700 (Par máximo)		28,3	45,4	69,7	97,4
5.600 (Potencia máxima)		42,8	68,7	105,6	147,4
6.300 (Limite momentáneo)		48,2	77,2	118,8	165,8

INSTRUMENTACION

CUENTAKILOMETROS

Error por exceso: + 1,25 por 100.

VELOCIMETRO

Error por exceso: + 5 km/h., constante (aguja desplazada).

CUENTA R. P. M.

Error por exceso: + 250 r. p. m. constante (aguja desplazada).

PRESTACIONES

REPRISE

400 metros, en cuarta, a 40 km/h.	21" 4/10
1.000 metros, en cuarta, a 40 km/h.	40" 2/10

ACELERACION

400 metros, salida parada	19" 6/10
1.000 metros, salida parada	36" 5/10

VELOCIDAD MAXIMA

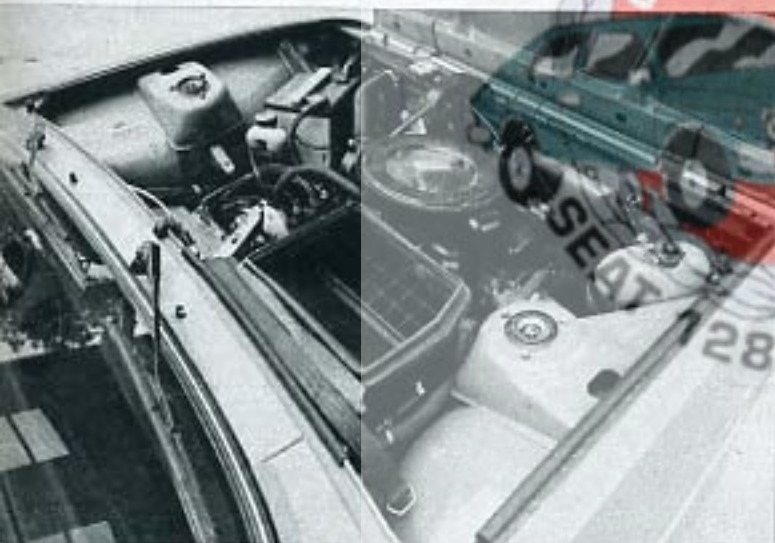
Km/h. (a 5,750 r. p. m.)	151,3
--------------------------------	-------

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

CONSUMO

Litros/
100 Km.

CIUDAD: 302,2 km. reales por Madrid	11,43
CARRETERA: 249,8 km. entre Madrid y Sierra de Guadarrama (Itinerario fijo), a 90 kilómetros por hora de cruce, y 76,9 km/h. de promedio	9,34



El compartimento motor no ofrece ninguna diferencia respecto a la versión de mayor cilindro. La accesibilidad es mediocre, en general.

ro, para un promedio idéntico.

Estas dos comprobaciones, en circunstancias establecidas pero muy distintas entre sí (segunda y tercera marchas, básicamente, en ciudad; y cuarta en buena parte del recorrido de carretera), nos indican que el 128-1200 es un coche sumamente económico en cualquier caso, y siempre un poco más todavía que la versión mayor.

CONCLUSION

No obstante lo cual, creemos que no compensa. Economizar diez céntimos por kilómetro —en un coche que de todos modos cuesta más de un tercio de millón de pesetas y se presenta con ciertas velei-

dades deportivas—, a cambio de sacrificar de forma notable la prestación e incluso el placer de conducir, francamente no vale la pena.

Otra cosa es que la diferencia de quince mil pesetas (puesto en carretera) entre ambas versiones esté justificada, ya que tan sólo difieren en el diámetro de los pistones. No obstante, el que tenga puestos los ojos en el 128, más vale que los cierre al indudable abuso que supone semejante diferencia, y se compre la versión 1430. Al fin y al cabo, las quince mil pesetas le dolerán una sola vez, pero la diferencia de notar le va a fastidiar cada vez que pise el acelerador.

A. A.

FICHA TECNICA

SEAT 128-3 P / 1200

MOTOR

Posición: delantero transversal, inclinado hacia delante. Número de cilindros: 4 en línea. Diámetro/Carrera: 73/71,5 mm. Cilindrada: 1.197 c. c. Potencia fiscal: 9 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: Femsa. Bobina: Marelli. Bujías: Bosch.

Rendimiento

Compresión: 8,8 : 1. Potencia: 67 CV. DIN a 5.600 r. p. m. Par motor máximo: 9,2 mkg DIN a 3.700 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 motor: 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 monodisco 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. Arbol 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: Femsa 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 butacas; detrás, corrido.

Dimensiones

Batalla: 2,22 metros. Vías: 1,32/1,33 metros (delante/atrás). 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/atrás): 57,9/42,1 por 100 (depósito lleno).

Equipo

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