



Exteriormente, no hay diferencia respecto al modelo anterior.

AL VOLANTE DEL

SEAT SPORT

1430

EN los primeros días de este mes hemos asistido a la presentación del Seat Sport en su más interesante versión: la propulsada por el motor 1.430. En realidad, al adoptar la mecánica proveniente del 128, se siguen conservando ambos motores, el de 1.200 y el de 1.430. Por lógica, en un vehículo de clara vocación deportiva —o al menos, de prestaciones que aspiran ser brillantes—, es el motor de mayor potencia el que despierta mayor interés, tanto más cuanto se por ello mismo permite distinguir mejor la bondad o los vicios innatos de la estructura básica del coche.

Todavía faltan tres meses para que se cumplan los dos años de la presentación del Seat 1200 Sport en su primitiva versión. Los lectores asiduos de nuestra revista conocen sobradamente nuestra opinión sobre dicho vehículo, manifestada en la ocasión de su presentación, de "Banco de Pruebas" y de una comparación realizada con su entonces único rival: el R 5-TS. Por cierto, que ahora la categoría está más competida, con la presencia de los propios Seat 128, y ahora la novísimo Fiesta 1300 Sport. En resumen, nuestra opinión sobre el Sport 1200 que hemos conocido durante veinte meses ha sido la siguiente: carrocería muy bien realizada, de buena aerodinámica y gran personalidad; excepcionales calidades ruterías; buena presta-

ción, pero problemas mecánicos importantes (carburación y transmisión), y equipamiento interior con numerosas lagunas, dentro de un nivel general de buen acabado. Así, pues, creemos que la mejor manera de enjuiciar el coche, y orientar a nuestros lectores, es al comparando las impresiones y datos recogidos en el corto contacto que hemos tenido con el coche (unos 500 kilómetros), respecto a los criterios que en cada apartado teníamos respecto al modelo anterior.

MECANICA: TODO RESUELTO

Sin duda, las mayores modificaciones se refieren a la mecánica, y a este respecto hay que decir que el éxito más absoluto ha coronado el trabajo de adaptación de la mecánica ya experimentada sobre los 128. Empezando por la fijación del motor, con su robusta bieleta de control del par motor, el nuevo radiador y el tabicado del carter (ya no se aprecia descebado de la bomba en curvas), para terminar con la nueva carburación, que convierte al coche en sumamente dócil de conducir, a la par que económico. Sencillamente, por lo que se refiere al motor, en todos sus aspectos, no hay un solo "pero" que ponerle, si exceptuamos una rumorosidad excesiva en cuanto se aproxima a las 5.000 revoluciones por minuto.

Por otra parte, también la transmisión ha sido modificada, adap-



El cuadro de instrumentos, muy anguloso, es inconfundible.

tando íntegramente la del 128. El embrague aumenta en un centímetro su diámetro, y da la impresión de ganar mucho en progresividad, si bien es posible que el mérito sea, sobre todo, de la nueva carburación, que autoriza arrancadas tranquilas con "un pelo" de gas, cosa imposible de realizar anteriormente. Por otra parte, la caja de cambios tiene mejor sincronizado y es mucho más robusta; aunque con distinto piñonaje, los desarrollos de segunda, tercera y cuarta son prácticamente idénticos a los anteriores,

y la primera es un poco más larga, aunque sigue permitiendo arrancadas fulgurantes si se utiliza a fondo la potencia y la progresividad del embrague. Las modificaciones mecánicas terminan con la adopción de un servofreno, de acción muy bien calculada para evitar brusquedades.

PRESTACION BRILLANTE Y CONSUMO MUY BAJO

Estas mejoras mecánicas se traducen en un rendimiento excepcio-

nal. Debido a la premura de tiempo, y al poco rodaje del coche (lo hemos tenido desde los 600 a los 1.100 kilómetros de contador), prácticamente sólo hemos realizado con él nuestro habitual circuito de 250 kilómetros entre Madrid y su sierra, a 90 km/h. de cruce, y las pruebas de prestación, cuando el contador ya había superado los 1.000 kilómetros.

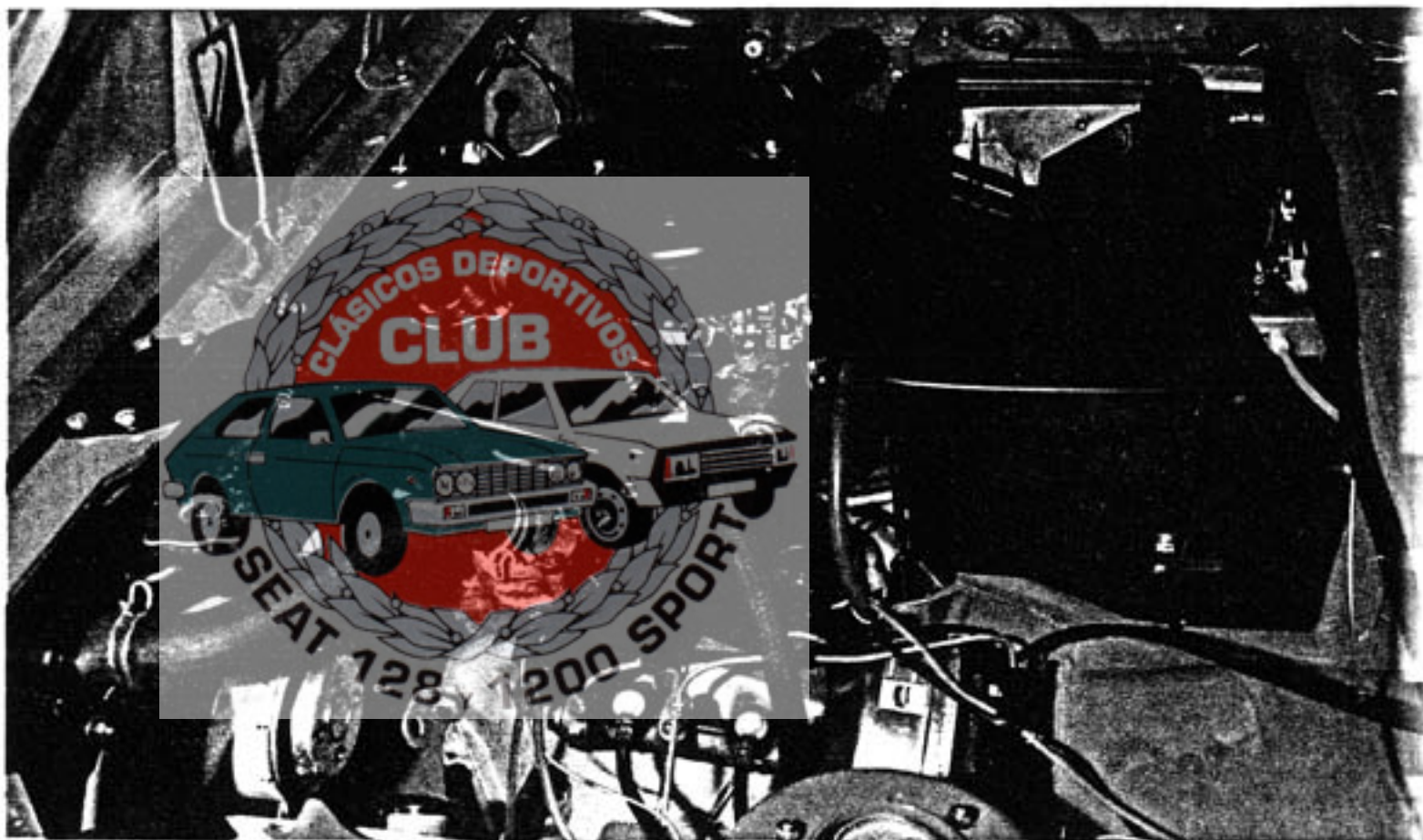
El resultado de consumo es excelente: arroja un gasto de 6,39 l/100 kilómetros, que es, hasta ahora, el segundo más bajo nunca obtenido (con el 128/3P-1200 se consiguió gastar 6,35 litros), el 128-1430, los Fiesta 957 y el 127 (con aire acondicionado) nos han dado cifras comprendidas entre 6,67 y 6,70 litros. Con un motor totalmente en período de rodaje y el tráfico denso de un sábado por la mañana, el resultado habla muy claro en favor de la economía, que se consigue por la coincidencia de tres causas: un peso no muy elevado, una aerodinámica que a 90 no cuenta mucho, pero ya tiene su influencia, y un motor muy elástico, que permite utilizar la cuarta en la gran mayoría del recorrido.

En cuanto a las prestaciones, consideramos que son todavía más brillantes que el consumo, proporcionalmente; además, en un coche de este tipo, tienen más importancia, pues no se trata de un utilitario, sino de un coche de capricho. No obstante, hemos de decir que, para el actual motor, en la cilindrada de 1.438 c. c., el desarrollo de 26,3 km/h. se queda claramente corto. En terreno ligeramente favorable, pero que muchos conductores considerarían llano, hemos cronometrado más de 171 km/h., con el motor por encima de las 6.500 r. p. m. En nuestra base habitual, y en promedio de las dos pasadas en sentido opuesto, hemos conseguido una cifra de 162,16 km/h. Teniendo en cuenta que el contador no llegaba a 1.100 kilómetros, que estamos a cerca de 700 metros de altitud y una temperatura entre 25 y 30 grados, es evidente que este coche, ya rodado, a nivel del mar y en tiempo más fresco, sobradamente debe superar los 165 km/h., tal y como anuncia el fabricante.

El desarrollo corto (no en absoluto, sino respecto a sus prestaciones) tiene una influencia favorabilísima en la capacidad de recuperación en cuarta. Las cifras conseguidas son, sobre los 400 y los 1.000 metros, de 19" 2/10 y 35" 7/10. Para quienes no tienen buena memoria para las cifras, el valor de éstas queda en relieve con el siguiente comentario: superan a las de cualquier otro coche de producción nacional actual, excepto las del FL-80 (y los desaparecidos



Estas luces son inadecuadas para un coche de gran estabilidad y capaz de superar los 160 km/h., con gran poder de aceleración. Dado el diseño del frontal, no hay más que una solución: faros H-4.



Todas las novedades mecánicas están a la vista: barra de anclaje, nuevo radiador, carburador de dos cuerpos, servofreno y transmisión.

La estabilidad, a base de suspensión dura, sigue siendo irreprochable.



124 Sport Coupé), y aquí incluimos a los 131 y 132 utilizando la cuarta (en quinta, por supuesto que quedan distanciados). Pero no sólo les gana a todos en ambas cifras, sino en la diferencia de ambas, es decir, en los 600 metros finales; esto es, llega primero a los 400 metros y también a los 1.000, pero todavía ganando ventaja, no aprovechando la que sacó al principio.

En cuanto a aceleración, las cifras de 18" 2/10 y 33" 9/10 también son muy brillantes. En ambos cronos supera a todos los coches de menos de 1.500 c. c. —incluyendo el Simca T1, que hasta ahora tenía la palma—. En los 400 primeros metros, in-

cluso supera a coches de mayor potencia y velocidad, como son el 131-1600, el Chrysler 180 y el Citroën CX. Sobre el kilómetro, tanto éstos como el resto de los Seat "biárbol" ya le dominan. En pocas palabras: el Sport 1430 es un auténtico tiro".

EQUIPAMIENTO: SIGUE SIN SOLUCIONES

Digamos que, para cerrar el capítulo de detalles positivos, el Sport renovado posee por fin un lavaparabrisas de mando eléctrico, así como una doble velocidad en el ventilador de climatización; también se ha instalado un sistema de intermitentes de emergencia. Pequeños detalles que ya debió tener desde un principio. Digamos, por otra parte, que la estructura básica del coche, y sus virtudes ruteras, absorben perfectamente los esfuerzos y la prestación que le proporcionan los 77 CV. DIN que el motor rinde.

Pero siguen quedando en pie una serie de defectos que, ahora más que nunca, son inadmisibles. Y decimos que más que nunca, porque la prestación general del coche, y su irreprochable realización en cuanto a mecánica y carrocería básica, bien se merecían haber hecho el esfuerzo de redondear un modelo que aspira a ser exportado como portaestandarte de la tecnología específica de Seat.

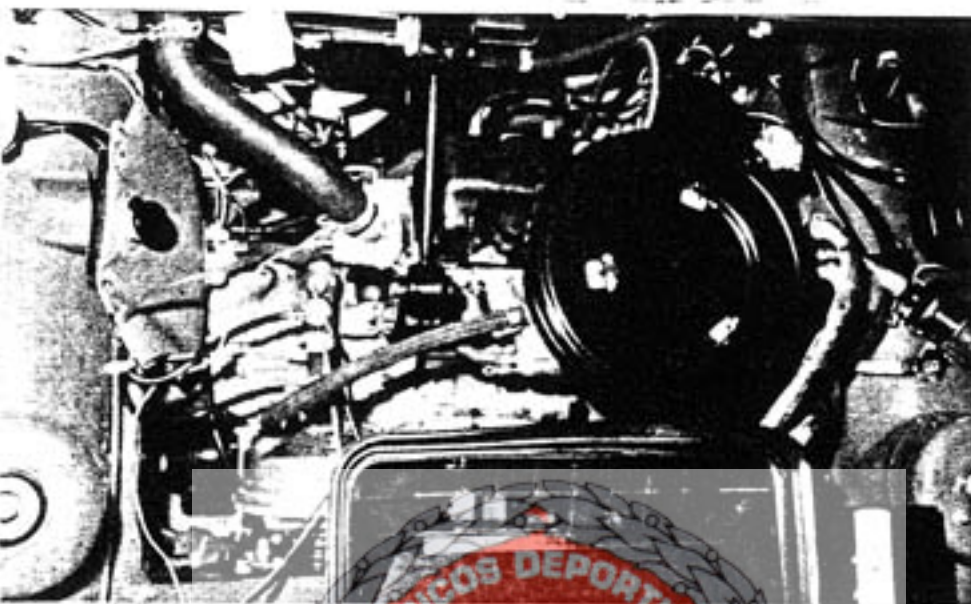
Los asientos siguen como siempre: cortos de banqueta y de respaldo, y sobre todo, con ese insoportable abultamiento que, en vez de la nuca, apoya contra el centro de los hombros; resulta inadmisibles. No criticamos los cinturones, porque parece ser que los de tipo retráctil van a ser instalados en cuestión de semanas; de lo contrario, merecerían nuestra más enérgica repulsa, porque es preciso retenerlos aproximadamente cada cinco minutos.

La autonomía que permite el depósito de 30 litros (pongamos 25 útiles, para evitar sobresaltos), a pesar del modesto consumo, sigue siendo insuficiente para un coche de gran capacidad rutera. Y en cuanto a los faros, son inadecuados para un coche que, probablemente, sea el más rápido de entre los de producción nacional sobre una carretera virada; claro que su rival más evidente, el FL-80, lleva los mismos, así que mal de muchos...

Tampoco se ha pensado en diseñar una funda estética y muy necesaria para la rueda de repuesto, una vez admitido el hecho de que forzosamente debe viajar en la posición en que lo hace. Y tampoco nadie se ha tomado la molestia de modificar lo posible el pedalier (para que el movimiento sea más ho-



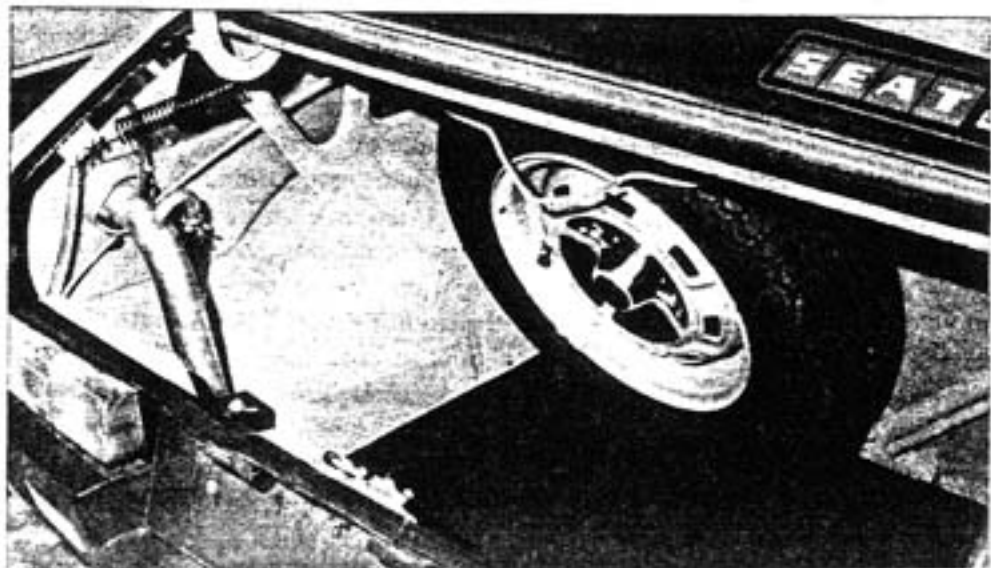
Tan sólo los nuevos anagramas situados en el maletero permiten distinguir la nueva versión.



A vista de pájaro se aprecia la nueva transmisión, el servofreno y la bolsa del lavaparabrisas con la bomba incorporada.

El pedalier de tipo colgante no concuerda bien con los asientos sumamente bajos.

En el maletero sigue sin protección la rueda de repuesto.



rizontal, y no tan vertical), o el cenicero (para que no quede obstruido por la palanca cuando va en cuarta), o bien los mandos de la calefacción, que no se alcanzan si se va correctamente sentado.

Por otra parte, el cuadro de instrumentos con un diseño muy personal, e incluso razonable, sigue sin disponer de un imprescindible reostato; a la vez que se echa en falta un cuentakilómetros parcial y una luz-testigo de freno de mano. Finalmente, digamos que las posiciones del reloj de cuarzo y del manómetro deberían invertirse: al conductor le interesa más la presión de aceite, y la hora, en cambio, no hay razón para ocultársela al pasajero.

Lamentamos mucho tener que insistir, al cabo de dos años, en las mismas críticas. Y ahora lo sentimos doblemente porque —y esto lo decimos con alegría— por fin se ha impuesto en las alturas de Seat la decisión de mantener este modelo, auténtico producto de la firma, a pesar de la aparición de los 128. Y por ello mismo, una vez que se le ha dado ese espaldarazo, bien merece intentar la máxima perfección posible.

¿COMO SE SITUA FRENTE AL 128?

Es evidente que el Sport y el 128 se "pisan" cierto segmento del mercado, y más ahora cuando comparten totalmente la mecánica. No obstante, después de haber probado la versión moderna del Sport, creemos que hay margen suficiente para proceder a una elección razonable entre uno y otro, en función del tipo de utilización.

El Sport es un coche de capricho, con temperamento más deportivo, prestaciones más brillantes y comportamiento rutero más propicio al desmelenamiento del conductor. Su línea no sólo es más aerodinámica, sino más personal, más diferenciada del resto de lo que se ve por la calle.

Por su parte, el 128 ofrece también una buena prestación y un comportamiento rutero sano, pero más burgués, y a cambio de una línea menos llamativa, ofrece el aspecto utilitario de su tercera puerta y asiento posterior abatible, y en cualquier caso, un volumen útil de maletero muy superior, así como la autonomía de su excelente depósito de 50 litros.

En resumen, el 128 es un coche con vertiente familiar y utilitaria, pero que puede permitirse ciertos "pinitos" de imagen deportiva y personalizada, mientras que el Sport es un coche decididamente deportivo, que si bien ofrece cuatro plazas muy aceptables, para viajar debe considerarse como un dos plazas, si se quiere llevar suficiente equipaje.

A. A.