

autopista

G. P. CANADA

AUTO
DEPORT



JODY SCHECKTER

1430 SPORT



LOS RETOQUES DE CITROËN



SEAT SPORT 1430

POP ARTURO ANDRÉS



La línea angulosa y agresiva del frontal es inconfundible.

CUALIDADES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> ● Prestaciones excepcionales. ● Consumo muy económico. ● Transmisión y sus mandos totalmente resueltos. ● Diseño estético y aerodinámico. ● Frenos asistidos, con gran resistencia al "fading". ● Parachoques eficaces. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Asientos: incómodos y no sujetan. ● Precio excesivo. ● Rumorosidad mecánica. ● Rueda de repuesto sin cubrir. ● Faros poco potentes. ● Estabilidad: peor que el 1200 Sport.



El aspecto posterior, en cuanto deja de ser totalmente centrado, no está exento de atractivo.

INCUESTIONABLEMENTE, el Seat Sport tiene un elemento totalmente a su favor: su línea. Un coche que todavía produce la pregunta "¿Qué coche es éste?", después de casi dos años de estar en el mercado sin la menor modificación estética, tiene uno de los factores que constituyen el "gancho" comercial que justifica su existencia: ser diferente.

Por supuesto que quienes hacen tal pregunta no son precisamente unos rabiosos aficionados, pero sí lo bastante interesados como para vencer la inicial timidez e interpelar al conductor. El Sport es un coche producido en pequeña serie, lo suficiente para que se vea con frecuencia, pero no para que proliferen; su línea es lo bastante personal como para que no se confunda con ningún otro, pero no tan llamativa como para forzar al no aficionado a enterarse de qué es, como puede ser el caso con un Mallorca, por ejemplo.

Lo cierto es que, cuando a los veinte meses de existencia, el Sport recibe una profunda modificación mecánica, todavía es un coche lo bastante poco conocido del gran público como para tener que explicar de qué se trata. Quizá sea esta una de las causas que han movido a Seat a mantener su aspecto externo absolutamente igual al de la versión anterior, sin mayor modificación que las siglas posteriores. Otra causa bien pudiera ser el interés en no molestar a los usuarios del modelo antiguo, que al poco tiempo de adquirir el suyo se encuentran con un modelo provisto de una serie de importantes mejoras mecánicas que muy bien pudieron haberse incorporado desde un principio.

¿QUE PASA EN EL TREN DELANTERO?

Claro que, si bien en el terreno mecánico todo lo modificado ha sido para mejorar, no podemos decir lo mismo de lo ocurrido en el tren delantero. Digamos, antes de seguir, que el comportamiento rutero del coche no es el que era. La cosa no es para echarse las manos a la cabeza, pero en honor a la verdad, el Sport ya no tiene aquella precisión de conducción, aquel comportamiento tan sano que invitaba a las mayores exuberancias al volante.

La primera vez que dispusimos del coche, para hacer el artículo de presentación, no hicimos sino un corto recorrido a muy pacífica marcha, y las pruebas de prestaciones, en línea recta. Luego, al asistir a la

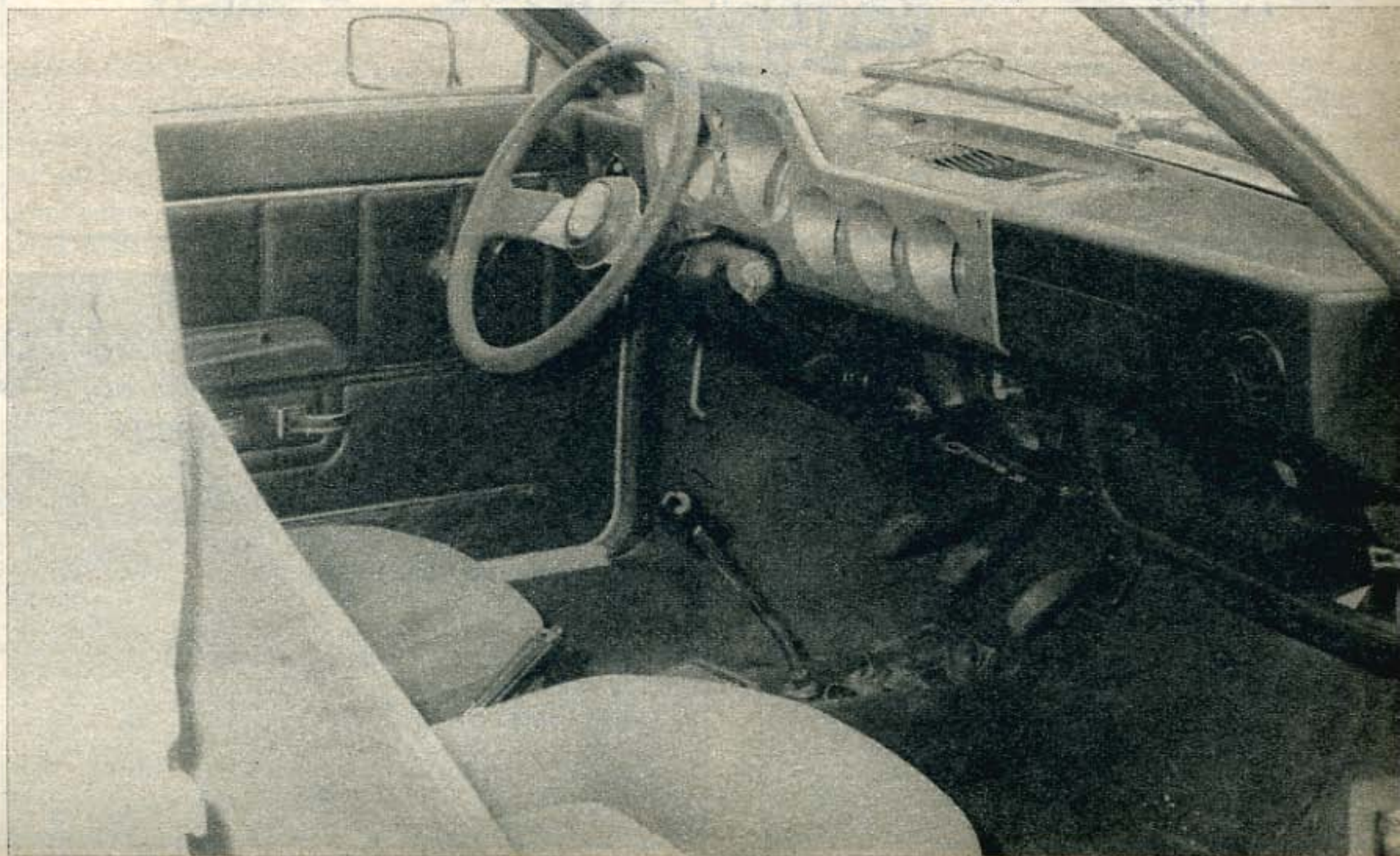


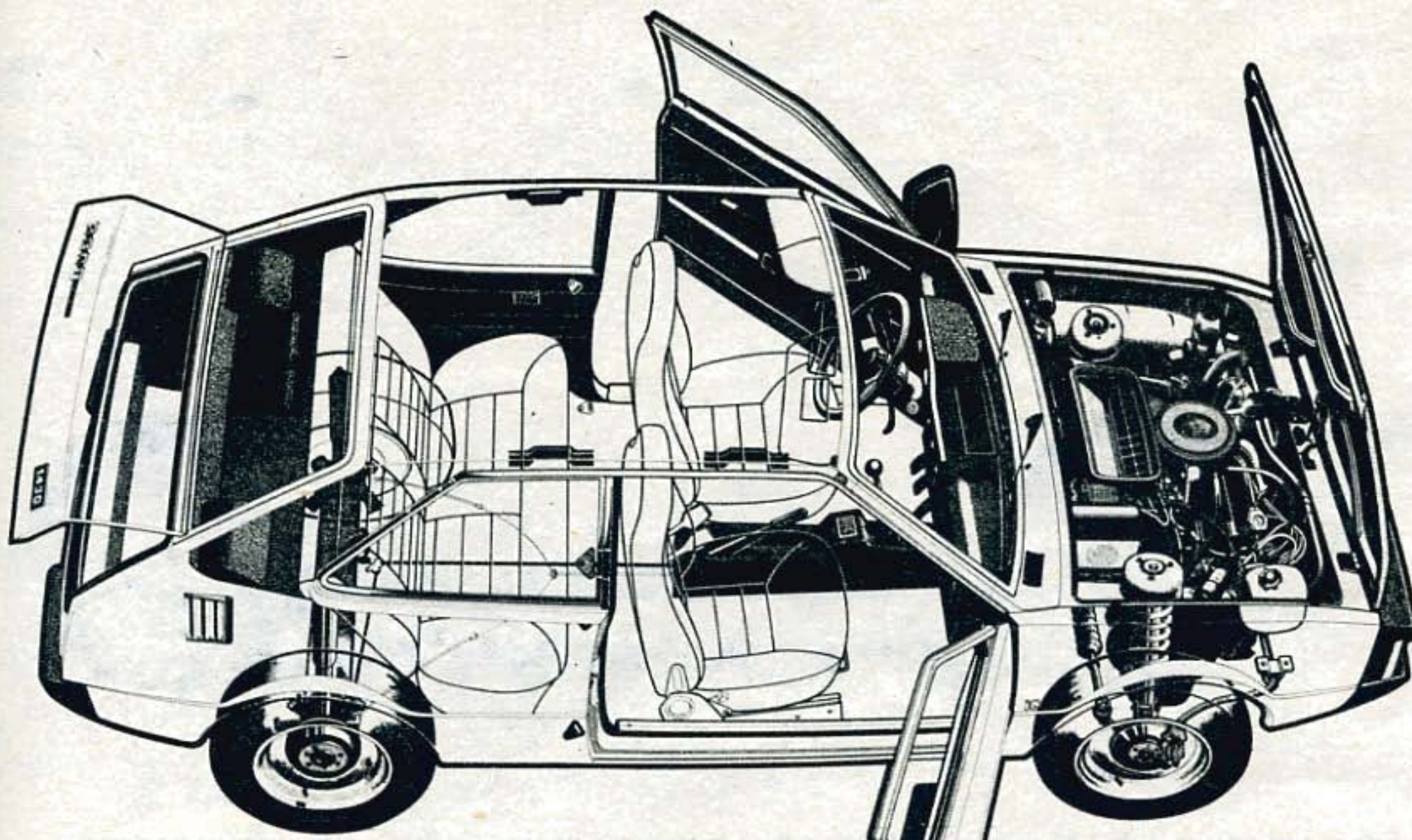
A pesar de que no mide más de 1,25 de altura, el Sport no tiene la apariencia de ser bajo, debido a su recortada longitud.



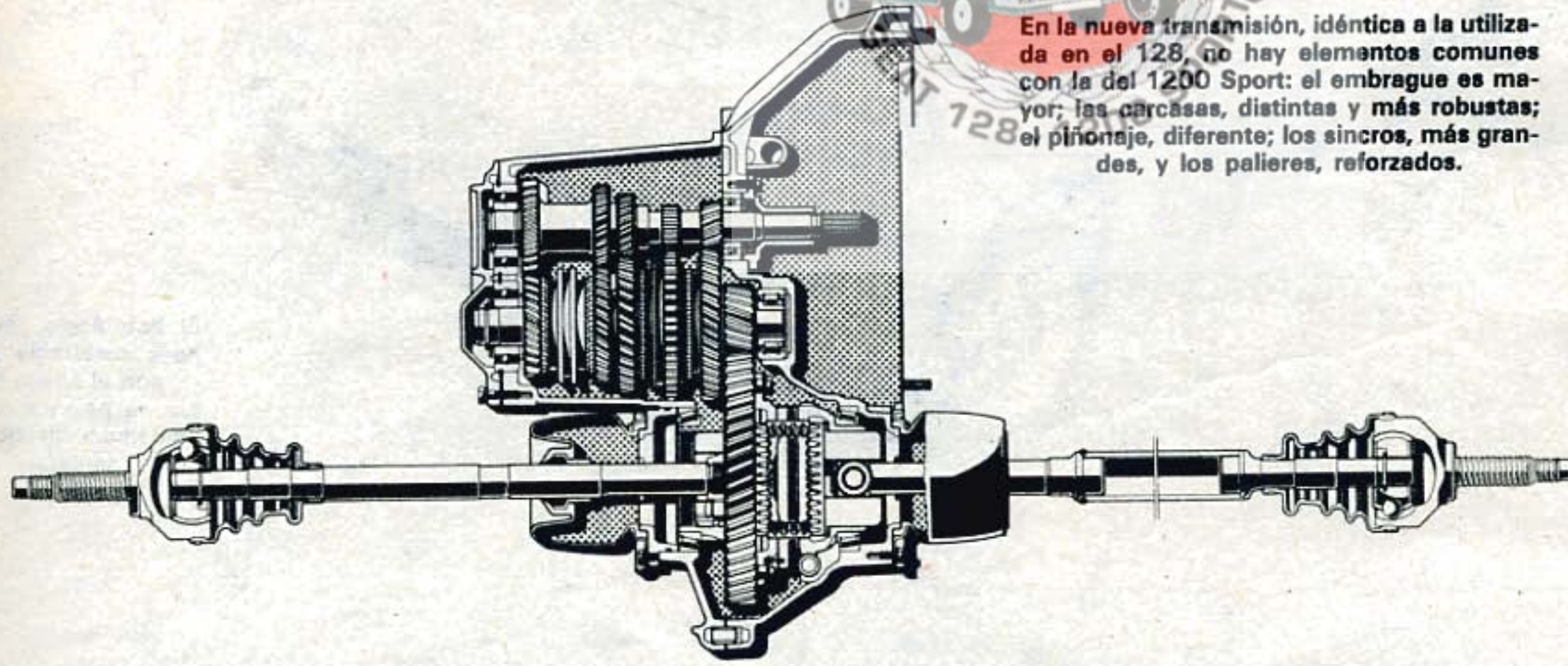
En este enfoque "picado", poco usual para la línea del coche, ofrece un aspecto sórito, que no se aprecia en la calle.

El habitáculo permanece inalterable; ahora, con el nuevo cambio, la palanca no va demasiado lejos a la tercera.





Tan sólo la forma de la estabilizadora y el tirante de reacción del motor permiten distinguir, en esta radiografía, a la versión actual del Sport respecto de la antigua.



En la nueva transmisión, idéntica a la utilizada en el 128, no hay elementos comunes con la del 1200 Sport: el embrague es mayor; las carcavas, distintas y más robustas; el piñónaje, diferente; los sincros, más grandes, y los palieres, reforzados.

presentación común a la prensa por un recorrido ya mucho más variado y apurando más las posibilidades del coche, notamos las primeras sensaciones extrañas; sensaciones que fue casi unánimemente corroborada por el resto de los colegas. Cada vez que el coche salta un rasante (no hace falta que llegue a despegar las ruedas, ni mucho menos) al caer tiende a desviarse momentáneamente a la derecha; lo mejor es no reaccionar, y en cuanto la suspensión se nivela, todo entra en la normalidad. No obstante, el efecto es muy molesto, y puede ser causa de que algún conductor un tanto neófito se dé un buen susto.

Una explicación que se nos dio no llegó a satisfacernos, aunque tiene visos de verosimilitud. Al instalar la nueva mecánica, ha sido preciso desplazar el conjunto, concretamente su centro de gravedad 17 mm. hacia delante y 30 mm. hacia la derecha. Debido a ello, el coche quedaría con un cierto recargo de peso estático sobre el lado derecho, que se equilibra al instalarse el conductor solo, y vuelve a aparecer al ir dos personas. La explicación parecía y parece razonable.

La unidad que recogimos para efectuar la prueba que hoy ofrecemos, distinta a la utilizada en la presentación, ofrecía los mismos síntomas. Así que, al proceder a nuestro habitual pesaje, hicimos dos comprobaciones más, en las que el lado izquierdo nos arroja 406 kilos, por 404 a la derecha. Es decir que, a depósito lleno, el equilibrio es perfecto. Ciertamente el depósito está un poco descentrado hacia la izquierda, pero dando como término medio un depósito con 18 litros (los 5 de reserva no los contamos), esto supone una disminución de 9 kilos, y el ligero descentra-

INSTRUMENTACION

CUENTAKILOMETROS
Exacto.

VELOCIMETRO
Error, por exceso: + 7 km/h.
(aguja desplazada).

CUENTARREVOLUCIONES
Exacto.

DESARROLLOS DEL CAMBIO

VELOCIDAD, EN KM/HORA, 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
1.600 (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

miento de tal peso no tiene la menor influencia.

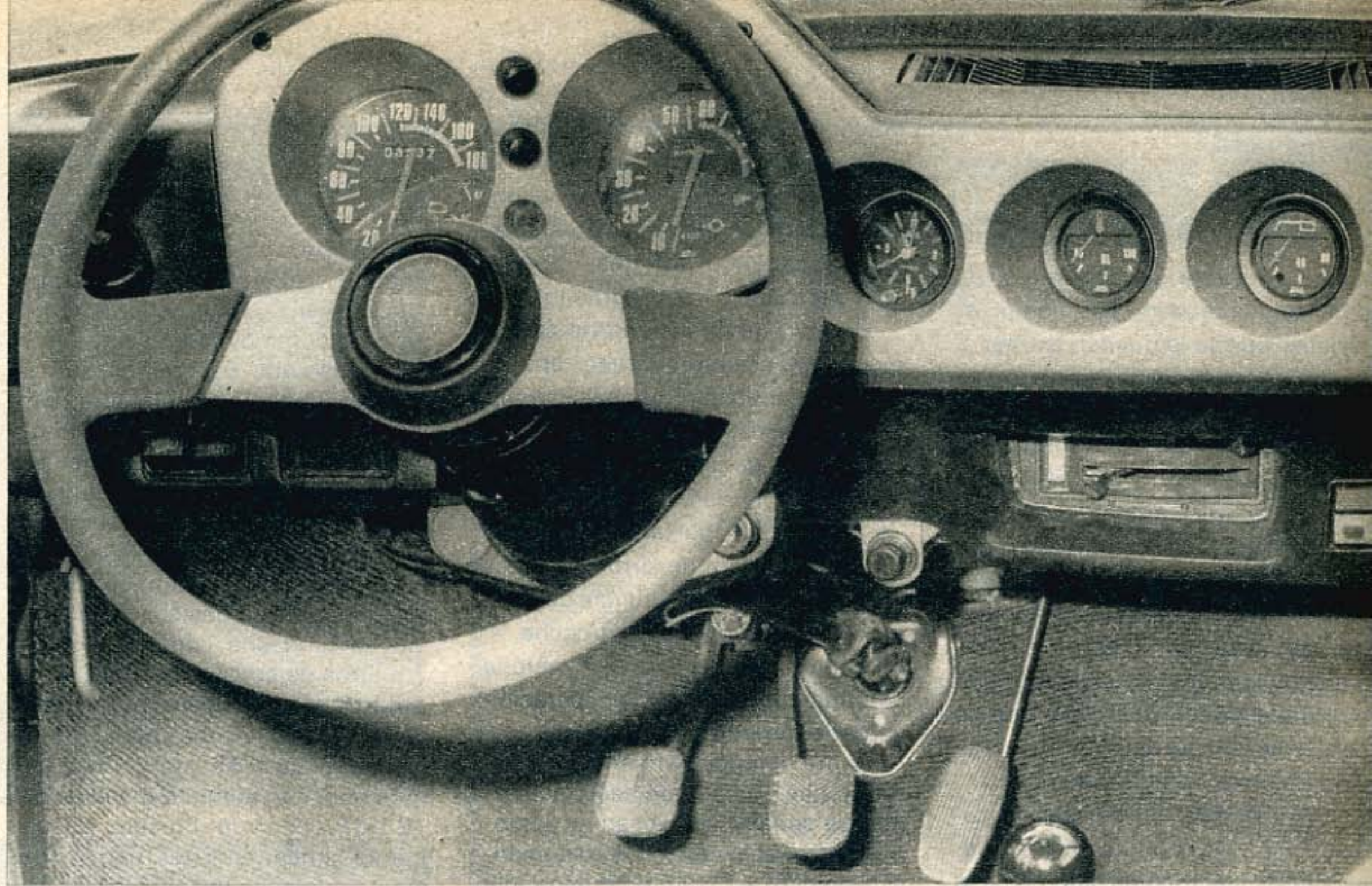
Empezamos a buscar en otra dirección. La barra estabilizadora ha sido modificada; debido al mayor tamaño de la caja de cambios, ahora no puede venir recta desde sus apoyos en el morro y tiene una forma como de cuernos de vaca. Lo cual no es, al menos en teoría, muy favorable para una barra que hace también el papel de tirante de reacción y empuje. Sospechando de dicha barra, procedimos a aflojarla, por si estaba tensionada y transmitía peso de un lado a otro, incluso en posición estática. Pero no, estaba perfectamente neutra; y sus cotas dimensionales, cuidadosamente medidas, eran perfectas.

Así que procedimos a verificar las cotas del tren delantero, y aquí sí que aparecieron cosas raras. La dirección estaba cerrada, con convergencia superior al centímetro, lo cual producía otro efecto extraño, y es que el coche entraba en las curvas en dos tiempos: en cuanto apoyaba y era la rueda exterior la que mandaba, en vez de sólo la mitad, el coche "entraba" más en la curva, produciendo un curioso y momentáneo sobreviraje. Pero esto se arregló en cuanto se dejó la convergencia simplemente a cero.

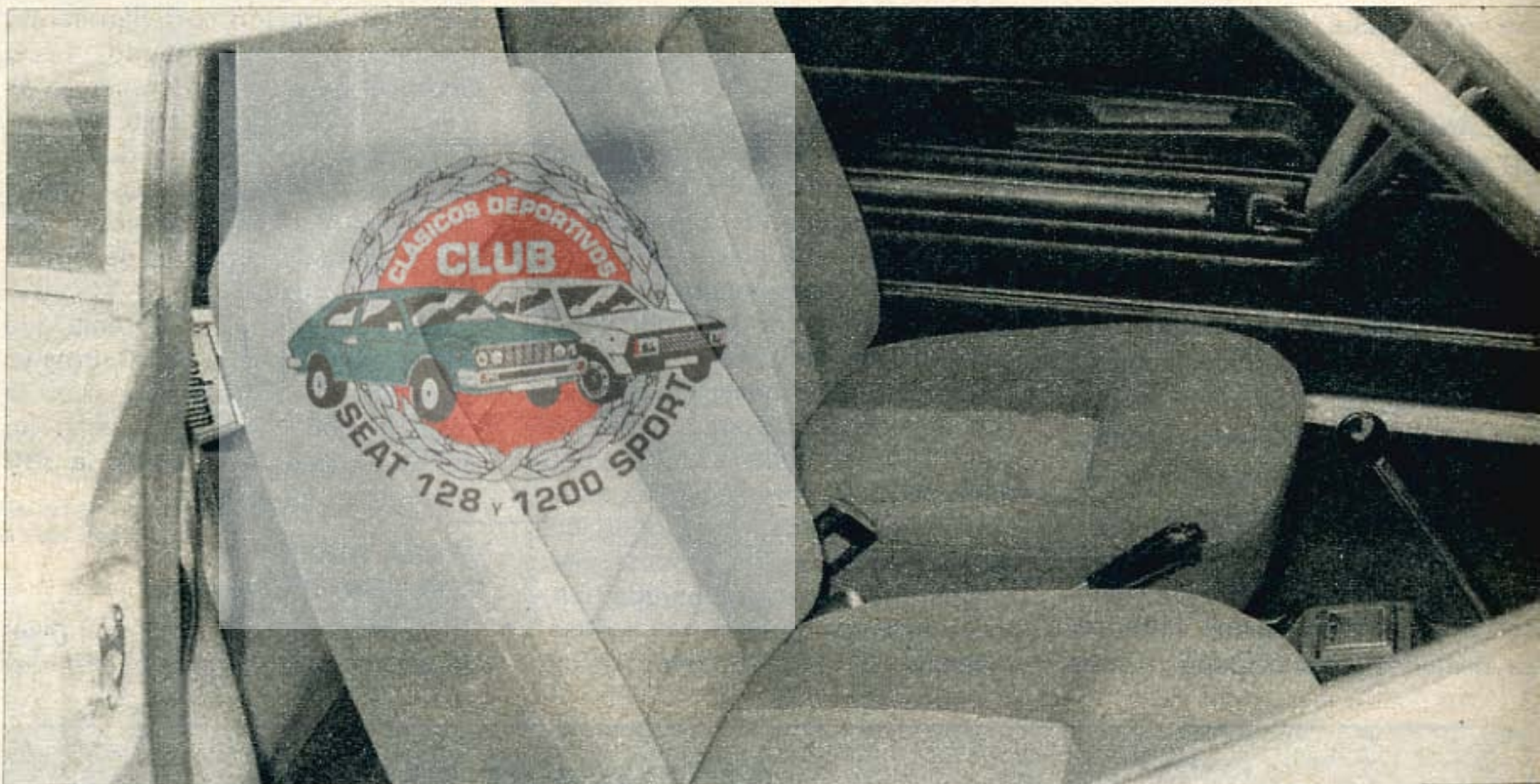
Pero había más: la rueda izquierda tenía dos grados de caída positiva; la derecha, perfectamente a cero. En compensación, la izquierda tenía grado y medio más de avance de pivote. Unido esto a la convergencia cerrada, hacía que el coche fuese derecho como una vela en recta, pero que se comportase de forma extraña al pasar los lomos y en las fases de entrada y salida en curva.

Lo que pasa es que las posibilidades de reglajes de esta Mac Pherson son muy limitadas, pues no hay sino la contratuerca de la punta de la estabilizadora. Optamos por dejar el avance igual en ambos lados y conformarnos con la diferencia de caída. El coche perdió algo de su estabilidad en línea recta, antes perfecta, y a cambio mejoró en parte su comportamiento en los lomos y a la entrada de las curvas. Una vez metido en ellas, y bien apoyado, su límite sigue siendo fantástico, especialmente cuando apoya en el lado en que la caída delantera es nula.

Posiblemente este problema se circunscriba a la preserie, a la que corresponden todos los coches de prueba, pero consideramos oportuno dar la voz de alerta, porque un reposicionamiento de los puntos de anclaje de los brazos transversales no es tan complicado, mientras que



La instrumentación es casi completa, sólo falta un control de la instalación eléctrica. Los mandos de la climatización no pueden accionarse con el cinturón correctamente ajustado. Claro que cuando se instalen los de tipo retráctil no habrá problema.



Los asientos son una verdadera cruz. Como son bastante duros, resultan menos envolventes de lo que su forma parece indicar; por otra parte, el diseño de la parte superior del respaldo es incalificable.

cualquier intento posterior de arreglo es casi imposible. Y las excepcionales prestaciones de que hace gala el Sport 1430 requieren un comportamiento rutero irreprochable, al menos si se quiere sacarle gusto sin llevar el ánimo encogido.

EL RESTO, COMO SIEMPRE; LOS FRENOS, MEJOR

La dirección, heredada en línea directa del 127, es una cremallera bastante rápida y, como todas las de dicho sistema, muy precisa. Ayudada por los generosos neumáticos de 165/70, le confiere al coche una capacidad direccional extraordinaria. El efecto de autoalineación es lo bastante suave como para que el coche no resulte nunca pesado de conducir, ni incluso en tramos de curvas muy largos, negociados a marcha viva.

En cuanto a los frenos, la adopción de asistencia ha permitido utilizar unas pastillas más duras que antes, con mayor resistencia al calentamiento. Como las llantas ofrecen una razonable refrigeración, a través de sus ocho orificios de buen tamaño, el resultado es un comportamiento exento de toda crítica. En la bajada del puerto de Pajares, por el lado de Asturias, realizada con dos plazas y a muy vivo tren (hubo suerte y el poco tráfico que había en dicha zona no molestó), tan sólo se notó un poco del típico olorcillo y un apenas perceptible hundimiento del pedal respecto a las primeras frenadas. Luego, eso sí, los frenos se volvieron cantarines durante unos kilómetros, mientras se realizaba el proceso de enfriamiento hasta una temperatura más normal. El puesto de conducción perma-

nece como estaba, con el pedalier no demasiado cómodo, por el movimiento un tanto vertical, en su primera parte, de los pedales de embrague y freno. En cambio, gracias a la nueva transmisión, la palanca de cambios se maneja mucho mejor que antes, pues los recorridos son mucho más cortos y precisos. A partir de un poco más de 1.000 km. en el contador, la caja funciona de maravilla, a condición de no olvidarse que la "H" formada por las marchas no queda totalmente según el eje del coche, sino ligeramente inclinada; en cuanto se coge la costumbre de pasar de 3.ª a 4.ª alejando un poco la mano, todo resuelto.

La visibilidad es buena en conducción normal, y tiene sus reparos en maniobra, debido a la forma del coche. No obstante, lo verdadera-



mente criticable son los faros, de potencia inadecuada para las prestaciones que se le pueden extraer al coche en conducción nocturna. No obstante, y aunque sea un consuelo a medias, parece que Kinby tiene ya en preparación unos H-4 para este coche; la alegría sería completa si pasaran a ser equipo de origen, lo mismo que los cinturones retráctiles, que son muy convenientes para evitar la molesta gimnasia a que obligan los actuales, que por otra parte tienen una cinta que se pela, y se aflojan en cuanto no se llevan sumamente tensados.

No queremos olvidarnos de señalar que la incorporación del lavaparabrisas eléctrico ha sido un paso adelante; en realidad, no es sino la corrección de un detalle inadmisiblemente en un coche de la categoría del Sport.

MECANICA: LO MEJOR DEL COCHE

Es curioso cómo unas modificaciones aparentemente no muy grandes pueden transfigurar a un coche. El antiguo 1200 Sport era un coche de excepcionales cualidades ruterías, no muy bien servido por una mecánica de poca elasticidad motriz, y con una transmisión un tanto frágil y de manejo no demasiado agradable. De golpe, el Sport 1430 pasa a ser un coche con unos modos un tanto extraños, ya relatados, que dispone de una

mecánica impresionante en todos sus aspectos, comenzando por la elasticidad, siguiendo por la potencia bruta y las altísimas prestaciones y acabando por una transmisión de manejo muy agradable.

Con el nuevo sistema de carburación, ya experimentado en los 128, la elasticidad que básicamente siempre han tenido los motores Seat de la gama 124 se pone de manifiesto. En el caso de un coche de 800 kg., propulsarlo por el motor 1430 con un desarrollo a todas luces corto para la potencia del motor y la aerodinámica del coche, el resultado final es una 4.^a marcha con una capacidad de recuperación verdaderamente sorprendente.

Sobre el funcionamiento del motor no hay mucho que decir, al margen de señalar su exceso de rumorosidad (o el insuficiente aislamiento acústico) en cuanto se llega a la zona de las 4.800/4.900 r. p. m. Arranca bien, mantiene imperturbable su temperatura y no consume agua ni aceite. Por cierto, el Sport no lleva el interesante dispositivo de los 128 y del nuevo 127, consistente en que el electroventilador vaya independiente de la llave de contacto; esperemos que se le incorpore en breve plazo.

El cuadro de prestaciones del coche es lo bastante explícito como para insistir demasiado sobre él. Digamos que, al hacer las pruebas con más de 3.000 km. en vez de los 1.000 que tenía la primera unidad que probamos, todas las cifras han mejorado muy en proporción, aunque no de forma espectacular. El Sport 1430 no es superado, tanto en aceleración como en reprise, más que por el FL-80, dentro de los

coches actualmente en producción en España; en velocidad pura, por este mismo y el CX. Bueno, quedan aparte el R-5 Copa y el Alpine 1400, pero puesto que Fasa-Renault no considera interesante que la prensa los pruebe, nosotros no consideramos interesante tenerlos en cuenta. Esperemos que algún día podamos establecer comparaciones cronómetro en mano.

Claro que si las prestaciones son interesantes, no lo son menos los consumos, que resultan sumamente económicos. El peso liviano y el buen diseño aerodinámico, unidos al rendimiento básico del motor, dan lugar a una cifra como la de 7,5 litros de consumo medio en carretera, a un crucero promediado de 110 km/h., y una media conseguida de casi 95 km/h. Recordemos que, con idéntica mecánica, el 128-3P, con un crucero casualmente similar en valor medio, arrojó una media de tan sólo 90 km/h. y un consumo de 7,7 litros. Es decir, que el menor peso y, sobre todo, la mejor penetración se dejan sentir. Inversamente, el antiguo 1200 Sport, si bien con un crucero más elevado (120 en promedio de pruebas), consiguió 93 km/h. de media, y al precio de 8,8 litros. La ventaja de la nueva carburación no es menos evidente, ya que el desarrollo final es el mismo.

No obstante, la autonomía que confiere un depósito de 30 litros es inadecuada. Equivale a jugar en la práctica con 25 litros, y esto no permite viajes de más allá de 330 kilómetros; es poco.

¿PARA QUIEN SON LOS RESPALDOS?

En el interior del coche, el nivel de acabado es bastante bueno; de-

cimos acabado, no diseño, aunque a nosotros particularmente gusta el aspecto interior del habitáculo. Cambiaríamos de posición el reloj con el manómetro, ponemos reostato de iluminación y botones del cuadro (muy necesarios porque brillan en exceso y se reflejan en el parabrisas de noche), y, sobre todo, cambiaríamos el sistema de climatización, o mejor sus botones, que están inaccesibles. Que los futuros cinturones eliminen el problema. El resto de los detalles está bien, y el coche queda bastante completo con sus recién incorporadas luces de emergencia.

Pero hay dos detalles que parecen claramente de solución; uno malo es que hace veinte meses desde las críticas fueran unánimes ahí siguen. Nos referimos a la posición del cenicero, justo bajo la palanca de cambios, y sobre todo, ante todo, a los asientos, y en especial, a los respaldos. El diseño de estos últimos sólo sirve para personas de 1,55 de estatura o inferior, aunque se diga que los españoles somos bajitos, no es para tanto. Los asientos le quitan buena parte del placer de conducción al conductor porque no sujetan y además resultan incómodos en viajes largos.

CONCLUSION

Respecto al modelo original el Sport 1430 ha resuelto por completo los problemas de tipo mecánico (carburación, transmisión). También ha ganado en otros detalles: servofreno, alternador con regulación incorporada, lavaparabrisas eléctrico, luces de emergencia. Curiosamente, ha surgido el pro-

RESUMEN DE PRUEBAS

Itinerario	Distancia (km.)	Carga	Condiciones	Crucero (km/h. reales)	Promedio (km/h.)	Consumo (litros/100 km.)
CIUDAD						
Madrid: casco urbano	479,2	De 1 a 3 plazas	Variables	—	—	11,76
MIXTO						
Madrid, Valencia y alrededores	276,5	Dos plazas	Conducción turística	—	—	7,41
CARRETERA						
Recorrido fijo entre Madrid y sierra de Guadarrama	250,1	Conductor solo	Normales; tráfico algo denso	90	77,1	6,39
Madrid-Valencia-El Saler	357,3	Dos plazas	Viento a favor; mucho tráfico hasta Tarancón; luego, despejado	100	88,9	6,26
Valencia-Madrid	337,6	—Dos plazas	Viento en contra; poco tráfico hasta Arganda; luego, mucho	110	100,1	7,95
León-Valladolid-Madrid	321,8	Dos plazas	De noche; bastante tráfico	120	103,3	7,76
Madrid-Benavente-León	323,2	Dos plazas	Favorables; poco tráfico	130	118,2	8,36
León-Oviedo—León	— 249,7	Dos plazas	Bastante tráfico; obras en ambas vertientes de Pajares	Lo posible (100/130)	82,8	8,44
RESUMEN CARRETERA	1.839,7	Dos plazas	Normales, en promedio	109,7	94,5	7,51

PRESTACIONES

REPRISE

400 metros, en 4.ª, a 40 km/h.	19"
1.000 metros, en 4.ª, a 40 km/h.	35" 2/10

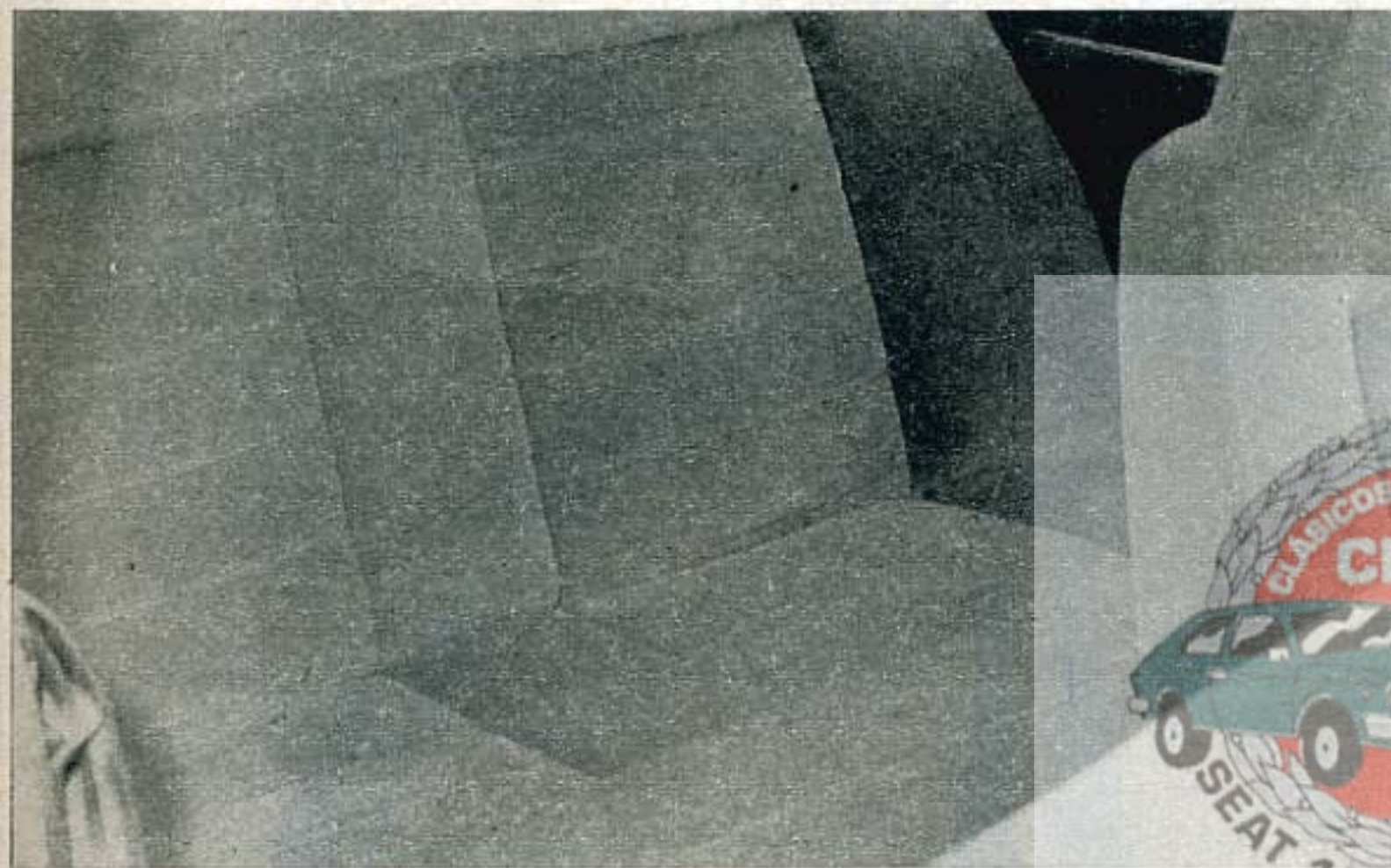
ACELERACION

400 metros, salida parada	18" 1/10
1.000 metros, salida parada	33" 7/10

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h. (a 6.230 r. p. m.)	164,01
--------------------------------	--------

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



El asiento posterior, en contra de lo que el aspecto exterior del coche parece indicar, ofrece una perfecta habitabilidad para dos adultos.



El maletero no está mal en cuanto a volumen útil, pero la presencia de la rueda de repuesto, sin nada que la separe del equipaje, es una característica molesta.

ma de estabilidad, que es un problema falso, y estamos seguros de que en cuanto se revise el problema de variación de cotas todo volverá a la normalidad. También parece que la cuestión de los faros lleva visos de arreglarse, aunque quizá por el camino de los "extras".

Lo que precisa de una solución inaplazable es lo de los asientos, y en segundo término, un depósito mayor, ponerle funda a la rueda de

repuesto, reostato al cuadro y reposicionar el cenicero. Arreglado esto, sin duda le quedarían detalles al coche para aspirar a la perfección, pero serían detalles propios de la personalidad de un coche que, sin duda alguna, la tiene y muy acusada; y al que se le perdonarían cosas que no fuesen las antes citadas a cambio de su prestación, su consumo y su línea.

A. A.

FICHA TECNICA

SEAT SPORT 1430

MOTOR:

Posición: Delantero transversal, inclinado 17° 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 5 apoyos.

Carburación: Un carburador vertical de dos cuerpos Weber 32 DMTR-33, con apertura mecánica diferenciada del segundo cuerpo. 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: 4 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: 7 litros.

Distribución: Situación válvulas: En culata, paralelas, en línea e inclinadas. Situación árbol de levas: Lateral, en el bloque. Mando árbol de levas: Correa dentada exterior de neopreno. Accionamiento válvulas: Empujadores, varillas y balancines.

Encendido: Delco: Bosch. Bobina: Femsa BD 12-2. Bujías: Bosch.

Rendimiento: Compresión: 9 : 1. Potencia: 77 CV. DIN a 5.400 r. p. m. Par motor máximo: 11,3 mkg DIN a 3.400 r. p. m.

TRANSMISION:

Embrague: Tipo: Monodisco en seco, de diafragma. Diámetro del disco: 190 mm. Mando: Mecánico, 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 4.ª.

BASTIDOR:

Estructura portante: Carrocería monocasco autoportante.

Suspensiones: Delantera: Ruedas independientes, tipo Mac Pherson, con la estabilizadora actuando de tirante diagonal inferior. Tipo de resorte: Muelle helicoidal. Amortiguador: Hidráulico telescópico Casa-Riv. Estabilizador: Barra de torsión antibalanceo. Trasera: Ruedas independientes, triángulo transversal inferior y amortiguador solidario del buje (Mac Pherson). Tipo de resorte: Ballestón transversal, con dos puntos de anclaje. Amortiguador: Hidráulico telescópico Casa-Riv. Estabilizador: Efecto antibalanceo del propio ballestón.

Frenos: Tipo de circuito: Independiente para cada tren. Asistencia: Servo Master-Vac. Dispositivo anti-bloqueo: Compensador trasero en función de la carga. Tipo delanteros: Discos. 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: 9,6 metros. Vueltas volante, de tope a tope: 3,4. Arbol de dirección: Articulado. Diámetro externo del volante: 36 cm.

Ruedas: Diámetro llanta: 13 pulgadas. Anchura garganta llanta: 4,5 pulgadas. Neumáticos: Radiales. Medida: 165/70 SR-13. Marca: Michelin ZX.

Equipo eléctrico de 12 voltios: Generador: Alternador Femsa de 480 vatios y 35 amperios. Regulador: Incorporado. Batería: Magneti-Marelli de 45 Ah.

Depósito de combustible: Situación: Posterior central inferior. Capacidad: 30 litros.

CARROCERIA:

Tipo: Coupé. Número puertas: 2. Asientos: Delante, dos butacas; detrás, forma para dos plazas.

Dimensiones: Batalla: 2,22 metros. Vías: 1,31/1,32 metros (delante/detrás). Longitud: 3,67 metros. Anchura: 1,55 metros. Altura: 1,25 metros.

Peso: En vacío, y en orden de marcha (según catálogo): 800 kg. Con depósito lleno (en báscula): 810 kg. Reparto de peso entre ambos trenes (delantero/trasero): 61,0/39,0 por 100 (depósito lleno).

Equipo: Faros: Kinby rectangulares, de 220 x 130 mm., con lámparas de 45/40 vatios. Limpiaparabrisas: Femsa. Escobillas: Ar-To. Velocidades: Continua e intermitente. Frecuencia: 67 ciclos/minuto, y cada seis segundos. Instrumentación: Veglia-Bressel. Luneta térmica: De serie.