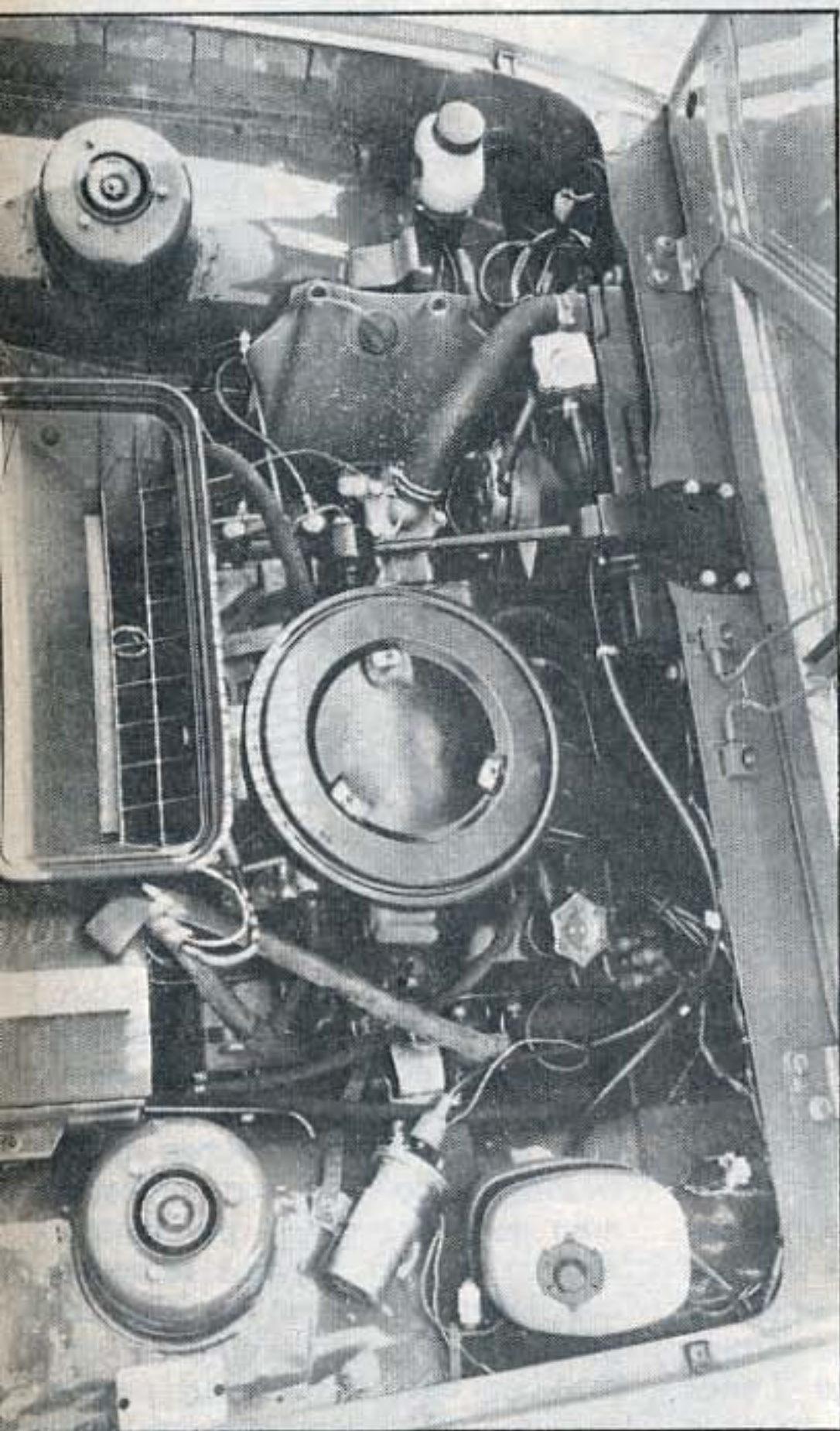


Pueblos de la serranía madrileña y segoviana sirvieron de telón para fotografiar el nuevo modelo de Seat Sport 1430 durante la presentación y toma de contacto. Y entre aquellos, se encontraba la popular y bella localidad de Pedraza.



El grupo motopropulsor, de 1.438 c.c., ha sido la modificación más sustancial introducida en la carrocería del ya conocido homólogo, del Sport 1200.



Toma de contacto

SEAT Sport 1430

- Lo mejor, sus prestaciones
- Lo peor, su deficiente comodidad



CUANDO esta información llegue a usted, querido lector, en cualquier concesionario de Seat estará ya a la venta el nuevo modelo del Sport 1.430. Se trata, con términos invertidos, de "el mismo collar con distinto perro", porque la diferencia básica con su homólogo el Sport 1.200 estriba en el grupo motopropulsor, el de aquel —ahora presentado— con una cilindrada de

Asientos y cinturones de seguridad los elementos menos adecuados para el Sport 1430. Son "chistes viejos para caros modelos nuevos".

1.438 centímetros cúbicos; es decir una diferencia de 10 CV que se ha de notar mucho en las prestaciones.

Por lo demás la carrocería no ha sufrido variación alguna.

La gran acogida del público —apuntan responsables de Seat— al Sport 1.200 (comercializado a principios de 1976), cuya venta en menos de un año y medio ha superado las 10.000 unidades, "ha hecho necesario ofrecer una versión más potente que es la que ahora presenta Seat con su modelo Sport 1.430".

Presentación y toma de contacto que en esta ocasión se ha realizado por las provincias de Madrid y Segovia, por zonas serranas con subidas

puertos como el de Morcuera, de 1.782 metros de altitud, y el de Navacerrada, de 1.860 metros, y por ramos llanos; en total unos trescientos kilómetros de trayecto variopinto y suficiente para llegar a tener una apriorística opinión que inmediatamente y de manera sucinta exponeremos si bien en breve se pormenorizará con rigor y detalle sobre las cualidades y virtudes de este nuevo vehículo a través de la prueba que hará más extensa VELOCIDAD.

EL MOTOR PRINCIPAL ASPECTO A RESALTAR

Para abrir el comentario, cifrándonos a la verdad, hemos de confesar que el nuevo modelo presenta en conjunto una excelente impresión a simple vista (nada novedoso por su idéntico parecido con el Sport 1.200) y unas extraordinarias prestaciones en cuanto se ha tomado un corto contacto con él.

La modificación más importante la ha sufrido el motor, cuyo bloque va montado con una inclinación hacia delante de 17 grados, por 16 el del Sport 1.200 y 20 grados el del Seat 128-3 puertas, grupo motopropulsor el de este último también de 1.438 cc. y con su caja de cambios y su par transplantados al recién fabricado Sport 1.430. Y se ha optado por la solución de que motor y caja de cambios precedan a la transmisión, empleando anclajes de tipo lástico; con lo cual se consigue mejorar la suspensión delantera y los palieres o semiejes de transmisión trabajan con márgenes de resistencia bastante amplios.

Así, tenemos que al posicionar más hacia delante y hacia la derecha el grupo motopropulsor del Sport 1.430, ha sufrido esta modificación también la travesía frontal y el salpicadero en la parte de la dirección. Otros elementos que han cambiado por disposición volumétrica, han sido el tubo de escape, el sistema de refrigeración de los palieres, que han aumentado de longitud.

Y se han incorporado sustanciales mejoras como un servofreno, de seis pulgadas, accesorio del que carece el 1.200, aunque su implantación está en estudio y es muy probable que no se descarte tal idea; alternador distinto; nueva central de control del equipo eléctrico; lavaparabrisas accionados por bomba eléctrica con mando en el volante; nuevo carburador y filtro de entrada de aire, radiador de agua y también nuevo sistema de anclaje del motor para disminuir las vibraciones. El motor monta correa de neopreno en la distribución para facilitar la conservación de los ángulos de apertura y cierre de válvulas cuando se originan desgastes y contribuir asimismo a la menor rumorosidad de su funcionamiento.

BIENVENIDA LA BARRA ESTABILIZADORA

Merece elogios la colocación de una barra estabilizadora delante, en posición más baja que el soporte del motor, según se nos ha dicho, con el fin de proteger la dirección; y si no se ha instalado ninguna chapa protectora, ha sido para que el motor sponga de una mayor refrigeración,

por cierto un poco escasa, pues concretamente repercute en el hábitáculo, que es donde más la padecen los ocupantes; la palanca del freno de mano, por ejemplo, se calienta en exceso —"abrsa"— y por las ranuras de su ubicación salen surtidores de aire caliente e igual acontece por las bocas de aireación, en este punto cuando se circula por ciudad con intenso tráfico.

Respecto a la dirección, hay que alegar que resulta sumamente suave —incluso, es necesario habituarse a ella— y de estimable precisión. El radio de giro es muy corto: 4,8 metros. El volante, de dimensiones reducidas y carácter deportivo, a mi modo de ver ofrece una cierta sensación de "suciedad" al tacto, a la par que favorece la sudoración de las manos. Por el contrario, la palanca de cambio ha mejorado notablemente en cuanto a la actual disposición, totalmente accesible y cómoda para su manejo.

CONSUMO BASTANTE RECORTADO

Quizá un poco altos los pedales y algo junto el del freno y el del acelerador, que a poco que se pise pone el cuenta kilómetros fácilmente a 120 kilómetros por hora; a ello contribuye la relación potencia-peso, que es de un caballo para diez kilos.

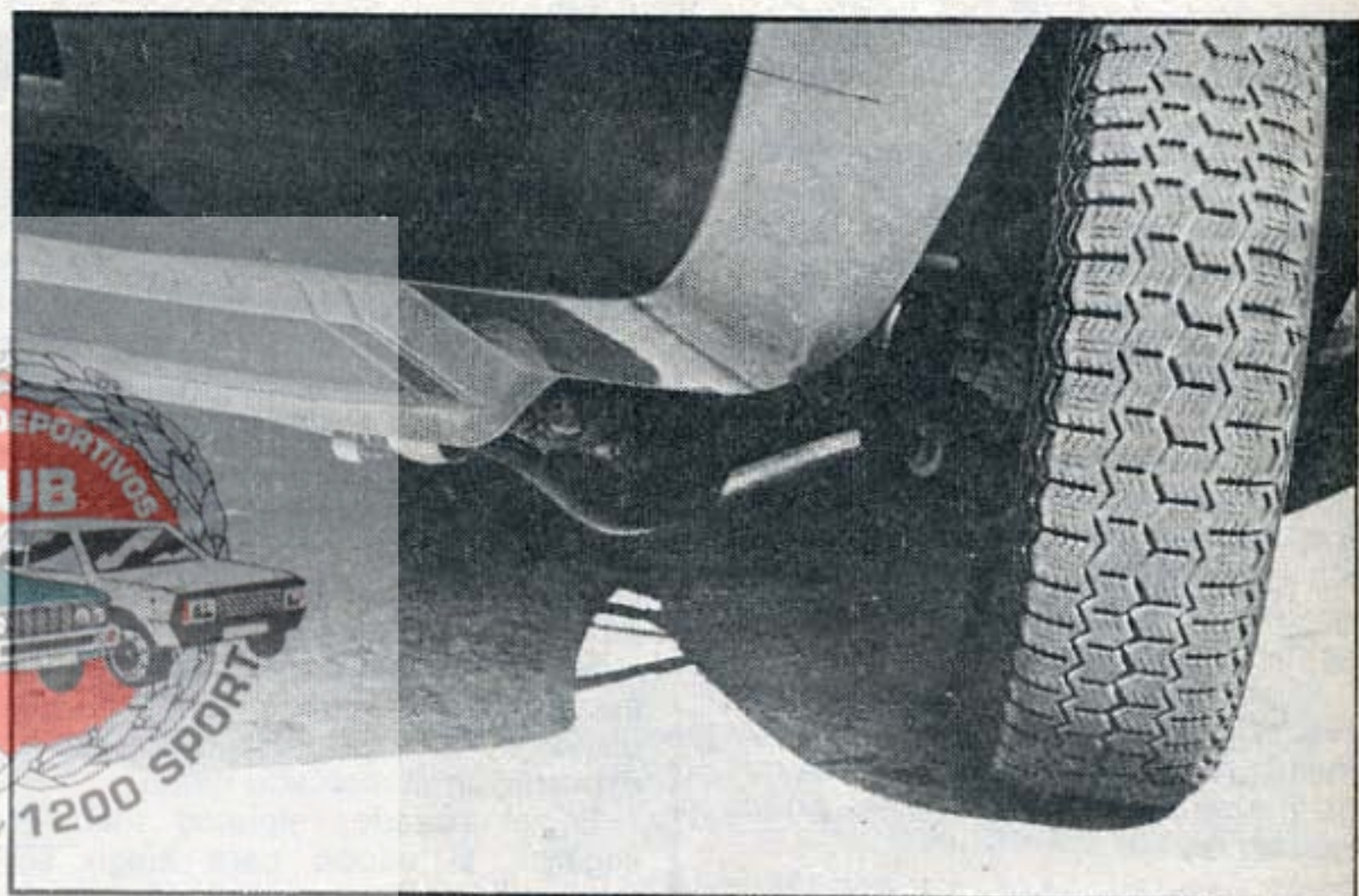
El consumo es otro detalle a destacar en el Seat Sport 1.430; el libretto informativo de la firma constata: "en las pruebas efectuadas en fábrica con gasolina de 96 octanos con dos pasajeros y más de 20 kilogramos de carga, a velocidad constante de 100 kilómetros por hora, el consumo se cifra en 7 litros por cada 100 kilómetros". En nuestro caso, sólo podemos afirmar tras la toma de contacto —después de los primeros 130 kilómetros— que el consumo en realidad es bajo. Cuando se lleve a cabo la prueba se analizará este tema con rigor. "La carburación —adujeron— ha sido estudiada concienzudamente para ahorrar gasolina (aspecto en el que participa activamente el considerable coeficiente de penetración, un 0,37 aproximadamente) y también para disminuir la polución y el ruido, al que se ha ganado 3 decibelios".

SU PARTE NEGATIVA

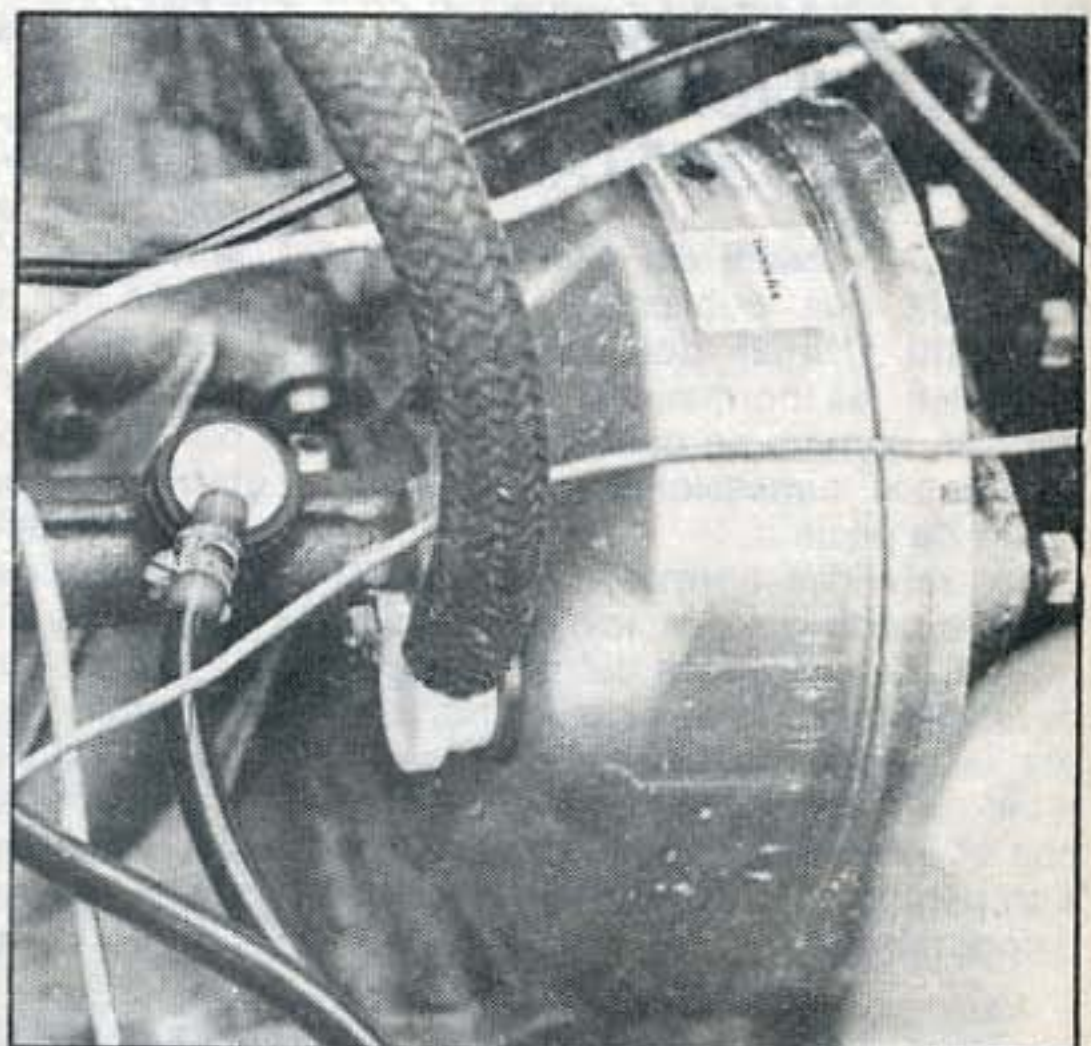
Dentro del capítulo de detalles negativos, el Sport 1.430 continúa con algunos del 1.200, verbigracia: asientos incómodos y muy poco —por no decir nada— envolventes, acusándose con harto desagrado cualquier accidente, por pequeño que sea, del trazado de la carretera y, en especial, en las zonas de virajes, sobre todo por quien se sienta al lado del conductor. Se echa de menos, ante las prestaciones del vehículo, unos faros con luz de iodo; un espejo exterior al otro lado del puesto de conducción; unos cinturones que no creen a uno complejo de tonto cuando intenta colocárselos y ajustarlos; un cenicero en otro sitio más racional que en el que va instalado con la finalidad de que nadie quemara a nadie y se acierte a echar dentro la ceniza (si es que para eso se ha destinado en el 1.430 Sport); un hueco para la radio más a



"El movimiento se demuestra..." en la subida a la Morcuera, por ejemplo, donde las prestaciones de Sport 1430 quedaron bien palpables y demostradas.



Sin duda, otra importante innovación corresponde a la barra estabilizadora delantera, aunque va instalada un poco baja.



Una mejora introducida por el Seat Sport 1430 muy elogiada, ha sido entre otras, la del servofreno. Quizá se instale más adelante en los modelos 1200.

mano, apto también para cortos brazos; un sistema de apertura de maletero, menos cómodo aunque sí lo mismo de eficaz, simplemente para no dar tantas facilidades a los "cacos", que sólo tienen que molestarse en abrir una cerradura, la de la portezuela del conductor, y finalmente un electroventilador (el relé se dispara en cuanto pasa de 85 grados y a éstos llega enseguida por la permanencia en funcionamiento del

coche) menos ruidoso, inconveniente que se va a corregir con la puesta de una patilla más a las tres que lleva para la sujeción.

Y esto es todo, recalamos que a priori, tras añadir que se producirán 18 unidades diarias y que el precio franco fábrica corresponde a la cantidad de 325.240 pesetas.

Vicente DIEZ-HERNANDEZ
Fotos: Dámaso FREIRE