

MADRID  
15 DE OCTUBRE  
1977  
N.º XVIII  
P.M. 840

REVISTA GRAFICA DEL MOTOR

# Velocidad

50  
PTAS.

Prueba del  
**1430** SPORT



M-8171-CD

**CARBURADOR QUE AHORRA EL 25%**

# Prueba del 1430 SPORT



**S** EAT ha querido sustituir en parte el vacío que dejó el Sport 1800 potenciado más su modelo Sport 1200 por medio del motor 1430, que da exactamente 10 CV al freno más que el ya conocido pequeño deportivo de la marca, modelo que aún no cuenta con los dos años de edad al aparecer en el mercado allá por febrero de 1976, y del que ya hay más de 10.000 unidades rodando. La solución —si bien pudiera parecer transitoria, mientras llega el Lancia Coupé Sport— puede considerarse como definitiva para muchos, en especial para los que se conforman con un pequeño coche de aire deportivo, de buenas prestaciones y que al mismo tiempo, pueda utilizarse como coche diario de ciudad para acudir al trabajo.

Y decíamos antes que pretende sustituir en parte al 1800 por lo que se refiere a prestaciones ya que aún quedan unos 15 k.p.h. para llegar a la velocidad tope de aquel, que únicamente será igualado o incluso superado con la aparición del Lancia Coupé, el día en que este coche esté en la tienda, a un precio que irremisiblemente será muy superior al actual 1430 Sport, hoy único modelo deportivo de serie en la producción nacional, si se tiene en cuenta que el Alpine se hace casi "de encargo". En otros aspectos, no hay mucho que separe el Sport 1430 actual del Sport 1800 que no sea el tamaño externo porque interiormente ni uno ni otro son coches de cuatro plazas auténticas, sino más bien se trata de los clásicos "2 más 2" en los que las dos plazas posteriores son más que nada auxiliares o de emergencia. Y respecto a la mecánica, si bien el motor de doble árbol de levas del 1800 era motivo de euforia para cualquier aficionado a la mecánica fina, no se puede negar que el de árbol único y varillas del 1430, con sus 77 CV, colocado en un coche de menor peso con respecto al 1800, divierte también y ofrece una simplicidad mecánica y de mantenimiento a todas luces más conveniente al bolsillo del usuario.

## CARROCERIA

**C**OMO no se trata de un coche nuevo sino más bien "el mismo collar con distinto perro", como en plan jocoso decía con motivo de su presentación, nuestro querido compañero Vicente Díez Hernández, al compararlo con el ya conocido 1200 Sport, no vamos en esta ocasión a ir "desguazándolo" apartado por apartado, pues al haber mucho en común entre ambos modelos —1200 Sport y 1430 Sport— si alguna información más complementaria o más extensa fuera del interés del público lector, le remitimos a la prueba del referido 1200 Sport de SEAT que apareció en nuestro número 754 de 21 de febrero de 1976.

Los técnicos proyectistas de SEAT han logrado a la vez que una gran belleza estética en estos modelos, una eficaz penetración en el seno del aire con su buena aerodinámica, que llega a conseguir un coeficiente de penetración del 0,37 lo que a la vez que permite el buen desarrollo de velocidades relativamente altas, teniendo en cuenta la potencia de que se dispone, consigue un no despreciable ahorro en el consumo de gasolina, al que nos referiremos en otro apartado.

En cuanto a su habitabilidad, ya decíamos entonces que se trataba de un "2 más 2", es decir un dos plazas reales delanteras al que se añade un baquet posterior, en el que pueden viajar dos o incluso tres personas de poca corpulencia (niños) o bien dos adultos de volumen normal pero no durante largos viajes, sino más bien en recorridos cortos, puesto que el espacio de que se dispone es más bien reducido. En cuanto al cofre de equipaje, no es tampoco de grandes dimensiones, estando además un tanto disminuido por la colocación



Ventanillas laterales posteriores con apertura de compás.



Vista tres cuartos posterior con su terminación en cola truncada.



Maletero posterior un tanto escaso, como buen deportivo.

y no tanto hacia atrás, porque la luneta posterior es de escasa altura y existe además un importante ángulo muerto entre ella y las ventanillas laterales posteriores. Falta un buen espejo retrovisor en el lado derecho que sumar al que ya lleva en el lado izquierdo, porque la visión hacia atrás a través del retrovisor interno, queda un tanto condicionada por lo que antes decimos. Sobre todo en las maniobras marcha atrás, es donde se advierte la escasez de visibilidad, debiendo guiarse por la intuición para el aparcamiento, si bien favorece mucho el que la cola es muy corta y se cuenta con buenos parachoques amortiguadores para esos pequeños golpeitos de aparcamiento, que son a veces inevitables cuando el espacio de que se dispone es más bien reducido.

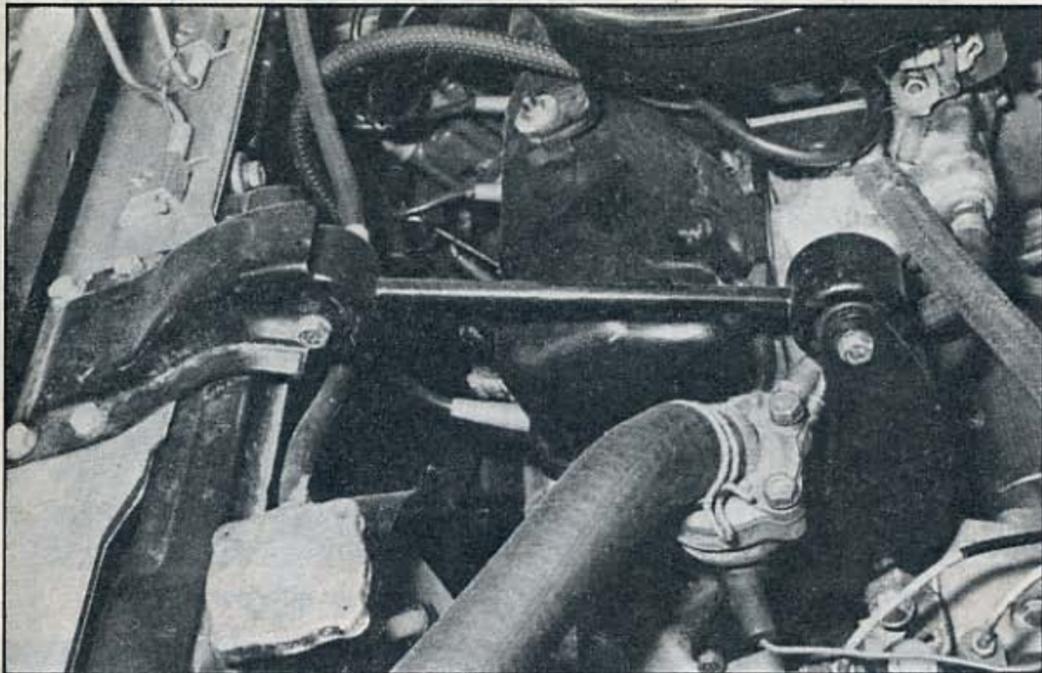
Y por lo que se refiere a la visibilidad nocturna, el coche cuenta con luces suficientes a secas, echándose de menos unos proyectores más potentes, de iodo por ejemplo, dado que se trata de un coche de buen andar que va a una clientela que gusta de los buenos promedios de marcha, no difíciles de conseguir en un coche como éste de buena potencia y prestaciones.

en él de la rueda de repuesto, que roba un espacio a todas luces ostensible.

El confort, se encuentra un tanto condicionado, como sucede con la mayoría de los coches de vocación deportiva en que la construcción ha de ser necesariamente baja. No obstante, conductor y acompañante pueden lograr una posición que sea incluso cómoda. En el caso de que conduce y aunque no sea de mucha estatura, buscará siempre colocar el asiento bien retirado de los pedales para no ir con las piernas encogidas, llegando a la posición apetecida, pues el asiento puede deslizarse hacia atrás cuanto se quiera, pero entonces se encontrará con que el volante le quedará un tanto lejos de las manos y aquí es donde ahora se nos ocurre pensar que dicho volante podría haber sido regulable en distancia por sistema telescópico e incluso regulable en altura, como sucede con otros modelos de la marca tales como el 131 y 132. De esta manera, se hubiera llegado a una disposición a todas luces satisfactoria para lograr el máximo de confort.

En cuanto a la visibilidad, es francamente buena hacia adelante

## PRUEBA DEL 1430 SPORT

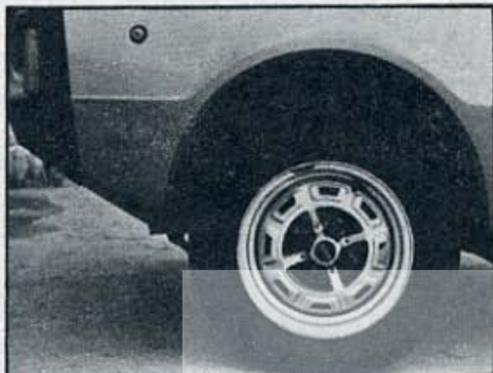


Anclaje del motor cambiado, ahora sujeto en la traviesa anterosuperior.

### MECANICA

**E**L motor, ya decimos que es el conocido 1430 de la marca que con su cilindrada de 1438 c.c. y una relación de compresión de 9 a 1, que requiere el uso de gasolina de 96 octanos —el 1200 Sport se presenta ahora con gasolina de 90 octanos exclusivamente— da una potencia de 77 CV a 5,600 r.p.m. y ofrece una relación peso-potencia de 10,52 kg/CV que permite brillantes aceleraciones y un comportamiento muy brioso.

Esta planta motriz del nuevo 1430 Sport de 10 CV más que el anterior 1200 Sport (que daba 67 CV al mismo régimen de giro) y ha precisado una caja de cambios más robusta que la de este último, lo que ha hecho necesario el que se haya desplazado un poco más a la derecha el motor y éste incluso haya sido mejor soportado disponiendo la barra que lo sujeta en su reacción de giro más alta y anclada en la traviesa anterior-superior de la calandra, en lugar de estar anclada al mamparo anterior del habitáculo en su zona más nervada o de mayor consistencia, como ocurría en el anterior 1200 Sport. Los técnicos de SEAT aseguran que así se transmiten menos vibraciones a la caja, a lo cual no nos oponemos, pero en cambio se han modificado —como decimos antes— las cotas de colocación del motor y como el peso del conjunto motriz es mayor y así mismo la inclinación del motor hacia adelante, ahora resulta que se acusa un serpenteo también mayor que en el 1200 Sport a lo que contribuye quizá también —o sin quizá— el que las cotas de caída de ruedas delanteras son distintas —caída neutra ahora, caída negativa en el 1200— por todo lo cual el coche ha sido modificado en su comportamiento, pero a eso nos referiremos des-

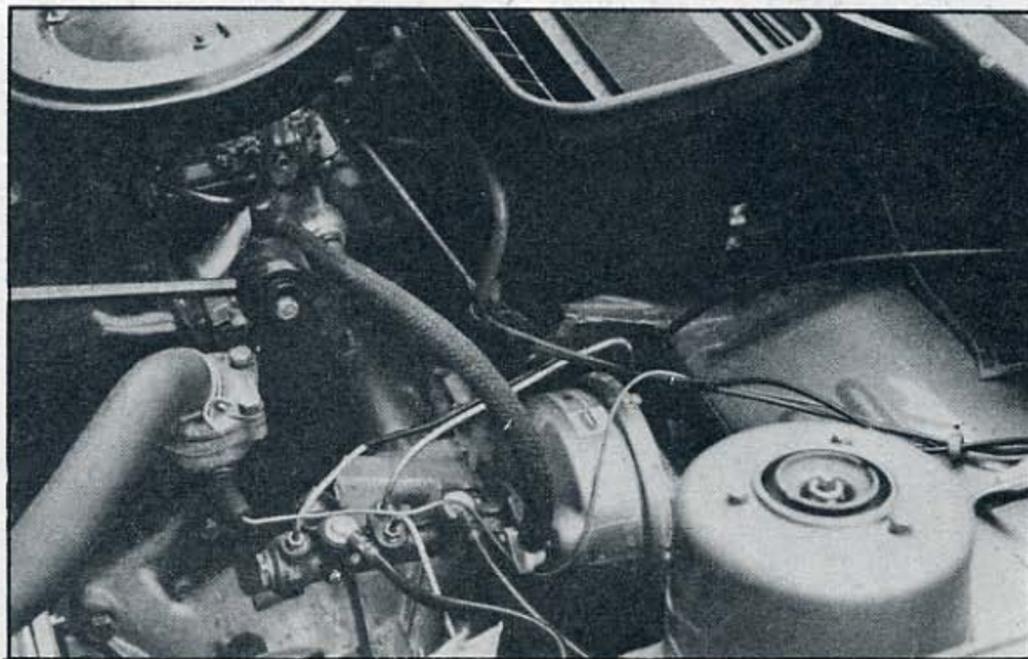


Ruedas de 165 de balón, precisamente las más adecuadas.

pués, en el apartado de las prestaciones.

La caja de cambio, ya decimos que es más robusta que en el 1200 Sport, dado que ha de transmitir también mayor potencia. Los sincronizadores de la 1.ª y la 2.ª son de tipo Borg Warner y los de la 3.ª y directa de tipo Porsche. La directa está ligeramente sobremultiplicada para evitar una quinta relación y llanear así mejor que si fuera directa del todo, consumiendo menos gasolina.

En cuanto a los sistemas de suspensión, tanto delantero como trasero, son de idéntica concepción que los ya utilizados en el 1200. De Tipo Mc Pherson delante, con la



Servofreno de serie, evitando la dureza del anterior modelo.

barra estabilizadora haciendo oficio también de sistema de anclaje de las ruedas para absorber los esfuerzos de empuje y reacción por debajo del eje ideal de ambas, lo que nos hace pensar en lo que ocurriría si tal barra se partiese, sobre todo si el hecho ocurriera en uno de los dos tramos laterales que actúan como bielas oscilantes. Si ello ocurriera, no cabe duda de que la rueda afectada perdería el anclaje y se modificaría la trayectoria del coche hasta que este detuviese su marcha. En su descargo, hemos de decir que son varios los coches de otras marcas y de la propia SEAT que utilizan tal procedimiento y es un caso que difícilmente se da.

La suspensión posterior, que es la misma utilizada por el Seat 127 y por el 128 de igual marca, es un prodigio de utilidad práctica y de simplicidad de construcción: Un ballestón transversal de dos hojas colocado en posición baja, que hace las veces también de barra estabilizadora y apoya sobre los triángulos inferiores, que junto con los amortiguadores hidráulicos telescópicos, los cuales son a la vez portamanguetas como en una suspensión de tipo Mc Pherson, hace posible el conseguir una estabilidad inusitada, que se consigue redondear gracias a la caída negativa de las ruedas.

En cuanto al sistema de frenos de circuitos independientes, ahora se instala servofreno de serie y el puente trasero lleva sistema de corrección de frenada según la carga. Frenos de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las posteriores, que —como se sabe— es una disposición ya convencional y por ello adoptada casi unánimemente en la mayoría de los turismos e incluso deportivos, por considerarse que el freno de disco atrás no es en absoluto imprescindible.

## COMPORTAMIENTO

**A**L principio, cuando se to el volante de este coche divertido y juguetón, se advierte una cierta imprecisión en la trayectoria, que no en la dirección puesto que ésta es particularmente precisa por su condición de crella fuera de posibles holguras serpenteo que se advierte y sensación de creer que el coche va a salir en cualquier momento hacia un lado u otro, es algo molesto hasta que uno se haba a su conducción. Nosotros inclinamos a creer que todo debe a una disposición de motor de reparto de peso del mismo muy correcto, al estar desplazado hacia la derecha, con lo que consigue que en las curvas tomadas a izquierdas el coche "claque" quizá más de lo debido y cambio no lo haga tanto en curvas tomadas a derechas. Sin embargo esto no ocurría en el 1200 aún estando también el motor desplazado de igual forma, lo que nos hace creer que la caída negativa en este último coche lo compensaba todo y por ello se movía mucho menos serpenteante.

O quizá se deba todo al tipo de suspensión en el que la barra estabilizadora, en su oficio de biela de empuje y reacción para cada rueda, hace que cada una de ellas describa en su eje imaginario un arco de círculo con el punto de giro en la tal barra, lo que traduce en cambios momentáneos de la batalla o distancia entre el eje de rueda de uno y otro lado, que bien no se acusa en los 127 y 128 de igual sistema, quizá en el modelo que hoy nos ocupa —1-

## MADRID-PARIS-MADRID

## CON EL SEAT 1430 SPORT

**N**ADA más real que una prueba de consumo en un largo recorrido por carretera que comprende tramos de muy diferentes categorías: trazado, tráfico, etc.

El vehículo cuando comencemos esta prueba contaba con 820 Km. y al regreso a Madrid tenía 3.418 Km. La distancia exacta por carretera entre Carcassonne de Francia y España es de 1.250 Km. El consumo duran-

Sport— se acusa por el motor mayor y su mayor potencia a transmitir, con la secuela de unas mayores aceleraciones posibles y en general unas prestaciones más subidas de tono.

El coche —sin embargo— con una suspensión de eje posterior que lo perdona todo, *no es en absoluto peligroso*, goza de una gran estabilidad y —volvemos a repetir— cuando uno lo conoce a fondo en sus reacciones, permite el llevarlo a fuerte tren incluso en recorridos de montaña, siempre y cuando no se sobrepasen las limitaciones que todo coche presenta. Se puede advertir que en las carreras de firme ondulado el coche salta, balancea y serpentea pero muy difícilmente las ruedas se “despegan” del suelo, y aquí está el secreto de su seguridad de marcha, a pesar de todo lo que pueda advertirse de lo que parece inseguridad en el serpenteo a que nos referimos. Serpenteo y movimientos extraños en el eje delantero que no trascienden al posterior —que sería lo peligroso— gracias a la magnífica contextura del mismo. Si se nos permite una opinión nuestra muy particular, creemos que con un nuevo replanteamiento del eje delantero —que a lo mejor sólo se refiere a nuevas cotas, dando caída negativa a las ruedas— desaparecerían estos pequeños inconvenientes, que son más bien de efecto psicológico en el conductor que origen de posibles salidas de la trayectoria trazada. Por otra parte, el coche es casi perfectamente neutro y esto es una

condición o virtud muy en su favor. Y al decir “neutro”, creemos que nadie ignora el que insinuamos que no es ni subvirador ni sobrevirador o en todo caso un poco de lo primero —pero muy poco— por su condición de tracción delantera.

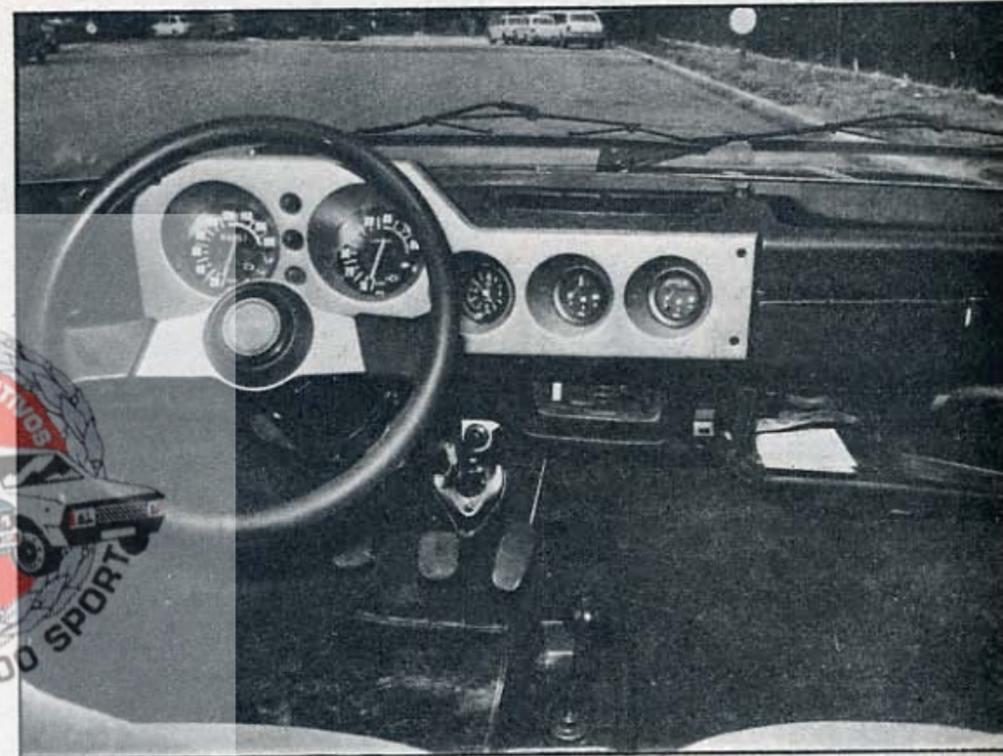
Las prestaciones, son en general muy buenas: En primera, alcanza los 45 k.p.h.; en segunda, los 75; en tercera, los 115 y en directa los 165. Esta última marca tarda mucho en conseguirla y con el cuenta-revoluciones ya metido en cerca de las 6.000 r.p.m. lo cual no es muy recomendable. Se trata de un coche para ir bien rápido, pero tampoco creyendo tener en las manos un Ferrari. Es un deportivo muy sano para los jóvenes y para los no tan jóvenes que buscan esa conducción alegre, que sólo coches que no sean las clásicas berlinas pueden ofrecer. El 1430 Sport consigue buenos promedios de marcha y en ciudad es un coche muy ágil, puesto que arranca en pocos segundos y permite apurar mucho las marchas gracias a su excelente par motor de 11'5 kgmts. al bajo régimen de 2.800 r.p.m., datos estos a los que debe su gran elasticidad, gracias a la cual no es preciso el cambiar muy a menudo.

En suma, un coche que ofrece el doble interés de su personal aspecto y unas prestaciones muy honestas, todo dentro de un precio de 325.000 ptas. franco fábrica que no es exagerado para los tiempos que corren en el mercado del automóvil.

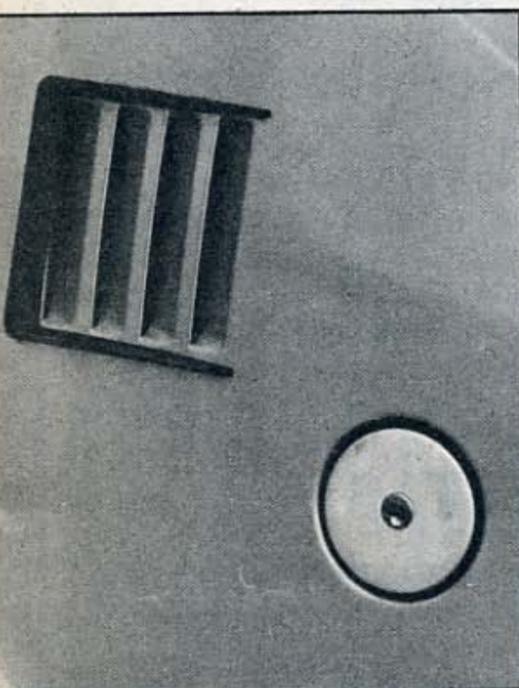
Luis FERNANDO MEDINA  
(Fotos: FREIRE)



Las prestaciones están de acuerdo con su agresivo aspecto.



No falta el cuentavuelvas ni el manómetro de aceite en su bello cuadro, uno de los mejores logrados en el país.



No es un coche glotón en cuanto a consumo de gasolina.

el trayecto de ida fue de 115 litros lo cual supone un gasto de 9,2 litros/100 Km. Este gasto

no es excesivo, sino todo lo contrario, teniendo en cuenta el ritmo de marcha y la velocidad media obtenida. Manteniendo el coche a 4.000 r.p.m. en los primeros kilómetros —aproximadamente hasta Burgos— fuimos progresivamente aumentando hasta los 5.000 y efectuando, llegando ya a París, por las autopistas, alguna “punta” de 5.500 r.p.m. No se trata de un régimen máximo, puesto que éste se establece —por la zona “roja” del cuentavuelvas— hacia los 6.000 giros/minuto. En cuanto a rendimiento horario de conjunto fue bastante aceptable, habiendo salido de Madrid (Alcobendas) a las 19 h. 50 m. Descontando las paradas imprescindibles para repostar (34 minutos en total) supone 11 h. 41 m. de

recorrido, es decir, 107,13 Km/h. de media general.

Al regreso, con menos urgencia, sin tomar la autopista de peaje entre París y Tours (250 Km.) —ligera diferencia kilométrica— tanto la media como el consumo fueron inferiores. También el tráfico era más intenso al haber salido de París a las 11 h. 45 m., llegando a Madrid a las 2 h. 35 m. Descontando las paradas (dos horas veinte minutos) el viaje duró 12 h. 30 m. siendo la media (casualmente cifra “redonda”) de 100 Km/h. Consumimos 101 litros, prácticamente 8 litros/100 Km. (El viaje, tanto de ida como de vuelta, lo realizamos dos personas con reducido equipaje).

Luis Ramón CRIADO

## VIRTUDES

Línea muy personal  
Prestaciones buenas  
en general  
Consumo muy recortado

## DEFECTOS

Volante algo retirado  
Asientos poco  
envolventes  
Imprecisión en la  
trayectoria