

/ LAS DIFERENCIAS RESIDEN EN EL FRONTAL, CON DOS FAROS MÁS PEQUEÑOS Y CUADRADOS, Y PILOTOS TRASEROS DIFERENTES



# 1430

/ 1969-1976

## AL DETALLE

 **PRIMAVERA 1969**  
LANZAMIENTO

 **ENERO 1976**  
CESE DE PRODUCCIÓN

 **BERLINA DE 3 VOLUMENES Y 4 PUERTAS Y FAMILIAR**  
CARROCERÍA

 **255.414 (1430 Y FU)**  
UNIDADES PRODUCIDAS

 **136.600 PTAS.**  
PRECIO EN SU ÉPOCA

 **77.868 PTAS.**  
PIB PER CÁPITA EN ESPAÑA

El 1430 aparece justamente un año después del 124, con el que comparte plataforma, carrocería y mecánica, si bien esta última recibe una importante inyección de cilindrada, exactamente de un 20 %, que se refleja en un incremento similar de la potencia, con un salto en prestaciones que también resulta notable.

**E**n cuanto al acabado, es superior al del 124 Normal, pero muy similar al del Lujo que había aparecido unos meses antes. Eso sí, dispone de alternador en vez de dinamo, un detalle que el 124, ni tan siquiera en acabado Lujo, recibirá hasta 1975.

El frontal se diferencia del que monta el 124, sustituyendo los dos faros redondos por cuatro algo más pequeños de forma cuadrada –aunque los proyectores seguían siendo circulares–. Los pilotos traseros son de diferente diseño y algo más grandes y los parachoques llevan unas tiras de goma a todo lo ancho, que le incrementan la longitud un par de centímetros. En cambio resulta curioso que, compartiendo carrocería, sea dos centímetros más estrecho que el 124, pero es que las manijas de las puertas son encastradas y con tirador, en vez de con asa fija y pulsador de botón. Finalmente, un junquillo cromado recorre la línea de cintura.

Pero además también calza de serie neumáticos radiales en llantas con orificios circulares y el tren posterior abandona la trompeta atornillada al diferencial, dejando al aire el segundo tramo del árbol de transmisión, con una junta en cada extremo, y el control de reacción del par se encomienda a dos //

/ **1430**

**MOTOR**  
De gasolina. Delantero longitudinal, de 4 cilindros en línea  
**Cilindrada:** 1.438 cm<sup>3</sup>. **Cotas:** 80 x 71,5 mm  
**Distribución:** Válvulas en cabeza, con varillas y balancines  
**Potencia:** 70 CV a 5.400 rpm. **Par máximo:** 11,2 mkg a 3.400 rpm  
**Versión "Potenciado":** 75 CV a 5.400 rpm; 11,3 mkg a 3.400 rpm  
**TRANSMISIÓN**  
Propulsión trasera. Cambio de 4 marchas  
**BASTIDOR**  
**Suspensiones:** Delantera independiente y trasera con eje rígido  
**Frenos:** Discos  
**COTAS**  
**Batalla:** 2,42 m. **Longitud:** 4,05 m. **Anchura:** 1,61 m.  
**Altura:** 1,42 m  
**Familiar 5P:** Altura: 1,44 m  
**Peso en vacío:** 910 kg. 5P: 930 kg.  
**"Potenciado":** 925 kg. **"Potenciado" 5P:** 945 kg  
**PRESTACIONES**  
**Velocidad máxima:** 150 km/h. **"Potenciado":** 155 km/h

/ **1430 1600 (FU 0)**

Como 1430, excepto:

**MOTOR**  
**Cilindrada:** 1.592 cm<sup>3</sup>. **Cotas:** 80x 79,2 mm  
**Distribución:** Doble árbol de levas en culata  
**Potencia:** 95 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 12,8 mkg a 4.000 rpm  
**COTAS**  
**Peso en vacío:** 960 kg. **5P:** 980 kg  
**PRESTACIONES**  
**Velocidad máxima:** 170 km/h  
**/ 1430 1800 (FU 10)**  
Como FU 0, excepto:  
**Lanzamiento:** Inicios 1975  
**Cese de producción:** Enero 1976  
**Carrocerías:** No hubo 5P

**MOTOR**  
**Cilindrada:** 1.756 cm<sup>3</sup>. **Cotas:** 84 x 79,2 mm  
**Potencia:** 118 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 15,6 mkg a 4.000 rpm  
**PRESTACIONES**  
**Velocidad máxima:** 180 km/h

bieletas longitudinales situadas más al centro y más arriba que los brazos de empuje que ya existían. Se elimina la estabilizadora posterior, ya que la acción conjunta de brazos, bieletas y sus anclajes elásticos cumple dicha misión, siendo ahora un conjunto más ligero que antes, con menos tendencia a rebotar.

**Guardia Civil**

La carrocería 5 Puertas aparece al año siguiente y su primer cliente es la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que recibe una importante flota para su labor de patrullaje, específicamente en las nacientes autopistas de peaje. Y es que las prestaciones del 1430 le permitían mantenerse no ya al nivel, sino superándolo, de la inmensa mayoría del parque de fabricación nacional. La amplitud de la zona posterior le convertía en ideal para transportar la variada impedimenta que el servicio requería, manteniendo libres los asientos traseros para una emergencia.

Así transcurren cuatro años, hasta que en marzo de 1973 aparece una versión actualizada que es universalmente conocida como "1430 potenciado", sin ninguna sigla específica. La innovación consistía, básicamente, en que el árbol de levas, sin modificar el diagrama de su fasatura, tenía un poco más alzada de válvulas, mejorando la respiración del motor. A medio régimen apenas había mejora (un 1 % de par máximo), pero en la zona alta del cuentavueeltas se notaba mucho más, con un incremento del 7 % de potencia. Gracias a ello, la punta se ponía en 155 km/h y algunas unidades muy bien afinadas coqueteaban con los 160 km/h, en llano y sin viento.

**LA VERSIÓN FU 0 MONTA UN MOTOR DE 1.600 CM<sup>3</sup> CON 95 CV A 6.000 RPM**



**FU 0**

Claro que, para inyección de potencia, la que supuso la aparición del 1430 Especial 1600, también en marzo de 1973. Como la denominación oficial resultaba muy larga, y lo de Especial no lo decía casi nadie, se empezó a utilizar, incluso en los círculos de perfil más técnico, la referencia de fabricación: FU "cero". Y es que este FU 0 montaba un 1.600 cm<sup>3</sup> de doble árbol de levas en culata, una mecánica híbrida entre las dos variantes que el exclusivo 124 Sport Coupé venía montando: desde 1970 la primera, y desde finales de 1972 la segunda. De la primera se tomó casi exactamente la cilindrada 1,6 litros, mientras que de la segunda (que era 1,8 litros) se tomó la carburación de un simple dos cuerpos de apertura escalonada, en vez de los dos Weber de doble cuerpo verticales del 1600. Con esto y una compresión más discreta (8,9:1 en vez de 9,8:1), se conseguían 95 CV, en vez de los 108 y 118 de los motores del deportivo Coupé.

Pero la clave del asunto radicaba en que el FU 0 era mucho más barato que el Coupé y sin duda también mucho más práctico; y desde luego más discreto, lo que algunos usuarios agradecían. Este 1430 1600 estrenaba moqueta más gruesa y una lujosa tapicería de terciopelo sintético con forma bastante envolvente en los asientos delanteros, si bien los usuarios de estatura superior a la media se quejaban de que la banqueta se quedaba un poco corta. Los cristales estaban tintados en verde y las llantas tenían un diseño especial en su plato, con



**RECONOCIBLES.** La parrilla totalmente cromada y los dobles faros delanteros cuadrados diferencian claramente, junto con los pilotos traseros, al 1430 de su 'hermano' el 124.

pequeños orificios cuadrados, que refrigeraban los frenos un poco peor que las de agujeros redondos del 1430.

A partir de entonces y sobre todo en versión berlina, el FU 0 pasó a ser el 'Rey de la carretera' de la producción nacional. Aunque al poco apareció el SEAT 132, con una versión 1800 de este motor y con 105/107 CV. Pero el mayor tamaño y peso de esta amplia berlina y su propia filosofía no la hacían tan adecuada para una conducción vivaz como la que parecía estar pidiendo este 1430 1600. El cual, a lo largo de 1974, redujo un poco su rendimiento, bajando a 93 CV y 12,7 mkg, conseguidos ahora a 3.800 rpm.

**"La bestia"**

De todos modos, este último detalle es poco menos que anecdótico, ya que en 1975 aparece "la bestia": el FU 10, o 1430 Especial 1800, si se prefiere. Y es que ahora no sólo llevaba la cilindrada de 1,8 litros, sino también la compresión de 9,8:1. En otras palabras, era el mismo motor de la segunda edición del 124 Sport Coupé, pero en un coche 60 kilos más ligero. Lo que más se echaba en falta era una caja de cambios de 5 marchas, como la del Coupé. Pero esto lo solucionaron algunas preparaciones, y muy en concreto la de Ddauto, pero al ser algo que se sale de la producción de serie, se habla de ello en el 'Visto en su época'. **S**

**VISTO EN SU ÉPOCA**

POR ARTURO DE ANDRÉS

El 1430 no era, básicamente, más que un super 124. Pero la sensación que transmitía al automovilista español, que en su inmensa mayoría no había viajado nunca en un buen coche de importación (y menos aún lo había conducido), era que la diferencia entre 124 y 1430 no era simplemente cuantitativa, sino que rozaba lo cualitativo. Pura y simplemente, se notaba que el 1430 jugaba en otra liga, ya fuese por comportamiento rutero o por prestaciones puras. En el primer aspecto, la conjunción de los neumáticos radiales y del tren posterior más ligero y mejor guiado, le daban un andar más aplomado, con una zaga menos nerviosa. Luego estaba el aspecto prestacional, en el que mantuvo un dominio absoluto hasta la aparición del FU 0. Con un grupo final un 5 % más largo que el 124, pero con un 26 % más de par, su capacidad de aceleración era otra cosa. El 1430 fue el primer turismo nacional en el que se notaba que en tercera también seguía acelerando con auténtico brío y no sólo aumentando perezosamente de velocidad. Una vez en directa, la potencia máxima se alcanzaba a 140 km/h. El desarrollo se quedaba un poco corto, pues todavía faltaban 10 km/h para alcanzar la auténtica punta, pero a cambio se plantaba en los 130/140 km/h con facilidad, máxime si previamente habíamos apurado la 3ª hasta los 110 km/h reales, velocidad que se conseguía sin superar las 6.000 rpm.

Con estos mimbres ya se podía hacer un buen cesto, que incrementó en forma apreciable su capacidad con los 5 CV suplementarios del "potenciado". Con este último había que tener un poco de prudencia porque resultaba demasiado fácil mantener cruceros



constantes a un régimen no recomendable, ya que el desarrollo de 25,9 km/h a 1.000 rpm seguía siendo el mismo que en el primitivo 1430. Claro que esto seguía ocurriendo en el FU 0, pese a que su grupo era otro 5 % más largo que en los 1430, pero también tenía 20 CV más incluso que el "potenciado". Con su desarrollo de 27,8 km/h se quedaba irremisiblemente 'corto' y a su punta de 170 km/h el motor se ponía a más de 6.100 rpm, un régimen incompatible con una utilización continuada, por mucho que el motor fuese una *biálbero*, como les gustaba decir, en plan italianizante, a algunos exquisitos (los demás decíamos "doble árbol").

Puesto que los motores 1430 y FU 0 llevaban casi el mismo índice de compresión (9:1), el rendimiento al litro era similar en la zona de medio régimen y par máximo. Pero de 4.500 rpm para arriba, la 'respiración' que permitía la culata hemisférica marcaba la diferencia y de ahí salían los caballos. En resumidas cuentas, el FU fue la primera berlina deportiva de producción nacional, en la época en la que aquellos deportivos extranjeros despertaban tanta envidia en nuestro país cuando llegaban en manos de un turista o todavía más envidia si al volante iba un compatriota que lo había conseguido de importación. A partir del FU 0, dicho brote enfermizo de malsana envidia ya tenía cura.

**ESPACIO.** Uno de los puntos fuertes de los 124 y 1430 era el amplio espacio interior que ofrecían a sus ocupantes.