# 50 años en la evolución de los motores

Motor | 10/06/2019

**El SEAT 1430 cumple 50 años, un modelo que destacó por su motor de 1.438 cc, de altas prestaciones y gran robustez**

El pasado 9 de mayo, SEAT cumplió 69 años de historia. La compañía española puede presumir de una larga trayectoria en el diseño, desarrollo y fabricación de vehículos hasta nuestros días, siendo éste el mejor momento de toda su historia, y está mejor preparada que nunca para el futuro. SEAT lidera las ventas en nuestro país, con el León como el modelo más vendido tanto en el año 2018, como en lo que llevamos de año, situándose el resto de la gama entre los modelos más vendidos en sus segmentos. Pero además, SEAT presume de otros hitos tan importantes o más, como poner sobre ruedas al país, acercar a las familias entre sí y contribuir al progreso y avance de España. En definitiva, SEAT se ha afianzado a lo largo de estos 69 años, considerando al automóvil como un bien social.

La compañía también está de celebración por el 50 aniversario de dos importantes modelos: el excepcional 850 Sport Spider, el único modelo biplaza descapotable que la compañía ha desarrollado en serie, y el mítico SEAT 1430, el coche ideal para la clase media, una evolución del 124 que ya supuso una revolución un año antes. Al igual que este último, el 1430 fue elegido “Coche del Año” en 1970 gracias a sus muchas cualidades, entre las que destacan la potencia y fiabilidad de su motor, una sólida suspensión, y un interior amplio, bien terminado y lujoso.

El motor del 1430 ha disfrutado de un gran éxito comercial a lo largo de los años. Su gran resultado y su equilibrio entre las altas prestaciones y la fiabilidad mecánica, fueron motivos suficientes para mantener dicho motor en vehículos de diferente naturaleza, a lo largo de 15 años –entre 1969 y 1984–. Cronológicamente, el primer modelo en recibir dicho motor fue el SEAT 1430 de 1969, y sus diferentes versiones. Le siguió el 131 de 1975, el 124 D Especial del mismo año, el Sport 1430 y el 128 de 1977, el Ritmo 75 del 1979, el Fura Crono de 1982 y, por último, en 1983, el Ronda 75. Cabe mencionar la aparición de la Fórmula 1430, el primer campeonato de promoción de monoplazas en España, a principios de los años ’70.

Esta tendencia nos resulta familiar en la actualidad, donde los costes de producción son clave para ofrecer al cliente una buena mecánica, con la menor inversión. 50 años han pasado y, ahora, la gama actual de SEAT tiene un nuevo protagonista con muchas más similitudes de las que parece respecto al motor de 1.438 cc del ’69: el bloque de gasolina 1.5 TSI de 150 CV de 1.498 cc. Este motor, que comparte algunos elementos tecnológicos con el 1.4 TSI que le precede, como el sistema de desconexión de cilindros ACT, se configura ahora como la apuesta mecánica de la compañía española para sus modelos de gasolina más vendidos, gracias al gran equilibrio que le caracteriza, entre las prestaciones y la eficiencia. El 1.5 TSI, respecto al motor del 1430, tan sólo cubica 60 cc más, por lo que estamos hablando de motores muy similares entre sí.

Este moderno motor de gasolina se ha implementado en el SEAT Ibiza de última generación, en el Arona, el León, el Ateca, y ahora también en el nuevo buque insignia de la compañía española, el Tarraco.

Al igual que ocurría en 1969 con el 1430 de 70 CV, el nuevo motor 1.5 TSI de 150 CV destaca por desarrollar la potencia de forma contundente, constante hasta casi las 6.000 rpm, con una curva de par realmente excepcional que ofrece su máximo de 250 Nm desde apenas 1.500 rpm hasta las 3.000 rpm. Asimismo, este motor cuenta con importantes avances tecnológicos que consiguen equilibrar sus grandes prestaciones con unos consumos muy contenidos, e incluso sorprendentemente bajos cuando se circula a velocidad de crucero y se desactivan los dos cilindros centrales. Por si fuera poco, la eficiencia energética de este motor 1.5 TSI es máxima en combinación con cualquier modelo en el que se puede implementar, consiguiendo unas emisiones y consumos realmente reducidos.

Pero además, y al igual que ocurría en el 1430, el motor 1.5 TSI funciona a la perfección con modelos de naturaleza muy diferente y, por ende, con distintos pesos del conjunto del vehículo y, además, tanto con transmisiones manuales de seis velocidades, como automáticas DSG de siete. Así, se ofrece en el SEAT Arona, un SUV urbano que pesa 1.224 Kg, en el compacto León, con un peso que parte de los 1.243 Kg, en el SUV compacto Ateca desde 1.355 Kg, y en el Tarraco, con 1.599 Kg, el SUV más grande jamás fabricado por la compañía española.

El motor de cuatro cilindros de gasolina 1.5 TSI de 150 CV destaca, principalmente, por tener bloque, culata y tapa de culata de fundición en aluminio, gestión térmica con módulo de regulación de la temperatura del líquido refrigerante, e innovadoras técnicas de fabricación.

Ahora que el mercado de los SUV está en plena expansión, el Tarraco desempeñará un papel fundamental para SEAT, ya que reforzará la marca y contribuirá a un mayor crecimiento en un momento en el que las ventas de SEAT están aumentando de forma constante. Con su ofensiva SUV completa –Arona, SUV urbano; Ateca, SUV compacto; y Tarraco, SUV grande–, las oportunidades de expansión son mucho mayores y definidas.

Asimismo, el SEAT Tarraco tendrá una repercusión importante sobre los beneficios, puesto que se trata de un modelo con una alta contribución financiera. De esta forma, garantizará el crecimiento de la gama SEAT y su competitividad, permitiendo una cobertura del mercado europeo del 80 %.

SEAT Tarraco

Motor 1430 (1969)

Motor

Tipo

4 cil. en línea

Posición

Delantero longitudinal: 1430, 124 D Esp., 131

Transversal:  128, Sport 1430, Ritmo, Fura Crono y Ronda

Cilindrada

1.438 cm3

Diámetro x carrera (mm)

80 x 71,5 mm

Relación de compresión

9:1

Alimentación

Carburador Weber 32

Distribución

Árbol de levas en bloque, con varillas y balancines

Potencia

70 CV a 5.400 rpm

Par máximo

105 Nm a 3.400 rpm

Motor 1.5 TSI 150 CV (2017)

Motor

Tipo

4 cil. en línea

Posición

Delantero transversal

Cilindrada

1.498 cm3

Diámetro x carrera (mm)

74,5 x 85,7 mm

Relación de compresión

10,5:1

Alimentación

Inyección directa

Distribución

Variable con doble árbol de levas

Potencia

150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm

Par máximo

250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

Autor: Redacción