



124 PAMPLONA / 1976-1980

En julio de 1975 SEAT adquiere la factoría de AUTHI situada en el polígono de Landaben, cerca de Pamplona. Se decide que el modelo a fabricar allí será el de carrocería 124, en lo que ya sería el principio del fin de su carrera.

Para rentabilizar la maniobra, hay que acelerar al máximo el traslado del material desde las cadenas de montaje del Prat a las de Landaben. Son momentos muy delicados, de gran inestabilidad política, en pleno proceso de la Transición. Pero en SEAT se apuesta firmemente por el futuro y la readaptación de la factoría se realiza en un tiempo récord. En enero de 1976 ya están saliendo las primeras unidades, aunque durante un tiempo la producción se comparte con la factoría de Barcelona.

Nuevo diseño

Para simplificar, abaratar y normalizar la producción, se realizó un nuevo diseño en septiembre y todas las versiones pasan a compartir una carrocería única, con mínimas diferencias cosméticas. Los 124 D, LS y 1430 salen desde el primer momento, mientras que los de

motor de doble árbol tardarán algo más de un año en entrar en producción. El nuevo diseño se distingue por un frontal con parrilla y faros rectangulares e intermitentes junto a éstos. En la zaga, nuevos pilotos de tamaño algo mayor, que ahora incluyen la luz de marcha atrás. También se unifican las llantas, que pasan a ser, para todas las versiones, las originales del 1430, con orificios redondos. Otro tanto ocurre con las manijas de puerta, que serán las de tipo tirador. Pero sí se mantiene alguna diferencia en el interior: el salpicadero del 124 D sigue siendo el antiguo, mientras el del 1430 se reserva para el 124 LS y el 124 Especial (motor 1430). También se aplica el mismo escalonamiento en la mecánica y el D mantiene la dinamo como generador, mientras que el LS y el Especial montan alternador.

En el Salón de Barcelona del 77, a finales de abril, hay novedades. Por una parte, el Especial, sucesor del //

FICHA TÉCNICA

124 DYLS

MOTOR

De gasolina. Delantero longitudinal, de 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1.197 cm³. **Cotas:** 73 x 71,5 mm.

Distribución: Válvulas en cabeza con varillas y balancines

Potencia: 65 CV a 5.600 rpm. **Par máximo:** 9,0 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:** 4,04 m. **Anchura:** 1,61 m.

Altura: 1,42 m.

Peso en vacío: 870 kg. **LS:** 890 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 145 km/h

124 ESPECIAL

Como 124 LS, excepto:

MOTOR

Potencia: 75 CV a 5.400 rpm. **Par máximo:** 11,3 mkg a 3.400 rpm

TRANSMISIÓN

Cambio de 5 marchas a partir de abril 1977

COTAS

Peso en vacío: 925 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 155 km/h

124 1600 (95/90 OCTANOS)

Como 124 Especial, excepto:

Lanzamiento: Finales 1977

MOTOR

Cilindrada: 1.592 cm³. **Cotas:** 80 x 79,2 mm.

Distribución: Doble árbol de levas en culata.

Potencia: 93 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 12,7 mkg a 3.800 rpm

90 octanos: 90 CV a 5.800 rpm; 12,5 m.kg a 3.600 rpm

TRANSMISIÓN

Cambio de 5 marchas

COTAS

Peso en vacío: 950 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 170/165 km/h



FICHA TÉCNICA

FL 80/82

Como 124 1600, excepto:

Lanzamientos: Abril 1977 / abril 1978

Cese de producción: Abril 1978 / febrero 1979

MOTOR

Cilindrada: 1.756 cm³. **Cotas:** 84 x 79,2 mm.

Potencia: 114 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 15,1 mkg a 3.800 rpm

COTAS

Pesos en vacío: 960 kg / 970 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 180 km/h

FL 90

Como FL 82, excepto:

Lanzamiento: Febrero 1979

Cese de producción: 1980

MOTOR

Cilindrada: 1.919 cm³. **Cotas:** 84 x 86,6 mm.

Potencia: 114 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 16,0 mkg a 3.500 rpm

queda en 90 CV, pero siguen siendo 15 CV más que en el Especial y, sobre todo, dispone de una mecánica más noble con su doble árbol de levas en culata.

No hay que esperar mucho más y en abril de 1978 tiene lugar la siguiente renovación de la variante más deportiva: el FL 82 sustituye al 80 y si bien el motor se conserva idéntico al de la versión anterior, las novedades son importantes. La carrocería se refuerza en los anclajes de ambos trenes (10 kilos suplementarios), muelles y amortiguadores son nuevos, el encendido ya es un Femsatronic electrónico, el radiador de agua es ahora de cobre y los faros llevan lámparas H-4. Por su parte, la pintura añade la opción de color blanco al rojo, que se mantiene. Pero lo más revolucionario es la adopción de la dirección de cremallera, a lo cual ya se ha hecho alusión en la 'Visto en su época' del 1430. Este cambio en la dirección tenía una faceta más visible, al adoptar el volante de dos brazos y menor diámetro original del Sport 1430, ya que con la cremallera era más ligera, pese a ser más rápida, con sólo 2,9 vueltas de volante.

LO MÁS REVOLUCIONARIO DEL FL 82 ES LA DIRECCIÓN, AHORA DE CREMALLERA

“potenciado”, recibe la caja de cambios de 5 marchas, alcanzando su plenitud tecnológica. Ahora dispone de un desarrollo final (29,4 km/h) que le permite mantener elevados cruceros sin castigar en exceso la mecánica (140 km/h a 4.750 rpm). Lástima que tal mejora llegue a la par que las severas limitaciones de velocidad.

También en dicho Salón reaparece el motor 1.800, en una versión de código FL 80. En realidad, todas estas variantes que comparten la última carrocería de la saga 124, corresponden al tipo FL, pero para distinguir unas de otras, se dio en llamar “Pamplona” (anteponiendo lo de 124 o 1430) a las de motor de balancines y FL, con su número a continuación, a los de motor con doble árbol de levas en culata. El FL 80 era prácticamente la continuación del FU 10, pero con bastantes variaciones, al margen de las exteriores de carrocería, que estaba pintada exclusivamente de color rojo. En el interior se añadieron a la instrumentación un manómetro de aceite y un voltímetro y por fuera se montaron las llantas de 5,5” tomadas del 132, que conservan el plato con pequeños orificios cuadrados de los FU. Pero la gran novedad fue que, como en el “potenciado”, se le montó la caja de 5 marchas y con el grupo final de 1430, no con el ‘largo’ de los FU. En cuanto al motor y pese a mantener la compresión de 9,8:1, se pierden 4 CV y 0,5 mkg de par máximo. Sin más datos concretos, hay que achacarlo a ligeras modificaciones de carburación, para disminuir las emisiones.

Al final de 1977 reaparece el motor 1600, tanto en su antigua versión de 93 CV como en una variante adecuada a los tiempos de crisis energética y aumento del precio de los carburantes: es el 124-1600, al que ya no se le llama FL, y consume gasolina de 95 y 90 octanos, respectivamente. En este último, el índice de compresión baja a 8,5:1, y la potencia se

AL DETALLE

ENERO 1976
LANZAMIENTO

1980
CESE DE PRODUCCIÓN

BERLINA 3 VOLUMENES Y 4 PUERTAS
CARROSERÍA

221.772
UNIDADES PRODUCIDAS

-PTAS.
PRECIO EN SU ÉPOCA

219.463 PTAS.
PIB PER CÁPITA EN ESPAÑA

DENOMINACIÓN.

Aunque a estos modelos se les conoce como 124 “Pamplona”, lo cierto es que las primeras unidades salieron en octubre de 1975 de la Zona Franca y no fue hasta febrero de 1976 cuando empezaron a producirse en Landaben.



FL 90

La última vuelta de tuerca llegó apenas un año más tarde, en febrero de 1979 con el FL 90, oficialmente denominado “Especial 2000”. La única modificación a la vista era la incorporación de neumáticos de perfil bajo (para la época), ya que unos 175/70-13 sustitúan a los 155, manteniendo la misma circunferencia de rodadura, pero con dos medidas más de anchura, lo que mejoraba notablemente la adherencia, sobre todo la del tren trasero propulsor. Pero la gran novedad residía en el motor, que aumentaba de cubicaje, plantándose en 1.919 cm³; ¿y por qué tan rara cilindrada, si existía desde tiempo atrás una versión Fiat de 1.995 cm³, con un cigüeñal de 90 mm de carrera? Por una parte, este último ya exigía un bloque distinto, algo más alto, pero sobre todo, porque la modificación se hizo para aprovechar al máximo un salto de potencia fiscal que suponía un cambio impositivo muy importante. La frontera de los 13 CV fiscales estaba en 1.921 cm³, así que se diseñó un cigüeñal especial de 86,6 mm de carrera para

bordear el límite de los 12,99 CV fiscales. Puesto que la compresión se rebajó ligeramente (a 9,3:1), el aumento de cubicaje no se tradujo en más potencia, ya que se ‘perdía fuelle’ a alto régimen. Se ganaba en par motor, que da un salto y se planta en los 16 mkg, superando incluso el del FU 10 y a un régimen más tranquilo que en cualquiera de los de antes.

Desde los tiempos del FU 10 y sus 118 CV, la velocidad máxima de todos estos FL sigue anclada en los 180 km/h. La aerodinámica no era precisamente muy favorable, y a esas velocidades, cada km/h cuesta unos cuantos caballos. La aceleración era fulgurante hasta los 150/160 km/h, para luego irse apagando al chocar con el muro aerodinámico. Y aquí se acaba la saga de la que, en sentido amplio, podemos considerar como la gran familia 124, con sus dos carrocerías y unas mecánicas que iban desde 1,2 a casi 2 litros, con potencias escalonadas entre 60 y 118 CV. Marcaron toda una época, desde su nacimiento en 1968, hasta su desaparición en 1980. **S**



GAMA 1977.
El SEAT 124 en el Salón de Barcelona con un cartel explicativo de todas las versiones disponibles en el momento.

GAMA 124-D
124-D y 124-D LS
• 1.919 cc. - 114 CV (82 kW)
• 5ª Marcha de 5 velocidades
• Dirección de cremallera
• 13 CV fiscales
• 1975-1979

VISTO EN SU ÉPOCA

POR ARTURO DE ANDRÉS

Recuerdo muy bien, cuando probé por fin la tan ansiada caja de 5 velocidades acoplada al 1430, el suspiro de satisfacción que uno daba cuando, al insertar la 5ª después de haber subido la velocidad más o menos al crucero deseado, se veía cómo la aguja del cuentarrevoluciones caía hacia una zona donde se la podía mantener durante un cuarto de hora si hacía falta, ya sin sentir cargo de conciencia por ir abrasando el motor.

En cuanto a los ‘doble árbol’ de carrocería “Pamplona”, los 1600 quedaban eclipsados por sus hermanos mayores de más cilindrada. Pese a que lo mismo que con el motor 1430, la adopción de la caja de 5 marchas también aquí sirvió a las mil maravillas para optimizar cruceros y consumos. A la par que para darles algo más de nervio a las 4 marchas intermedias, ya que la nueva caja se combinaba ahora con el retorno desde el grupo largo original (3,9:1) al del 1430 (4,1:1), acortándolas un 5% y los desarrollos quedaban como en el último 1430 al que acabamos de hacer referencia. Pero con el apoyo de 15/18 CV suplementarios, y en un motor que subía de vueltas 600 rpm más sin perder rendimiento, también aquí se le podía sacar más partido a la mecánica, sin castigarla innecesariamente. La punta de 170 km/h del 1600 normal para 95 octanos, se alcanzaba en 5ª a 5.800 rpm, sin siquiera llegar al régimen de potencia máxima. En cuanto a marcha de crucero, lo dicho para el 1430 también se aplica aquí, pero sin olvidar la ventaja de una distribución ‘doble árbol’, mucho más adecuada para soportar altos regímenes sin inmutarse.

No obstante, entre estos coches los que ‘cortaban el bacalao’ eran los sucesivos FL de gran cilindrada. En cuanto al FL 80, se agradeció el incremento de anchura de llanta, que ayudaba a contener la deriva, pero más se hubiese agradecido de venir acompañada por un neumático de mayor sección, lo que todavía tardó dos modificaciones más en llegar.

Todo lo dicho anteriormente, por supuesto, sirve para el FL 82, pero aquí sí es preciso detenerse en la adopción de la dirección de cremallera, ya que eliminó, añadió mayor precisión en la trazada, redujo rozamientos y logró mayor ligereza en el manejo del volante, lo que permitió bajar de 3,75 a 2,9 las vueltas del mismo. El gran número de pilotos que venían compitiendo con los FU y FL desde años atrás, no se lo creían cuando le pusieron la mano encima al FL 82, a lo que también ayudaba, no lo olvidemos, unos muelles de suspensión un poco más cortos, bajos y firmes.

Respecto al motor de 1.919 cm³, no voy a ocultarlo, fue un motor que me decepcionó un tanto. Aunque no llegase a ser el genuino Duemilla italiano, un incremento de más de un 9% de cubicaje respecto al ya muy brillante de 1.756 cm³ hacía esperar una mejora del rendimiento poco menos que proporcional. En cuanto a lo de la caja de 5 marchas, acoplada a todos estos motores de 114 CV y ya con el grupo 10/41, quedó prácticamente perfecta. Ahora, los 180 km/h infranqueables por cuestión aerodinámica, se alcanzaban a 6.100 rpm, apenas superada la potencia máxima, lo cual quiere decir que la 5ª era ‘de potencia’, como se dice en el argot técnico italiano. Para acelerar, como en el caso del 1430, las 4 marchas intermedias tenían ahora incluso más nervio que en anteriores ediciones, al trabajar con un grupo un 5% más corto. La capacidad de aceleración de estos FL con menos de 1.000 kilos de peso era notable y permitía plantar cara, a la salida de un semáforo, a berlinas deportivas de importación de mucho prestigio.