



# 124 SPORT COUPÉ

## / 1970-1975

El lanzamiento del 124 Sport Coupé 1600 supuso una auténtica conmoción en el mercado español. Téngase en cuenta que estamos hablando de la primavera de 1970.



**ÉXITO.**  
La revolución que supuso este modelo en el mercado le hizo ganarse el título de Coche del Año en España 1970.

### AL DETALLE

**ABRIL 1970**  
LANZAMIENTO

**1975**  
CESE DE PRODUCCIÓN

**COUPÉ DE 3 VOLUMENES Y 2+2 PLAZAS**  
CARROCERÍAS

UNIDADES PRODUCIDAS

**299.000 PTAS.**  
PRECIO EN SU ÉPOCA

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

Lo que el mercado ofrecía en aquel momento, y en su más alto nivel, eran el 1500 y el 1430 de la propia SEAT, el MG 1100, el Simca 1200 y el inminente R-12 (un 1.300). Ciertamente, también estaba el Dodge Dart 3700, pero que con sus 5 metros de tamaño, su motor de 6 cilindros, su consumo y su peso, era un producto absolutamente al margen de todos los demás e incluso de lo que el mercado demandaba como berlina de uso familiar, salvo para una muy exigua minoría.

El Sport Coupé era una cosa completamente distinta, como su propia denominación ya dejaba bien claro. Era una carrocería de coupé clásico, pero casi un 4 plazas (digamos un 2+2 confortable) y además muy deportivo, con su motor de 110 CV. Pero es que no se trataba sólo de una potencia desconocida hasta el momento, ya que los coches

arriba citados (Dodge al margen) estaban entre 50 y 75 CV. Lo asombroso para la época era de dónde salían los caballos y cómo se gestionaban. El motor disfrutaba de una culata con doble árbol de levas movidos por correa dentada y, por si fuera poco, la carburación estaba a cargo de dos carburadores Weber de doble cuerpo, uno para cada cilindro. Una estructura que tan sólo los más refinados y caros deportivos y los coches de alta competición tenían en aquellos tiempos. No paraba ahí la cosa, ya que semejante caballería se transmitía por medio de una caja de cambios de 5 marchas, con la 4ª en directa y la 5ª sobremultiplicada, lo cual era una absoluta primicia dentro de la producción nacional. Otro refinamiento que hasta el momento sólo estaba al alcance de los modelos deportivos más exclusivos. //

### BREVE.

La vida del 124 Sport Coupé 1600 duró tan solo dos años, ya que en 1972 fue sustituido por este 1800, que recibió un frontal y una zaga rediseñados y vio aumentada su potencia hasta los 118 CV.

**ERA UN COCHE CON UNA CARROCERÍA DE COUPÉ CLÁSICO PARA 4 PLAZAS Y ADEMÁS MUY DEPORTIVO CON SU MOTOR DE 110 CV**



/ **124 SPORT COUPÉ 1600**

Cese de producción: Finales 1972

**MOTOR**

De gasolina. Delantero longitudinal, de 4 cilindros en línea  
**Cilindrada:** 1.608 cm<sup>3</sup>. **Cotas:** 80 x 80 mm  
**Distribución:** Doble árbol de levas en culata  
**Potencia:** 110 CV a 6.400 rpm.  
**Par máximo:** 14,0 mkg a 3.800 rpm

**TRANSMISIÓN**

Propulsión trasera. Cambio de 5 marchas.

**BASTIDOR**

**Suspensiones:** Delantera independiente y trasera con eje rígido  
**Frenos:** Discos

**COTAS**

**Batalla:** 2,42 m. **Longitud:** 4,12 m.  
**Anchura:** 1,67 m. **Altura:** 1,34 m  
**Peso en vacío:** 995 kg

**PRESTACIONES**

**Velocidad máxima:** 180 km/h

/ **124 SPORT COUPÉ 1800**

Como Sport Coupé 1600, excepto:

**Lanzamiento:** Finales 1972

**Cese de producción:** En 1975

**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

**COTAS**

**Longitud:** 4,18 m  
**Peso en vacío:** 1.020 kg

**PRESTACIONES**

**Velocidad máxima:** 185 km/h

**NO SÓLO ERA DEPORTIVO, TAMBIÉN ESTABA MUY BIEN EQUIPADO**



**Otro nivel**

Pero el Sport Coupé no sólo era declaradamente deportivo. También era un coche lujoso muy bien equipado, ya que incluso se le podía instalar, en opción, aire acondicionado. El cuadro de instrumentos era muy completo, incluyendo manómetro de aceite y la tapicería era de un tejido exclusivo, al margen de que opcionalmente podía ser de cuero. La plataforma era la del 124/1430, con los que compartía suspensiones –con tarados específicos–, dirección y los cuatro frenos de disco. El puente trasero ya era del tipo moderno como en el 1430, con bieletas de reacción. En cuanto a las llantas, su plato era de agujeros redondos, pero con canal de 5”.

No obstante, ese lujo no le impedía ser un coche de tamaño bastante compacto, ya que pasaba por muy poco de los 4 metros de longitud. No superaba al 1430 más que en 7 centímetros, pese a lo cual disponía de un más que aceptable maletero y su depósito de combustible ya había ganado 6 litros, subiendo hasta los 45. A pesar de su compacidad, no era un coche incómodo, aunque el acceso a las plazas traseras, como en todos los coches de sólo 2 puertas, ciertamente exigía una cierta agilidad por



**/ A FINALES DE 1972, APARECE EL 124 SPORT COUPÉ 1800 CON UN MOTOR MÁS BURGUES Y MENOS DEPORTIVO**



**TRASERAS.** Uno de los elementos que se vio modificado con la llegada del Sport Coupé 1800 fueron los pilotos.



**MOSTRADO AL MUNDO.**

El SEAT 124 Sport Coupé fue presentado en el Salón de Barcelona celebrado en abril de 1970.

parte de los ocupantes de dichas plazas. Pero la altura de 1,34 metros, aun siendo claramente inferior a la de una berlina, no era la de un deportivo radical y la habitabilidad vertical, incluso en las plazas traseras, era más que aceptable.

**1800**

A finales de 1972, se transforma en 124 Sport Coupé 1800, lo cual incluye modificaciones tanto mecánicas como de carrocería. Respecto a esta última, se modifica el frontal, que si bien sigue manteniendo los cuatro faros redondos, tiene ahora una parrilla rectangular, de diseño algo más pesado que el del 1600. Lateralmente, cambia el cristal lateral posterior, y aparece al final suyo una válvula de aireación de corte triangular. En la zaga, los pilotos horizonta-

les se transforman en más bien verticales, dejando que la tapa del maletero baje mucho más, haciendo que el acceso al mismo sea bastante más cómodo. Con todo ello, aumenta unos centímetros de longitud y el peso, aunque por muy poco, supera la tonelada, por encima de todos los FU y futuros FL. En el interior, el cuadro de instrumentos también recibe algunos retoques de detalle.

El motor sube de cubicaje hasta 1.756 cm<sup>3</sup>, unificándose con el del ya próximo 132, cambiando los carburadores dobles por uno de dos cuerpos de apertura escalonada, mucho más sencillo. Se mantiene la compresión de 9,8:1, por lo que tanto potencia como par aumentan, si bien el motor es más burgués y menos deportivo. Y ya con esto, el modelo aguanta hasta 1975. **S**

**DEPORTIVO.** El interior del Sport Coupé es toda una delicia, con su fino ar de imitación madera y gran profusión de relojes que resaltan su carácter deportivo.



**VISTO EN SU ÉPOCA**

POR ARTURO DE ANDRÉS

La aparición del 1600 Coupé fue todo un acontecimiento comercial, introduciendo un tipo de coche que hasta el momento sólo se soñaba. Al margen del impacto comercial, todavía se produjo una revolución más profunda en los círculos que sabían apreciar lo que suponía disponer de una mecánica con doble árbol de levas en culata, una carburación de cuatro cuerpos y una caja de cambios de 5 marchas. Cuando los fanáticos de la mecánica fina nos pusimos por primera vez al volante vimos se trataba de un genuino coupé deportivo, de auténtico diseño y planteamiento clásicos, con el motor delante, propulsión trasera, 2 puertas, capó de buena longitud y luneta tendida. Además del musical sonido de aspiración de cuatro carburadores y la rabia con la que subía de vueltas el motor de doble árbol de levas y alta compresión. Una primera sensación que no se volvería a repetir



en toda la vida, incluso cuando se tuvo acceso a coches todavía más potentes y prestacionales. En cuanto a la segunda versión, la 1800, unas cosas con otras supuso un cierto paso atrás. El frontal, sin duda alguna, a todo el mundo le pareció menos atractivo, sin el fino diseño horizontal del anterior. En cuanto a la zaga, se perdía el canto vivo, casi de discreto alerón, que remataba la tapa original, a cambio de mejorar el acceso al maletero, si bien debilitando un tanto la mampara trasera. Pero lo que se habría agradecido, hubiera sido eliminar el volante de dos radios de un plástico que intentaba imitar la madera, sin conseguirlo en el aspecto y menos aún en el tacto. Pero fue en el motor donde se perdió más, y no ya en prestaciones, puesto que eran ligeramente superiores, sino en carácter. El carburador de dos cuerpos de acción progresiva no podía compararse con los dos de doble cuerpo. El consumo salía beneficiado, pero las subidas de régimen ya no tenían la misma alegría de antes en las marchas cortas. Si bien, el empuje en 4ª y 5ª cuando la progresión ya era más lenta, resultaba más contundente. Hay que decir que de este motor existía en Italia una variante de sólo 114 CV, con un tercer silencioso, pero a España se trajo la más potente, con sólo dos, y 118 CV. En honor a la verdad, y aparte del consumo, hay que reconocer que una causa de la caída de la carburación cuádruple –la otra es que era mucho más cara– también fue la dificultad de su sincronización y afinado. En España, no todos los servicios oficiales y sólo algunos talleres especializados en preparaciones de competición eran capaces de equilibrar el ralentí de los 4 cilindros y sincronizar la apertura de las mariposas. Así que hay que reconocer que el nuevo carburador, aunque menos ‘glamuroso’, resultaba más sencillo, barato, fácil de regular y económico de consumo.