

# 124

## / 1968-1976

**AL DETALLE**

-  **MAYO 1968**  
LANZAMIENTO
-  **ENERO 1976**  
CESE DE PRODUCCIÓN
-  **BERLINA DE 3 VOLUMENES Y 4 PUERTAS Y FAMILIAR CARROCERÍA**
-  **640.466**  
(124, SPORT COUPÉ, PAMPLONA Y FL)  
UNIDADES PRODUCIDAS
-  **113.900 PTAS.**  
PRECIO EN SU ÉPOCA
-  **68.551 PTAS.**  
PIB PER CÁPITA EN ESPAÑA

Para comprender las razones que condujeron a la fabricación del SEAT 124, es preciso situarse a principios de la segunda mitad de la década de los 60, cuando SEAT acababa de lanzar el 850 y su único otro coche, además del 600, era el veterano 1500.

**E**n la industria automovilística europea se estaban gestando dos fenómenos: la transición a la tracción delantera y el asentamiento –ya con este tipo de implantación mecánica– del que ahora denominamos ‘segmento C’, y entonces turismos de nivel medio, o medio/bajo, según los mercados. SEAT no podía quedar fuera de este nuevo segmento, para el que todos sus rivales ya estaban preparando sus armas. Esto se sabía, pues el espionaje industrial, mal que bien, ya funcionaba.

Teniendo en cuenta que la gestación de un coche nuevo ocupaba por aquel entonces entre tres y cinco años, sabiendo que el Austin/Morris 1100/1300

ya existía desde 1963 (y que Authi se iba a estrenar lanzándolo), y puesto que ahora sabemos que el Simca 1100 se presentó en París en otoño de 1968, el Renault 12 un año después y el Citroën GS unos meses más tarde, es evidente que, dando marcha atrás, allá por los años 66-67 en SEAT ya conocían, al menos aproximadamente, los rivales a los que se iban a tener que enfrentar durante el cambio de década. ¿Y con qué armas se contaba para enfrentarse a ese reto? El 124, moderno y amplio dentro de su estructura clásica, ya estaba disponible, pues se había presentado en Italia en mayo de 1966. Por otra parte el 128, un tracción delantera algo más

**GRAN ÉXITO.** La buena acogida del 124 como del posterior 1430 llevó a estos dos vehículos a ser Coche del Año en España en 1968 y 1969.



**PRESENTACIÓN.** El 124, de nuevo obra de Giacosa, fue mostrado al mundo en el Salón de Barcelona de 1968.



pequeño, todavía se estaba gestando, puesto que no se acabaría lanzando al mercado hasta el Salón de Ginebra de 1969. Luego hubiese hecho falta del orden de un año, como mínimo, para convertirlo en un SEAT. ¿Qué hacer: ¿esperar al novedoso 128 de tracción delantera –tecnología nueva para SEAT–, o apostar, ganando entre dos y tres años, por el algo más amplio 124, aunque todavía fuese de propulsión trasera?

**Mayo del 68**

La decisión se inclinó hacia el 124, aplicando la teoría de que el que da primero, da dos veces. En consecuencia, el 124 lo presentó SEAT en mayo de 1968 (famoso mes, símbolo de renovación), consiguiendo una buena ventaja sobre la competencia, puesto que el Morris 1300 no surgió hasta inicios de 1969, en cuyo otoño Barreiros puso en la calle el Simca 1200 y hasta principios de 1970 no apareció el Renault 12 de Fasa. El GS de Citroën se retrasó bastante más, pues no se comercializó hasta 1973.

En una longitud que apenas superaba por unos centímetros los 4 metros, el 124 ofrecía una amplitud y un maletero que, a efectos prácticos, casi rivalizaban con los de su hermano mayor el 1500. Todo ello bajo un diseño más moderno, dinámico y juvenil, con la palanca de cambios en el piso y no bajo el volante como en el 1500, al que le daba el aspecto y la conducción de un burgués y pausado

**/ ES EL COCHE DEL SENTIDO COMÚN, CON CARROCERÍA DE TAMAÑO MEDIO Y UN AMPLIO ESPACIO INTERIOR**

coche americano para gente mayor. Con sus 60 CV, cuatro frenos de disco y un peso en vacío siempre por debajo de los 900 kilos en todas sus versiones, el 124 podía presumir de unas prestaciones y un comportamiento que rozaban lo deportivo para lo que el gran público estaba en su derecho de esperar de una berlina familiar de producción nacional de aquella época. Porque las de importación de más ‘campanillas’ llegaban con cuentagotas y adjudicadas de antemano.

Para el usuario de SEAT, en concreto para el que ya conocía el 1500, el manejo del 124 no suponía ninguna novedad. Conservaba el eje rígido propulsor trasero y la dirección de tornillo y rodillo, pero presumía de sus cuatro frenos de disco, y además su motor disponía de cinco apoyos de bancada, que es lo que le faltaba al del 1500. Esta última era una novedad absoluta en SEAT, que hasta el momento sólo había montado cigüeñales sobre tres apoyos. La capacidad del maletero –385 litros– era muy aprovechable, ya que la forma era perfectamente

cúbica. Por el contrario, los 39 litros del depósito de carburante se quedaban un tanto escasos para un coche capaz de enfrentarse sin el menor complejo a recorridos de muchos cientos de kilómetros. Con una anchura interior de 132 centímetros en las plazas traseras, que es donde cuenta, el 124 cumplía con lo que SEAT decía de él en su lanzamiento: es el coche del sentido común, con una carrocería de tamaño medio, pero de amplitud interior media/alta, con las prestaciones de un modelo ‘alto’ conseguidas con una cilindrada media/baja, y por lo tanto, con una fiscalidad favorable.

**Más versiones**

No había transcurrido ni medio año cuando aparece la versión Lujo, ya que en octubre de 1968 se presenta el 124 L. Moqueta en el suelo, respaldos reclinables y tapicería de mejor aspecto, mientras que la consola, el cuadro con cuentarrevoluciones y el volante prefiguraban cómo sería el 1430 que aparecerá al año siguiente. Por el contrario, tarda un año y pico más en sustituir su tren posterior por el que se estrenó en el 1430, ya que hasta otoño de 1970 mantuvo una trompeta hueca atomillada al diferencial, la cual envolvía el último tramo del árbol de transmisión, controlando la reacción de par, junto con dos barras de empuje longitudinales laterales, estabilizadora y barra Panhard de posicionamiento transversal. Un diseño un tanto //



## / 124

**MOTOR**

De gasolina. Delantero longitudinal, de 4 cilindros en línea

**Cilindrada:** 1.197 cm<sup>3</sup>. **Cotas:** 73 x 71,5 mm

**Distribución:** Válvulas en cabeza, con varillas y balancines

**Potencia:** 60 CV a 5.600 rpm. **Par máximo:** 8,9 mkg a 3.400 rpm

**Versión LS:** 65 CV a 5.600 rpm. 9,0 mkg a 3.400 rpm

**TRANSMISIÓN**

Propulsión trasera. Cambio de 4 marchas

**BASTIDOR**

**Suspensiones:** Delantero independiente y trasera con eje rígido

**Frenos:** Discos

**COTAS**

**Batalla:** 2,42 m. **Longitud:** 4,03 m. **Anchura:** 1,63 m.

**Altura:** 1,42 m

**Familiar:** Altura 1,44 m

**Versión 124 D:** **Longitud:** 4,05 m

**Peso en vacío:** 855 kg. **D:** 870 kg. **LS:** 890 kg. **Familiar:** 910 kg

**PRESTACIONES**

**Velocidad máxima:** 140 km/h. **LS:** 145 km/h

complejo y sobre todo demasiado pesado, aunque sin duda muy robusto.

Ya antes, como año/modelo 1969, se había presentado la carrocería Familiar o "ranchera", como popularmente se las denominaba entonces, pero que oficialmente era "124 5 Puertas". Las cotas externas sólo variaban en altura, pues el techo subía un poco más. El peso, por muy poco, superaba los 900 kilos. Pero lo que se agradecía era el depósito de combustible ampliado a 47 litros. Por otra parte y curándose en salud respecto a posibles cargas bastante más pesadas que en la berlina, la reducción del grupo trasero se acertó, para darle más brío y capacidad ascensional.

**VARIANTES.** Al igual que ocurrió con el 1500, la versión familiar de la berlina de SEAT fue la encargada de dar forma a ambulancias y otros vehículos de servicios.



## EN 1972 APARECE EL 124 D LS, QUE AÑADE 5 CV DE POTENCIA Y 0,1 MKG DE PAR

En abril de 1971 aparece la segunda generación, el 124 D, cuya "D" no significa Diésel, sino que repite la denominación del más popular de los 600. Aquí aparecen los dobles pilotos traseros en el exterior, pero curiosamente, la versión Lujo –con el acabado al que antes se ha hecho referencia y además alternador– no vuelve a aparecer hasta abril de 1975, sin duda para no pisarle el terreno al 1430 en cuestión de apariencia interna. Por supuesto, este 124 D sigue teniendo versión 5 Puertas y los paraques de 1430 le hacen crecer dos centímetros de longitud, mientras el peso aumenta 15 kilos. Un detalle importante: por 500 pesetas se puede montar, a coche nuevo, la opción de neumáticos radiales, mejorando en particular la adherencia del tren posterior.

Por último, a finales de 1972, llega la última variante, antes de pasar en 1976 a constituirse como un modelo diferente, el denominado "Pamplona". Esta versión de 1972 se denomina 124 D LS y recibe mejoras en el motor que le aumentan 5 CV de potencia y 0,1 mkg de par máximo, sin variar los respectivos regímenes. Ya monta neumáticos radiales de serie. El peso vuelve a subir un poco y por fuera recibe un junquillo cromado acabado en punta de flecha, incorporando el intermitente lateral. En el interior, ahora ya lleva el cuadro y volante del 1430, y la tapicería pasa en ambos a ser común con la del deportivo 1430 1600 (o FU 0), de terciopelo sintético. **S**

## VISTO EN SU ÉPOCA

POR ARTURO DE ANDRÉS

El 124 lo probé por primera vez cuando todavía llevaba el torso escayolado a consecuencias del accidente que había sufrido en enero en el Circuito del Jarama (véase el 'Visto en su época' del 850 Sport).

Con su desarrollo tirando a corto y sólo 2 plazas y poco equipaje, el 124 se defendía muy bien incluso en directa y recuperaba con aceptable brío en 3ª, lo cual era muy de agradecer, porque la carretera no estaba desdoblada y ni siquiera era de trazado Redia en toda su extensión. De modo que adelantando a los camiones en 4ª según los alcanzabas, si esto era factible, o reduciendo a 3ª si había sido preciso quedarse detrás durante unos momentos, conseguí sacar un promedio del orden de 100 km/h o poco más, ya que no había demasiado tráfico. Y tanto más cuanto que en las zonas sinuosas (Ventaquemada-Buñol) o con bajadas (Puerto de Contreras) te podías apoyar en unos frenos con cuatro discos, un lujo que por primera vez experimentaba, ya que aún no había tenido ocasión de probar el 1500 con un equipo similar, que también se incorporó en 1968. Por otra parte, eran los tiempos felices sin limitación genérica de velocidad, así que en los tramos rectos



se podían hacer 'puntas' de 125/130 sin tener que preocuparse de otra cosa que de mantener el coche en la carretera.

Precisamente porque entonces se podía utilizar el coche de este modo y las carreteras invitaban a ello, SEAT propició una serie de recorridos promocionales llevados a cabo por el periodista Virgilio H. Rivadulla y el antiguo piloto de motos Carlos del Val, un 'manitas' tanto en la conducción que como mecánico. El objetivo era demostrar las condiciones de incansable 'tragamillas' del 124, tanto por su dureza estructural y mecánica como por su nivel prestacional y de comportamiento rutero. La primera de estas pruebas fue un auténtico maratón: la Vuelta a España en 124 Horas. Se inició el 15 de abril, cuando todavía el coche no estaba ni oficialmente presentado y llevaba placas de matrícula provisionales rojas (nº 807.873, para más señas). En esos cinco días largos, se recorrieron unos 8.000 km, con un consumo que empezó siendo de 9,6 l/100 km y que acabó bajando a 9,4 al final, según la mecánica se iba soltando gracias a la 'zurra' que se llevó el coche y que soportó estoicamente.

Animados por el éxito, la pareja repitió en julio, apuntándose al duro rallye Ruta de la Plata (Trofeo RACE) desde Sevilla a Gijón, con 1.619 km de recorridos, participando como Grupo 5 (Prototipo) al no estar todavía homologado. De 36 coches que salieron (llegaron algunos menos), el 124 acabó clasificado en el 9º puesto, con su mecánica de 60 CV. Venció Sandro Munari, seguido de Paganelli y De Bagration, todos con Lancia Fulvia oficiales de Grupo 2. No era mala compañía para un 124 de serie. Y ya para rematar, y siempre con el mismo coche, a finales de septiembre se fueron al Salón de París, y vuelta, pasando por Le Mans, por aquello de la mitología. 2.622 km a 95 km/h de promedio, con un consumo de 8,8 l/100 km.

