



- ✦ LOS SEAT 124 Y 1430.
DOCE AÑOS DECISIVOS DE LA
HISTORIA DE SEAT
- ✦ Pablo Gimeno Valledor
- ◆ CIE Inversiones Editoriales Dossat 2000,
Madrid, noviembre 1999

U no tiene hace tiempo la impresión de que el hombre occidental vive en dos actitudes contrapuestas: la utilitaria y la contemplativa.

De lunes a viernes y de septiembre a julio vive sobreviviendo, afanándose por el resultado de sus acciones. Así como al que viaja con prisas sólo le interesa llegar a tiempo, al occidental en día laborable sólo le importa alimentarse —no degustar la comida—, sólo que el cliente compre —no saber cómo es—, sólo que el coche ande —no averiguar quién lo diseñó—. Esta actitud unidireccional, utilitaria y apresurada, confiere al hombre y a la sociedad occidentales la eficiencia que les ha procurado el mayor confort material de la historia universal.

En vacaciones y fines de semana, nuestros conciudadanos abren ojos y mente para conocer personas o contemplar paisajes u obras de Arte. Parán y reparan en lo que comen. Aflojan el ritmo y notan un cuerpo con el que llevarlo. Cada momento de la jornada recobra un valor propio, autónomo, independiente del fin. En vacaciones no

se *vive para* (trabajar), se *vive*, a secas, o, por decirlo con palabras de J.M. Serrat, se *vive para vivir*.

Esta actitud abierta, serena y contemplativa, de los períodos de descanso suele proyectarse sobre lo exótico (Cuba, el avión, la salsa, ...) más que sobre lo propio y cotidiano (¿alguien ha visitado los museos de la ciudad donde reside?).

Dado que la gente pasa la mayor parte de la semana y del año trabajando, revestida de la actitud utilitaria, podemos concluir que rara vez se detiene a mirar la realidad circundante: Pagará por el grueso catálogo del Louvre y *pasará* del libro con la historia industrial de su coche.

Afortunadamente no todo el mundo es así. Para los demás, para la *inmensa minoría*, para el reducido grupo que formamos quienes intentamos vivir todo el año, para los *anómalos excelsos*, responsables de que la mayoría no coincida con la totalidad, ha hecho Pablo Gimeno Valledor la obra que reseñamos.

INSIGNIAS DE UNA ÉPOCA

Los Seat 124 y 1430 dieron servicio a más familias españolas (y más recientemente) que el célebre y celebrado Seat 600. Para los maridos o los hijos de esas familias que deseen saber de aquellos magníficos automóviles algo más que cuándo se les cambiaba el aceite, se ha escrito el libro. En él se puede descubrir la génesis del proyecto FIAT-124-125 (incluidas las dudas sobre si debía ser de tracción delantera), el lanzamiento del modelo SEAT en 1968, el desarrollo de la variante soviética (LADA) y las características de todos los modelos de la familia 124-1430 obtenidos combinando carrocerías (berlina, familiar, coupé, ...), motores (desde 1.197 cc a 1.919 cc) y acabados (lujosos o espartanos), así como los detalles técnicos de los innumerables derivados preparados para competición, incluyendo monoplasas.

Con la perspectiva que dan los años transcurridos, se puede apreciar el espal-

darazo que para el automovilismo deportivo español significó la aparición del Seat 124 y del motor 1.430 (1.438 cc y 75 CV DIN). En el apartado IV.2, profusamente ilustrado fotográficamente en blanco y negro, se pasa revista a las *transformaciones* a que fueron sometidos los 124 para dar lugar a prototipos o cortas series de vehículos de carreras. Allí están las obras de Juncosa, Hispakart, Iresa, Ddauto, Peyo y muchas otras marcas que generalmente se reducían a pequeños talleres artesanos. Allí queda constancia de cómo estos coches dominaron durante bastantes años las competiciones nacionales, hasta el punto de que podría decirse que si el 600 marcó un hito en el automovilismo sociológico, el 124 lo hizo en el automovilismo deportivo. El año 1977 señaló el punto álgido de tan brillante papel: Antonio Zanini y Salvador Cañellas, al volante de sendos Seat 124, terminaron el Rally de Montecarlo en las posiciones tercera y cuarta de la clasificación general.

El apartado IV.3 de la obra, reseña la historia técnica y deportiva de la Fórmula 1430 y de la Fórmula Seat 1800. Al calor de unas especificaciones técnicas comunes, destinadas a definir réplicas modestas y baratas de los coches de Fórmula I, surgieron una pléyade de vehículos: Selex, Lince, Cordobán, Me-Pre, además de los nombres antes citados de Juncosa, Hispakart, etc. Todos estos monoplazas eran asequibles, por aprovechar motores y otras piezas de serie de la gama Seat 124.

SEAT, TESTIGO DE CAMBIOS DECISIVOS

El capítulo de mayor interés económico del libro es el tercero, con 44 páginas, titulado *Seat en los años del 124*. Se expone en él la manera en que la Sociedad Española de Automóviles de Turismo encajó, a lo largo de los doce años de producción del 124, cambios decisivos en España y el Mundo.

Si en EE.UU. la sociedad de consumo hizo aparición en los años que precedieron al crack de 1929, en la Europa rica del Mercado Común no aparece hasta aproximadamente 1960 y en España hasta uno o dos lustros después. En todos los ejemplos citados nos encontramos con una amplia proporción de la población (no solamente los millonarios) adquiriendo una amplia gama de productos (droguería, textiles, electrodomésticos, mobiliario, material de transporte, etc.) en cantidades, o con calidades o frecuencias, cada vez más alejadas de las necesarias o imprescindibles. La necesidad como móvil de compra va cediendo terreno ante la moda, la publicidad, la ostentación e incluso el puro placer de comprar. Se salta de los *bienes de primera necesidad* a los de *segunda o tercera*. El norteamericano medio que cambia de coche todos los años encarna el paradigma de la sociedad de consumo.

Aquí no se llegó —ni se ha llegado después— a extremos tan desmesurados pero la transición aconteció entre 1965 y 1971. Hasta la primera de esas fechas, y particularmente en los difíciles comienzos de los años cincuenta, el problema de los constructores españoles de automóviles era fabricar. Al principio, por lo raquítico de las instalaciones y la escasez de acero, electricidad, caucho, utillaje y mano de obra. Posteriormente, el subdesarrollo de la industria auxiliar y las trabas para importar componentes fueron los cuellos de botella.

Sin embargo, año tras año, se iban solventando los problemas y se incrementaba el número de coches fabricados, y vendidos antes de salir de las cadenas de montaje. Porque los españoles de entonces no compraban automóviles (Seat, Renault y Citroën), los *solicitaban* y al cabo de un período de espera de meses o años, se los *concedían*. Lo escaso y/o vetusto del parque automovilístico, la explosión demográfica y el rapidísimo incremento de la renta per cápita (superior a la media del Mercado Común) avivaban la necesidad de ve-

hículos utilitarios, haciendo del nuestro un mercado de oferta. Y para que la industria transformadora pudiera satisfacer las necesidades del público, las autoridades fomentaban el desarrollo de las industrias de cabecera (siderurgia integral) que suministrasen a aquella bienes intermedios (chapas).

EL EQUILIBRIO DE OFERTA Y DEMANDA EN EL AUTOMÓVIL

Fue hacia 1965 cuando oferta y demanda se equilibraron en el mercado español del automóvil, en parte merced a la entrada de un nuevo ofertante, Barreiros, con los modelos Dodge Dart y Simca 1.000. Y es curioso notar cómo los volúmenes de producción flexionan a la baja por vez primera en Citroën-Hispania en 1967, en Fasa-Renault en 1968, y en Seat y Barreiros en 1971. En lo sucesivo —y más con la doble crisis del petróleo 1973-74 y 1979-80— el problema no sería fabricar coches sino venderlos, para lo cual las empresas constructoras han recurrido al mercado exterior, a la creación de nuevas necesidades, a intentar tenazmente reducciones de la presión fiscal y al fomento oficial de la renovación del parque automovilístico.

De esta época arranca el éxito internacional de los vehículos hechos en España. En 1970 nuestro país exportó 40.000 automóviles de turismo; en 1978, 375.000 y en 1996 España, con 1.763.000 turismos o derivados, fue el cuarto exportador mundial, precedido solamente por Japón, Alemania y Francia.

El lapso 1968-1980 durante el que se produjo el 124 fue decisivo en la historia de Seat, como bien señala el autor del libro que reseñamos. Ya hemos mencionado el primer retroceso del número de coches fabricados (1971), las dos crisis del petróleo y la actividad exportado-

ra. A ello hay que añadir la entrada de un sexto competidor (tras el pequeño y efímero AUTHI en 1967, el sexto fue la todopoderosa multinacional Ford en 1976) en el mercado nacional y la pérdida del liderazgo de Seat en el mismo, a favor de Renault (en 1980), así como el principio del fin de la asistencia técnica y financiera de FIAT.

El Seat 124 fue retirado de la producción cuando, aplicando el lema *a grandes males, grandes remedios*, Seat decide reducir drásticamente su gama de modelos, que se había dilatado extraordinariamente y con claros solapamientos (Ritmo-124; 131-132; 127-133; 128-1200 Sport...).

GAMAS DE MOTORES Y DE... MODELOS

A propósito de la amplitud de la gama de modelos, resulta curioso notar cómo se ha ido resolviendo el antiguo dilema teórico-práctico que la economía industrial planteaba a los constructores de automóviles de turismo: ¿Hacer un único modelo de tipo medio, con las ventajas de las largas series, o hacer varios, en menor cantidad, para satisfacer a más tipos de clientes?

En los años cincuenta había dos ejemplos arquetípicos de ambas estrategias, Volkswagen (con el *escarabajo*) y Fiat (con una gama que iba desde 500 a más de 2.000 cc). Aproximadamente diez años después empezaron las variantes de motor. A cada carrocería no le correspondía, en cada momento, un único motor sino varios. Así como el Fiat-Seat 600 era animado por un solo motor (el de 600 cc, que le dio nombre, hasta 1963, y el de 750 desde 1964), el 124 se pudo adquirir desde finales de los años setenta con propulsores de 1.200, 1.400, 1.600, 1.800 y 2.000 cc.

A las variaciones de motor se han añadido las de carrocería o, por decirlo en el argot del sector, de carrocerías

sobre una misma plataforma o bastidor. Así, Seat, hacia 1984 ofrecía tres modelos aparentemente distintos, el Ibiza, el Ronda y el Málaga. En realidad estos modelos no solo compartían varios motores sino numerosos elementos mecánicos de suspensión, frenos, dirección, etc.

Volviendo a los motores, el libro detalla claramente un ejemplo harto ilustrativo de lo que no debe ser. Porque es lógico y natural que los fabricantes rediseñen sus motores en busca de mayor eficiencia (menor consumo por CVh), menores emisiones (gaseosas o sonoras), mayor duración, etc. La lógica de la Ingeniería consiste en acomodar las líneas de perfeccionamiento de las máquinas térmicas a las leyes naturales de la Termodinámica para elevar sus rendimientos. Pero no es natural, y sí profundamente ilógico, que los fabricantes se vean obligados a retocar sus máquinas por razones tan artificiales como la normativa tributaria.

Bajo el título *Un motor exclusivo de Seat: el biárbol de 1.919 cc* dice Pablo Gimeno en las págs. 54-55 del libro lo siguiente.

«Las administraciones de casi todos los países, y la española de manera especial, tienen un indudable afán recaudatorio a través del automóvil y el problema es que dicho afán les lleva con frecuencia a poner en pie disposiciones bastante tontas. Así, dentro de unas medidas fiscales no exentas de demagogia (¿que se fastidien los ricos!), en 1978 se estableció que los coches de 13 o más caballos fiscales deberían pagar un 35 por 100 de Impuesto de Lujo dejando en un 22 por 100 el porcentaje a pagar en los automóviles de menor potencia fiscal. Estos trece puntos de diferencia suponían en esos años una cifra del orden de 50 a 60.000 pesetas, lo que era realmente mucho dinero y produjo una retracción de la demanda de este tipo de vehículos».

«Así las cosas, Seat decidió poner a punto en el Centro Técnico de Martorell un motor biárbol con distinto cubi-

caje que el de las versiones italianas, de manera que se acercase a los 2.000 cc pero manteniéndose en el 22 por 100 de Impuesto de Lujo, naciendo de esta manera el motor de 1.919,7 cc con una carrera de 86,6 mm, que daba ¡12,99 caballos fiscales!».

Desde estas líneas no procede polemizar con el autor del libro cuando menciona el afán recaudatorio o voracidad fiscal automovilística, pero sí procede sentar un hecho: El total de lo recaudado sobre carburantes y vehículos apenas cubre lo gastado para que éstos puedan circular (construcción, mantenimiento, señalización y vigilancia de la red viaria). Sin embargo, convenimos plenamente con Gimeno en la calificación de la medida: Demagógica y tonta.

Y lo triste es que normas tan demagógicas (recargas en los tipos de gravamen sobre objetos propios de gente adinerada) y tan tontas (que un solo centímetro cúbico de capacidad desate un alud de presión fiscal adicional) se siguen promulgando (véanse las recientes modificaciones del Impuesto de Matriculación y del Impuesto de Circulación). Con lo fácil que sería gravar lo socialmente costoso (tamaño del coche, ruido, gases contaminantes emitidos, etc.) y hacerlo no a saltos, sino progresivamente, como en el Impuesto sobre la Renta. Sería, en definitiva, aplicar la vieja cautela de los manuales de Hacienda Pública (*ningún impuesto debe mermar la racionalidad de la función de producción*) actualizada según la moderna sensibilidad ecológica (... *y si lo hace, que sea para reducir el impacto ambiental*).

LAS PERTURBACIONES FISCALES

Las perturbaciones fiscales en la racionalidad productiva son aún más evidentes cuando se trata de carburantes. El aligerado impuesto especial que disfruta el gasóleo frente a la gasolina,

explica buena parte del desmesurado incremento de las ventas de coches diesel. Hay que reconocer que Seat fue pionera en la *dieselización* de algunos de sus modelos, pero en el 124 todo quedó en unas pruebas con un motor BMC de una furgoneta que SAVA, otra empresa del INI, fabricaba en Valladolid.

El libro reseñado es el nº 6 de una colección llamada *Nuestros coches* donde hay otros dedicados al Citroën 2 CV, al Dodge Dart, al Mini (de Authi), a los Seat 1.400-1.500 y, cómo no, al Seat 600. Excepto en el primero, en todos los demás ha intervenido Gimeno como autor o coautor. Además ha escrito *El automóvil en España. Su historia y sus marcas* y otros tres libros sobre el deporte automovilístico. Entre 1978 y 1984 dirigió la revista trimestral catalana *Antic car* y ha colaborado esporádicamente en las revistas de Seat, del RACE y en *Motor clásico*.

La revista mensual *Motor clásico* viene siendo también hace años exponente y palanca de la afición de los españoles a los vehículos (coches, motos y camiones) antiguos. Una afición y unas publicaciones que salen muy malparadas de la comparación con sus correspondientes británicas, en términos absolutos. No obstante, tienen sentido y encuentran su hueco (*nicho*) en el mercado, en tanto en cuanto versan sobre realidades específicamente españolas y lo hacen en nuestra lengua.

El lector no debe esperar pues una maravilla como las debidas a las plumas de Michael Sedgwick o G.N. Georgano. Pero tampoco una irrisión como *Renault-8 en España. Historia y modelos* de J. Santiago. Pablo Gimeno logra una calidad aceptable en lo técnico-industrial y alta en lo deportivo, similar a la del estudio que sobre el Renault 4/4 ha hecho Emilio Polo y publicado Ediciones Bencina.

Nuestro autor personaliza demasiado, cae en reiteraciones y recurre con más frecuencia de la deseable a fuentes bibliográficas *superficiales* (los semanarios del motor). No obstante, las 174 páginas del libro, tamaño folio, constituyen una meritoria aproximación inicial al tema.

Un tema que brinda otras numerosas perspectivas: comparación con los modelos de la competencia (Renault-12, Simca 1.200, Morris 1.100-1.300, Citroën GS, etc.) o con los actuales, evolución de los precios en pesetas corrientes y constantes, descripción más pormenorizada de características técnicas y aspecto exterior (forma de parachoques, faros, pilotos, salpicadero, volante, etc.). Esperemos que en breve el propio Gimeno Valledor o cualquier otro especialista aborde la historia del Seat 124 desde tales perspectivas.

■ E. MATILLA PRIETO

PUBLICIDAD
REGLAMENTO
SOBRE EL GAS