# Historia de SEAT (Volumen II)

José Sanz Neira

Primera edición, abril de 2017
© José Sanz Neira, 2017

Diseño de portada: Leopoldo Torroba

Maquetación y diseño: Javier Labrador
Avant editorial
Dante Aligheri, 123
08032 Barcelona
www.avanteditorial.com
editores@avanteditorial.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com)

Este libro ha sido impreso siguiendo las normativas:
UNE — EN — ISO — 14001 de gestión ambiental
UNE — EN — ISO — 9001 de gestión de calidad
ISBN: 978-84-17242-33-6
Depósito legal: M-8460-2018
BIC: KNG

Imprime Podiprint
Impreso en la Unión Europea

# SEAT

## Volumen II

## La transición, bajo la monarquia de Juan Carlos I

José Sanz Neira

avant
editorial

# Prólogo al 2º volumen

Tras la muerte de Franco y después de superar, la duda sobre el futuro, como se suele decir, la vida sigue; pero nos esperaban tiempos difíciles.

La crisis del petróleo, los problemas laborales y económicos de FIAT, hicieron que **SEAT**, se quedara sola, tras el abandono del soporte de FIAT.

Hubo que replantearse la continuidad, se probó en solitario, pero era necesario, buscar un socio.

Así fue como Volkswagen, entró como accionista de apoyo.

Más tarde, según fabricábamos, algunos de sus coches, se dieron cuenta, que **SEAT**, ofrecía calidad en sus productos y una amplia red de ventas y concesionarios, que ampliaba en gran medida, los propios mercados a Volkswagen.

Ni que decir tiene, que a día de hoy, el reconocimiento de **SEAT**, dentro del Consorcio Audi-Volkswagen, es patente, con los modelos cedidos a fabricar, así como la colaboración en proyectos y diseños.

Esta segunda parte, cierra un ciclo de progreso y de futuro, donde los modelos se van sucediendo, al ritmo de la evolución del automóvil en Europa.

De esta manera, recopilo 60 años de trayectoria, nostalgia e historia, de la marca, que nació de la posguerra y hoy no tiene nada que envidiar.

# 1.976

En este año, en Martorell, con 150.000 m² cubiertos, se fabricaba la totalidad de puentes y suspensiones, funcionando ya los Ferrocarriles Catalanes, para el transporte de personal desde plaza España, al apeadero de la Fábrica, situado en el interior del recinto.

Los precios de los coches, subían incesantemente y es de señalar, que en solo 3 años (1.973 á 1.976), subieron un 61,4 %, si bien es verdad que el índice del coste de la vida, en ese mismo periodo, había subido un 84 %.

La crisis del mercado, unida al constante aumento de los precios, obligaba a continuar acciones de promoción.

**SEAT** realiza una importante Campaña de Imagen, cerca de los clientes, ofreciendo 8 ventajas diferenciales sobre las demás marcas, de las que las más importantes, eran:

- El mantenimiento de precio del pedido, en el momento de la compra.
- La garantía de 12 meses, del vehículo de fábrica.
- La garantía de 3 meses, en las reparaciones de post-venta.

Y gracias a ello, se mantiene el nivel de matriculaciones superior al cuarto de millón de coches por año.

Entran en funcionamiento los locales de la Avda. de Burgos, para Recambios, cuya facturación superaba los 5.000 millones de pesetas, de las de antes.

**FISEAT** ha vendido ya más de de 350.000 coches a plazos y **SEAT** se presenta por primera vez, en al Salón Internacional del Automóvil de Ginebra.

La colaboración con Egipto, se había empezado en 1.967, con el suministro por **SEAT**, del motor del **1500**, que era montado en coches de **FIAT** en la Planta de Nasr-Automotive (NASCO).

En 1.976 se firma el primer acuerdo, para fabricar y montar en Egipto, el modelo **"133".**

Esta colaboración**,** continuó a lo largo del tiempo y variando, en función de los modelos actuales de fabricación.

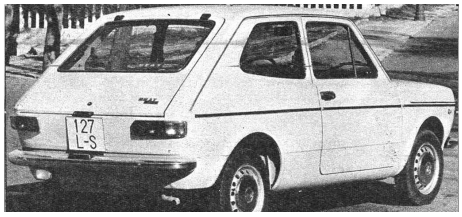
En aquellos tiempos **SEAT** exportaba también en series CKD, el **"133"** a la Argentina, para su montaje en Sudamérica, a través de las fábricas de **FIAT**.

# SEAT 127 LS

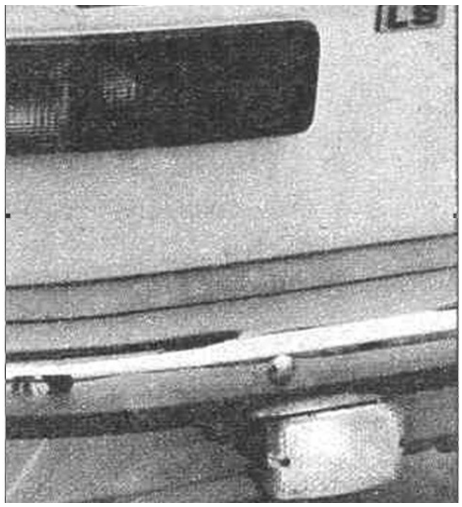
Mejora en detalles, moldura lateral en cintura, para protección de golpes al abrir las puertas y sigla en la calandra.




*Ejemplo de esta versión.*



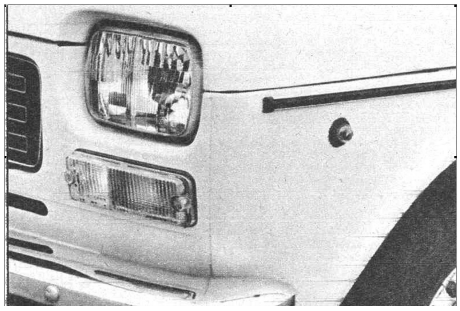

*Desde otro ángulo.*



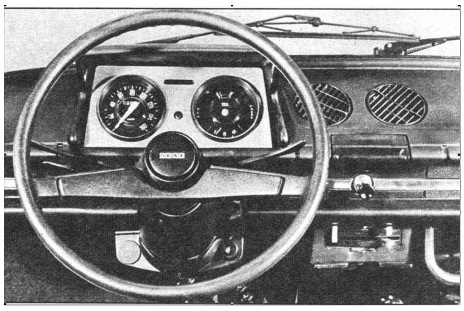
*Luz marcha atrás.*



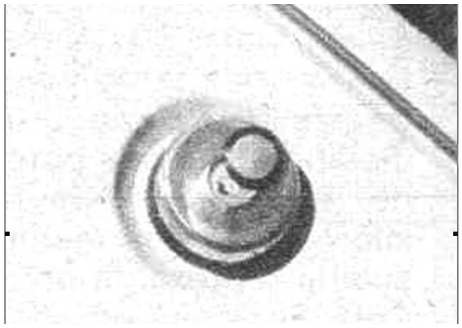

*Salida de línea del 127, 700.000 unidades.*



*Luces exteriores.*

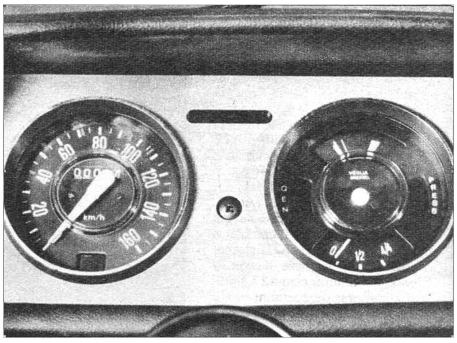


*Desde el puesto de conducción.*

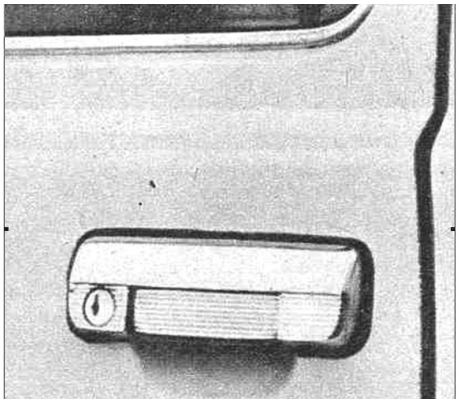


*Tapón de gasolina con llave.*

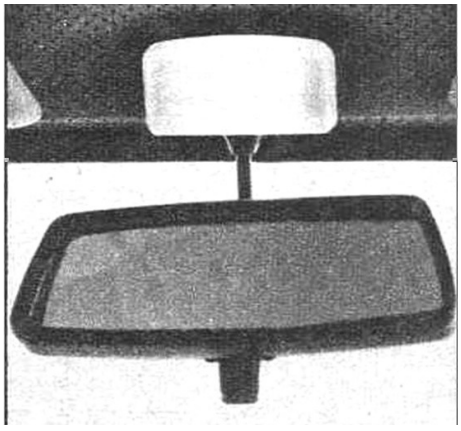
## Resto de algunos detalles



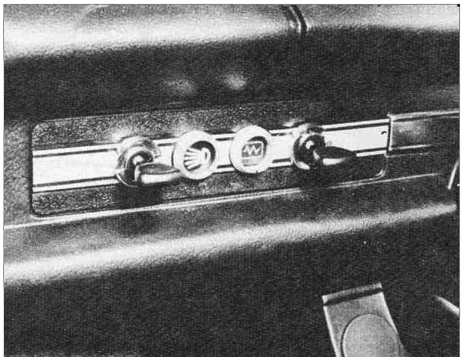
*Con termómetro de temperatura agua.*



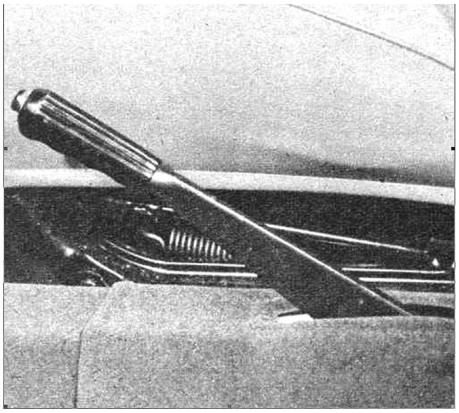
*Manecilla cerradura.*



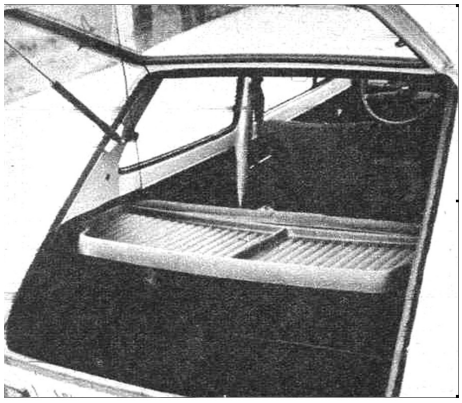
*Luz cortesia techo.*



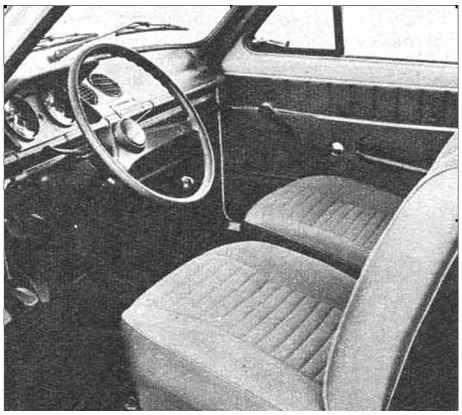
*Interruptores de luces y luneta térmica.*



*Empuñadura anatómica.*



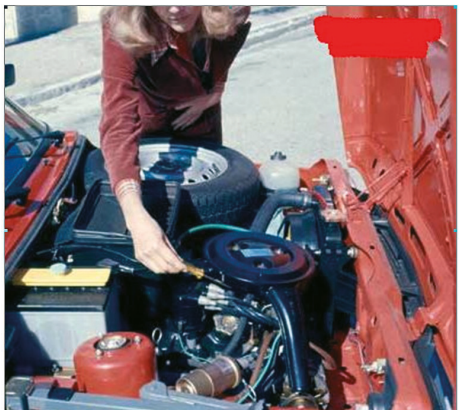
*La bandeja oculta el contenido de carga.*



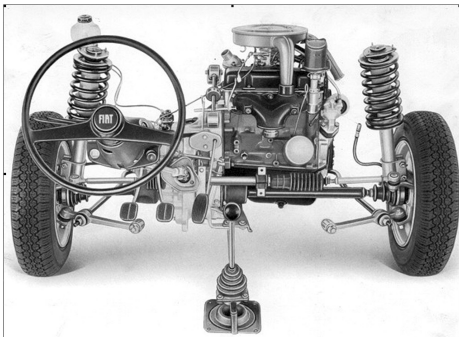
*Puesto de conducción.*



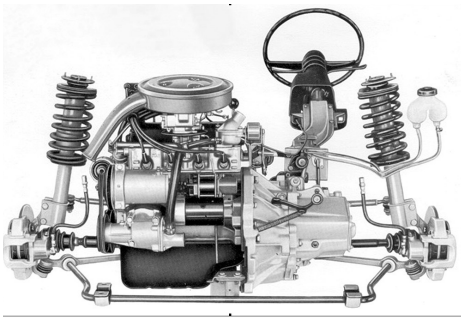
*Limpiaparabrisas de dos velocidades.*



*Hueco motor con rueda recambio.*



*Radiografía del tren delantero, desde atrás.*



*Radiografía desde delante.*

Entonces se disparaba la inflación, como nos muestran estas subidas de precios:

- En un recorrido de 5 Km. en taxi, subió un 51 %.
- Sube la RENFE un 11 %, el TALGO a más de 3 pts./Km.
- En toda España, suben los autobuses, una peseta por trayecto.
- Subida de las tarifas telefónicas, elevando el precio del paso de contador de 1,08 á 1,25 pts.
- Recargo del 25 % en las conferencias realizadas entre las 8 h. y las 14 h.

El impuesto de Lujo, que gravaba los automóviles en función de los **caballos fiscales,** fue un elemento negativo, para la venta del automóvil ya muy maltratado por los impuestos.

Caso poco conocido: la fórmula a través de la cual, se calculaban los caballos fiscales de los coches.

- Con motor de cuatro tiempos: $\mathbf{CVF = 0{,}08.( 0{,}785.D^2.R )^{0{,}6}.N}$
- Con motor de dos tiempos: $\mathbf{CVF = 0{,}11.( 0{,}785.\ D^2.R )^{0{,}6}.N}$

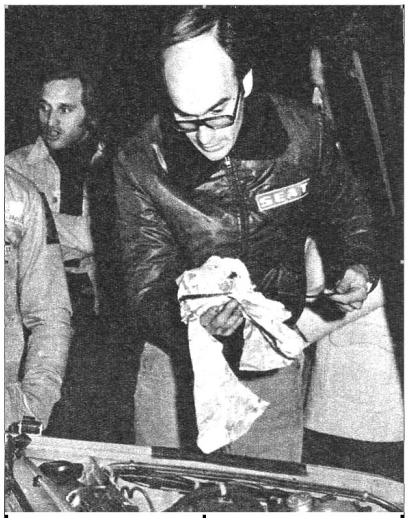
Donde D: diámetro del cilindro en cm.
Donde R: carrera del pistón en cm.
Donde N: número de cilindros del motor.

Son importantes en este año, los triunfos deportivos de **SEAT**, con el **"124",** en el que en 1.976, consiguió todos los campeonatos de España, relacionados con el automóvil y fue también subcampeón de Europa.

El éxito de **Zanini,** una labor de equipo.

Confiábamos plenamente en el producto y por supuesto en los hombres del equipo, mecánicos que preparan y asisten al vehículo. Pacientes en las esperas, sufridos en las madrugadas bajo cero, conduciendo con todo el cansancio, por compañía.

Ellos son un engranaje imprescindible, esencial, decisivo a veces, en la consecución de una victoria.

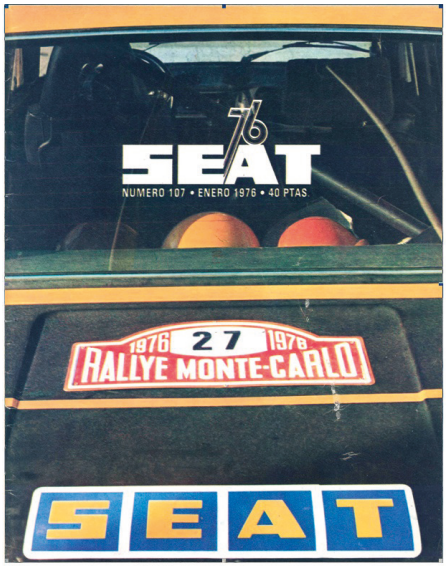



**VICENTE AGUILERA,**
*Jefe del Servicio coches Deportivos*

**SEAT** representó con honor al automovilismo deportivo español. Se consiguió el puesto número 12.




*Imagen de la participación, en la llegada.*




*Portada de la revista mensual de **SEAT**.*

El Montecarlo aún sin nieve, es una prueba de carretera para hombres y mecánicas fuera de serie.

Hombres que tienen que hacerse, algo más de 4000 kilómetros, con descansos mínimos.

Los españoles de tú a tú, con lo mejorcito de la carretera.




*Frente a la tribuna de autoridades.*




*Poster de participación.*

## SEAT 124 Pamplona – nº 1

Día 22 de Enero de 1.976, hace cinco meses que nos hicimos cargo, de estas instalaciones en Pamplona y ya tenemos el primer coche en la calle.

**D. Jaime Pañella Giralt,** es el director entonces, de la planta de **Landaben** en **Pamplona** y explicaba que solo se había podido aprovechar, la infraestructura básica. Todo ha sido partir de cero.







*Imágenes de salida, de línea de producción.*

En el año 1976 se lanzaría el **124 "Pamplona"** (por su lugar de fabricación), con motores de **1600, 1800** y **2000**. Este modelo tenía unos faros delanteros casi cuadrados, con los intermitentes, ya de color amarillo en el costado del faro. Los posteriores se integraron más a la chapa de la carrocería, se alargaron y equiparon la luz de marcha atrás.

Continuando la comparación del 124 con los modelos que le preceden, nos damos cuenta fácilmente que en esta época los cromados empiezan a perder importancia, y no sólo eso, sino que la industria automovilística europea

demuestra el grado de madurez conseguido al desmarcarse más claramente de la moda americana que se venía dando hasta aquel momento.

El interior venía mucho más cuidado, viniendo equipado con un cuadro de instrumentos mucho más completo, mientras que todo el tablero venía ya forrado de material espumado plástico.

## SEAT 124 D 1800 – FL 80

Con la desaparición de la gama **1430**, desaparecieron también de los concesionarios, los popularísimos **FU**, tanto **1600** como **1800**. Dada la gran aceptación que en su día tuvieron estos vehículos, **SEAT** continuando la tradición, alojaría la mecánica **1800** en la carrocería de los ahora sustituidos **124**. Así nació el **FL-80**.





*Imágenes de este modelo.*

Aquí, una vista de la factoría **SEAT**, en Landaben (Pamplona)



*Esta era la factoría de* ***Authi (British Leyland),***
*que tuvo que ser anexionada para salvar puestos de trabajo*

El paso dado por la Empresa, tuvo resonancia en el usuario, pero...faltaba algo, faltaba precisamente el **1600**. Un **1600** que, sin llegar a ser una bomba, sí era pedido por un amplio sector del público. Así apareció el:

## SEAT 124D 1600 - FL 40/45.







*El vehículo se produce en la factoría de* ***Landaben*** *que* ***SEAT*** *tiene en* ***Pamplona.***

## SEAT 131 Familiar

Como era de esperar, llegó la versión Familiar, sustituyendo a la versión del **SEAT 124.**

Por su polivalencia y versatilidad, el mercado ha necesitado de estas carrocerías, que combinan trabajo y transporte, con ocio y familia.

El plano de carga formado por el fondo maletero, los asientos y respaldos abatidos, tal como se aprecia en esta fotografía, lo convierte en una herramienta práctica para el transporte.

La abertura que deja el portón es considerable y muy apreciada, para la distribución de carga en su interior







*El portón muestra la magnífica entrada de carga.*



*Se muestran las puertas abiertas.*

## Recordando

Por aquellas fechas, uno de los muchos impuestos, el de circulación, para vehículos automóviles, exigía situar en el parabrisas, un adhesivo que justificaba el pago.




*Aquí vemos en detalle y situación en el parabrisas.*




## SERIES ENTRAÑABLES DE TELEVISIÓN:

Tras un descanso y con el éxito obtenido, vuelve de nuevo el programa: **1, 2, 3 ....responda otra vez,** con el maestro de ceremonias **Kiko Ledgard**, con nuevas secretarias y encontramos a faltar a **Valentín Tormos,** fallecido.

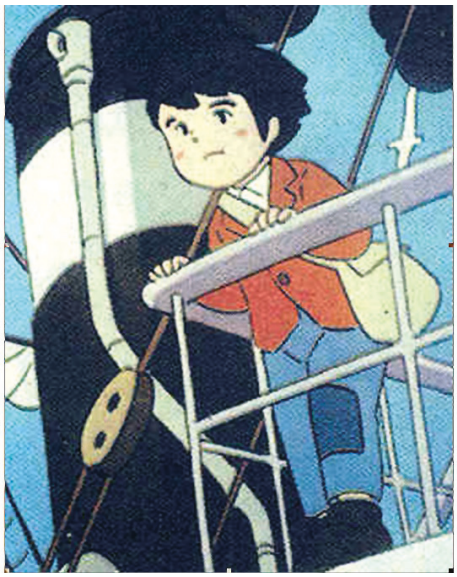



*En la imagen la mascota:* ***Calabaza RUPERTA***

A la derecha de la imagen, vemos a la conocida actriz: **Victoria Abril.** Eran sus inicios, en el mundo del espectáculo.

MARCO. Según la novela titulada: "De los Apeninos a los Andes".

Después de **HEIDI**, los japoneses siguieron haciendo la felicidad de los vendedores de pañuelos, para enjuagar las lágrimas, en la búsqueda, por parte del pequeño **Marco Rossi**, de su madre, por la ruta del título de la novela.






*Imágenes de la serie y de publicación gráfica*

## Empieza la transición

Estaba claro, que el jefe de gobierno, Carlos Arias Navarro, que había "heredado" al Rey, por decisión de Franco, no podía asimilar las ideas democráticas de Don Juan Carlos.

Adolfo Suárez sería el sustituto elegido, para conducir la transición.



*En la imagen, Adolfo Suárez jura su cargo de Presidente del Gobierno.*




*Billete de 5.000 pesetas emitido este año.*

**-16 de Febrero**, primera visita de Juan Carlos I a Barcelona, como rey. Utilizó el catalán en su discurso.

**-23 de Abril**, aparece el diario **AVUI,** el primero editado en lengua catalana, tras el fin de la Guerra Civil.

**-11 de Junio**, los **Rolling Stones** actúan por primera vez en España, en la plaza Monumental de Barcelona

# En el mundo



*El 5 de Septiembre muere MAO TSE TUNG.*




*Desde el año 1973 se organizan viajes a Perpiñán, para ver el "destape" sexual.*