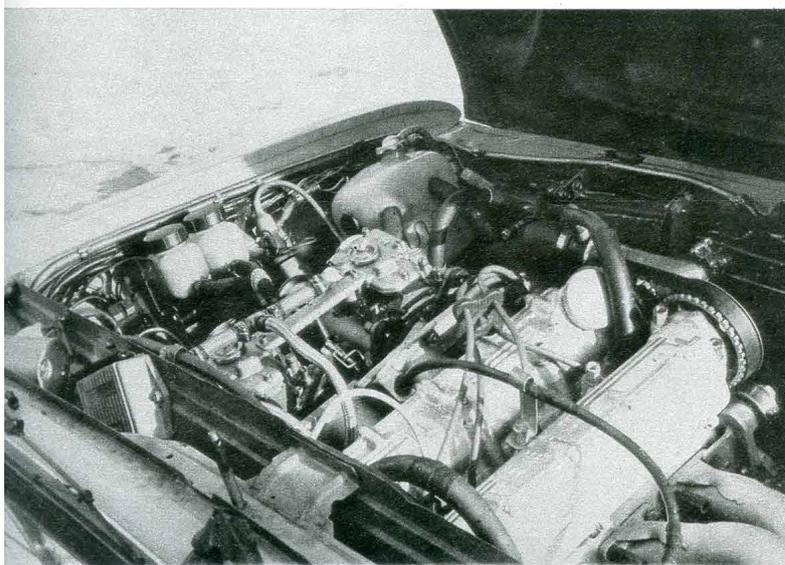




AL VOLANTE DEL SEAT 124 PROTO OFICIAL

Aspecto agresivo del Seat 124 Proto con su spoiler delantero y sus aletines, con tomas de aire para los frenos traseros.

UN COCHE A MEDIDA PARA UN CAMPEON



El motor era una unidad de 2.090 c. c. que desarrollaba 210 CV. a 7.000 r. p. m. y cuyo mayor trabajo se había dirigido a obtener "bajos". A la izquierda de la foto se ve el encendido transistorizado.

VETADOS los grupo 5 en las pruebas del Campeonato de Europa y en el Mundial de Rallyes, Seat trabajó mucho sobre sus grupo 4, pero este año, ante el acoso de los Porsche, Lancia Stratos y Ford Escort, siguió desarrollando el 124 Proto, que estrenase Antonio Zanini con motivo del Rallye de Cataluña a finales de 1976. Los inicios fueron duros y el coche abandonó en su primera aparición de este año, en el Guillerías, para más tarde lograr una esperanzadora segunda posición en el Rallye Fallas detrás de Bagration y su Stratos. Sin embargo, se notaba claramente respecto a los cronos de los grupo 4, que el 124 grupo 5 de Zanini era mucho más efectivo. Conforme la temporada fue avanzando, el coche fue evolucionando y la campanada de la fiabilidad la dio en las tres últimas pruebas de la temporada, en las cuales Zanini se impuso en todas. Una lástima que este coche esté condenado a no utilizarse en 1978 a causa de las restricciones del grupo 5, ya que si bien hasta el último momento se ha trabajado en él, equipándolo incluso con un motor de 2.090 c. c., la futura desaparición del coche hacía que no se elaborase con las mismas miras que si de un modelo de gran producción se tratase.

Ya en los últimos rallyes, Zanini afrontaba con su Proto y derrotaba adversarios en teoría mucho mejor armados que él, y ello era, según las propias palabras de Zanini, por la excelente estabilidad del coche. "Tendríais que probarlo antes de que se deje de correr con él, porque es un coche muy logrado, en el que se ha trabajado mucho y con mucho cariño. Lástima que no se pueda correr ya con él el próximo año". No nos hicimos de rogar, y con motivo del Costa del Sol le pedimos a director técnico del equipo Seat, Vicente Aguilera



Gracias a la elasticidad del motor y a la facilidad del cambio, pese a ser de dientes rectos, el 124 Proto es de una enorme efectividad en las zonas viradas.

que nos permitiese ensayar el coche una vez acabase su último rallye; una participación que fue sancionada como despedida por otra victoria y un nuevo Campeonato de España.

UN COCHE A LA MEDIDA PARA ZANINI

Pese a que los dos coches 124 grupo 5 de Seat son iguales, en el Costa del Sol Zanini llevaba el motor de 2.090 c. c., mientras que Cañellas había obtenido que conformarse con un 1.840 c. c., al no

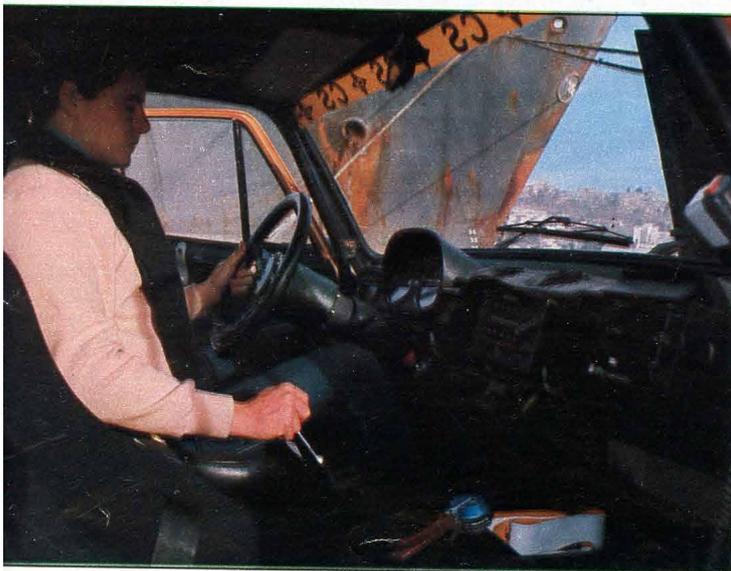
haber estado acabado a tiempo el motor 2.090 que utilizó en el Cataluña.

Nada más montarnos en el coche de Zanini, lo primero que nos extrañó fue la posición de conducción del piloto, que, para la altura de Antonio, se halla cerquísima del volante. Aunque personalmente también nos gusta conducir muy cerca del volante, lo de Zanini rebasa todo lo habitual, y según nos explicaba él mismo, se trata de que con las "slicks" en los tramos largos, al cabo de 20 kilómetros la dirección se hace muy cansada, y de

esta forma al estar más cerca del volante, se puede conducir con menos esfuerzo. De todas formas para nosotros fue imposible habituarnos, ya que para realizar un contravolante, los brazos daban contra las piernas. El baquet construido en la casa de Barcelona es comodísimo y muy envolvente, por lo que, atados con los cinturones de seguridad, la compenetración con el vehículo es total. Todos los mandos están muy a la vista y son accesibles, y tan sólo los ventiladores manuales quedan más a mano del copiloto, que los conecta

la posición de conducción está muy adelantada respecto a lo normal, adaptada al peculiar gusto personal de Zanini, con un suplemento en el volante.

Bajo el capot trasero, se ve a la izquierda el orificio de llenado del depósito de gasolina; mientras que a la derecha se hallan las dos bombas de gasolina, y detrás de la rueda de repuesto las dos baterías.



en las largas pruebas. En cuanto al regulador de frenada, éste está situado en la parte trasera izquierda del conductor, y metiendo el brazo se llega fácilmente a él, pudiendo accionarse según los gustos, para dar más preponderancia en la frenada a un tren o a otro. Normalmente, a Zanini le gusta tener bastante freno atrás, puesto que según él: "Si me paso y llego muy de prisa a una curva, pego una patada al freno, y al frenar más le culo, esto ayuda a que se meta el coche en la curva".

UNA ESTABILIDAD IMPRESIONANTE

Para poner en marcha el grupo 5, Seat ha estudiado un ingenioso sistema según el cual funcionan dos baterías de 12 voltios cada una, que hacen "echar a andar al motor", mientras que se sigue con el contacto quitado. Al cabo de un breve tiempo para que el motor de arranque esté empujado, se acciona el contacto, y ni una sola vez de las veinte o treinta que arrancamos nos falló este sistema, que en los Fiat 131 Abarth al parecer suele plantear problemas.

En marcha, el coche goza de una excelente visibilidad por la posición un tanto alta del baquet

El cambio, y sobre todo los bajos del motor, que "tira" a partir de 5.500 r. p. m., da una increíble efectividad al coche en las zonas sinuosas, mientras que, calzado con ruedas altas (para Zanini) y con un grupo largo, en zonas rápidas da la impresión de que le falta un poco de motor. En contra de nuestra apreciación, nos aseguraron que este grupo motriz había dado 210 CV. en el banco, aunque en su descargo tenía cuando lo utilizamos todo el Rallye Costa del Sol en sus bielas.

El tope de vueltas es de 7.500 (8.000 en los motores de 1.840 c. c.), pero nosotros en la prueba cambiamos siempre a 7.000, que es al régimen que nos aconsejó Zanini cambiar. Muchas veces incluso, por la gran elasticidad del motor, entramos en horquillas en tercera, quedándonos bajos de vueltas en salida, por creernos que íbamos en la marcha adecuada, pues el motor dista mucho de ser un motor "carreras" con tirón arriba, y responde en seguida y sin saltos.

Los frenos, por su parte, son muy efectivos al principio, pese a llevar pastillas de circuito DS 11, pero cuando se calientan, pierden parte de su efectividad. Sin embargo, como nos dijo Cabezas, el mecánico que nos acompañó en nuestro periplo, después de perder un poco de afectividad, se

quedan en un grado de utilización aceptable, y de ahí no bajan nunca.

EN CONJUNTO: ¡QUE LASTIMA DESPERDICIA ESTE COCHE!

En nuestra prueba tuvimos que concienciarnos de que este coche lleva aletines y spoiler, y es más ancho de lo que se ve desde el asiento del piloto, sobre todo al pasar en "zonas de ras", en los puentes. Únicamente cuando vi la temperatura a 130 grados en un reloj me asusté muchísimo; pero rápidamente y cuando ya estaba dando marcha atrás para bajar en cuarta y con el contacto quitado para que se enfriase el motor, Cabezas me advirtió de que era un reloj de temperatura de agua, pero que indicaba el aceite, por lo que no tenía que preocuparme.

¡Qué lástima, pues, que este coche esté destinado a desaparecer! Seat había previsto el montaje de llantas de 15 pulgadas y frenos mucho mayores que habrían dado, junto con un motor de inyección, una efectividad increíblemente mayor que la actual, que ya es decir.

RICARDO MUÑOZ LLORCA
Fotos: CHAVES Y MUÑOZ

CARACTERÍSTICAS

MOTOR

Cuatro cilindros, en línea, dotado de culata de 16 válvulas. Bloque Fiat; cilindrada: 2.090 c. c.; relación de compresión: 12:1. Potencia declarada: 210 CV. Alimentación: 2 Weber 45 horizontales. Refrigeración por dos circuitos de agua y aceite, con ventiladores dobles automáticos y manuales. Equipo eléctrico: dos baterías de 12 voltios unidas al arrancar el coche, y una vez éste en marcha tan sólo trabaja una.

TRANSMISION

Caja Abarth de cinco velocidades. Grupo 9/40 el día de la prueba (largo); normalmente usa el 8/39. Autoblocante ZF, tarado al 75 por 100 de eficacia. Embrague Sachs bidisco.

SUSPENSION

Delantera: Triángulos superpuestos, con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barras estabilizadora de 21 mm. Trasera: Ruedas independientes sistema McPherson, con triángulos inferiores, conjunto superior muelle-

amortiguador y barra estabilizadora de 12 milímetros

FRENOS

Delanteros y traseros de disco. Pinzas Lockheed delante de cuatro bombines y discos ventilados, y pinzas ATE detrás con discos plenos. Frenos de mano con dos pequeñas pastillas independientes detrás. Repartidos de frenada ajustable al lado del piloto. Mastervac que actúa sobre la bomba de freno. Pastillas Ferodo DS 11.

DIRECCION

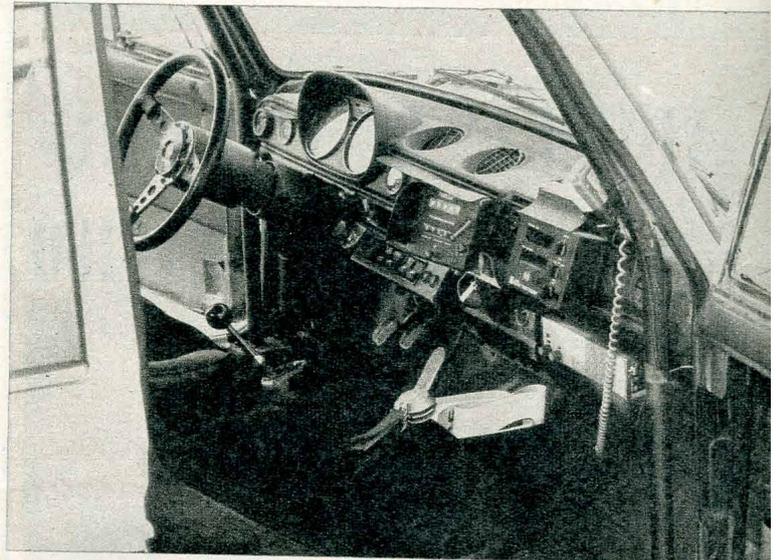
De cremallera. Derivada de la del 131, pero con nueve en vez de seis dientes. Modificados los puntos de articulación para que sea más rápida que la de serie.

RUEDAS

Llantas Targa de nueve pulgadas delante y diez detrás. Neumáticos (el día de la prueba): TB 15 18/53 y 24/53 (altos).

DIMENSIONES

Depósito de gasolina: 55 litros (boca de llenado rápida). Peso aproximado: 990 kilos.



El espacio destinado al copiloto cuenta con todos los sistemas de medida necesarios, como el Twinmaster Halda y un reloj doble de cuarzo, así como una emisora de radio de largo alcance para enlazar con las asistencias.

Pese a tener encima todo un decisivo rallye como el Costa del Sol, el estado del coche de nuestra prueba era excelente y en ningún momento nos dio el mínimo problema que obligase a intervenir a los mecánicos.

del conductor, y lo que nos sorprende es que el coche no se apoya en las curvas, sino que, sin la menor inclinación, gira completamente plano. La suspensión es muy dura (amortiguadores Recordante y Corte y Coso detrás), pero el confort de marcha es relativamente aceptable, sobre todo porque el nivel de sonoridad de los tubos de escape está bastante atenuado respecto a otros grupos 5 por dos silenciosos, para estar cerca de las normas mínimas de sonoridad exigidas por el Código.

En curvas rápidas, pues, el coche se desliza completamente plano, dándonos la impresión a veces de que derrapa de las cuatro ruedas, pero volviendo magníficamente la dirección impuesta. El volante es de buenas dimensiones y la dirección extrarrápida; el único problema es el posicionamiento del volante, con un separador que nos acerca demasiado al pecho.

En curvas lentas, el coche se conduce con una gran precisión y pese a no llevar "slicks" (SB 10 delante-SB 11 detrás es la monta habitual), sino con 15 en nuestro ensayo, el 124 se comporta muy bien, ayudado por un motor muy elástico.

Fácil de conducir en condiciones normales, el cambio ayuda mucho con su precisión, ya que con el mismo sistema que el Colotti, el Abarth es mucho más preciso, sin perder nada en rapidez.

