

## SEAT 124 vs SEAT Ateca: 50 años viajando, la evolución del automóvil

- / El 124 fue un modelo destinado a la clase media, al igual que hoy lo es el Ateca
- / Dos modelos de éxito, enmarcados en épocas completamente distintas
- / En el 124 no eran obligatorios los cinturones de seguridad, mientras que el SEAT Ateca destaca por su alto nivel tecnológico y gran equipamiento de seguridad activa, pasiva y preventiva

**Martorell, mayo de 2018.**– Hace ya 50 años que SEAT lanzó uno de los modelos más importantes para la marca y para la sociedad española: el SEAT 124, presentado en el Salón del Automóvil de Barcelona de 1968 y lanzado al mercado, precisamente, durante el mes de mayo. Un automóvil con el que muchos españoles comenzaron a tener consciencia de formar parte de una incipiente clase media, como ocurría ya en gran parte de Europa.

El 124 presumía de ofrecer gran confort de rodadura, elegancia y altos estándares de seguridad. Si comparamos estos criterios de seguridad con lo que ofrece un automóvil a día de hoy, transcurridos cincuenta años, el SEAT 124 parece no ofrecer más que una mejorada estabilidad del vehículo para la época. Elementos totalmente habituales hoy que pasan desapercibidos como los cinturones de seguridad, reposacabezas, los espejos retrovisores o circuito doble de frenos con servofreno, no aparecían en la lista de equipamientos del 124.

El SEAT 124 fue el turismo de la clase media española en la década de los sesenta y setenta, un vehículo de tres volúmenes, homologado para cinco pasajeros con dos banquetas delante y un asiento corrido detrás, un amplio maletero de 385 litros y un equipamiento austero, aunque completo para la época.

Cincuenta años después, la tendencia del mercado demanda claramente los vehículos de categoría SUV –Sport Utility Vehicle–, en detrimento de las características berlinas de tres volúmenes. De hecho, mientras que este segmento está perdiendo peso en el mercado, el de los SUV compactos, por ejemplo, ha duplicado sus ventas desde el año 2016. Así, la demanda de este tipo de vehículos es muy alta por las familias y nuevas generaciones. Por este motivo podríamos considerar que el SEAT Ateca, hoy día, podría tratarse del sucesor del 124, un SUV para la amplia clase media por antonomasia. Destaca su excelente capacidad rutera y confort de marcha, un increíble espacio habitable para cinco personas con un maletero de grandes dimensiones –entre 510 y 485 litros para las versiones 4Drive–, y una mayor altura libre al suelo que aporta más comodidad para acceder al habitáculo.

Su excelente dinamismo se debe, principalmente, al ligero peso del conjunto, un centro de gravedad muy bajo pese a su naturaleza SUV, una arquitectura de suspensión realmente eficaz en carretera y, por supuesto, a un alto nivel de seguridad gracias a los materiales empleados para la construcción del chasis, su gran estabilidad y un completo equipamiento de serie y en opción, en cuanto a seguridad activa –elementos de seguridad destinados a evitar o disminuir el riesgo de que se produzca un accidente–, pasiva –encargados de reducir las consecuencias de un accidente una vez que éste se ha producido– y preventiva –aquellos mecanismos que influyen en el conductor para evitar que se produzca un accidente–.

Por el contrario, la aparición del SEAT 124 supuso un enorme salto evolutivo al final de los años 60, cuando predominaba el 600. El nuevo turismo permitía a las familias emprender un viaje asegurando un confort prácticamente desconocido hasta la fecha, y donde la baca del techo ya no era imprescindible para transportar el equipaje. El mismo año que se presentó, fue elegido “Coche del Año 1968” en España, y es que la acertada estrategia de SEAT con el lanzamiento del 124 permitió a la marca española adentrarse en uno de los segmentos de mayor crecimiento en la Europa de la época: el de los turismos de nivel medio o medio/bajo.

Una situación muy similar a lo que vivimos hoy con el SEAT Ateca, debido a la alta demanda de vehículos SUV de tamaño compacto, y que también ha sido galardonado con el premio ABC al “Mejor Coche del año 2017” en España, además de un increíble palmarés con más de 14 reconocimientos por parte de la prensa del motor.

Por todo, aunque el SEAT 124 y el Ateca no permiten comparación, ambos modelos han sabido consolidar las ventas y, por tanto, a la marca española en los diferentes contextos. Asimismo, han aportado grandes soluciones a la movilidad de la sociedad española, cada uno de ellos enmarcados en una evolución muy diferente. Por otro lado, tal y como hemos visto, la acogida del público y de la prensa especializada en motor, cincuenta años después, ha sido inmejorable en ambos modelos.

## SEAT 124: un vehículo para la nueva clase media española

- / **El 124 es un turismo de nivel medio, de 4 metros de largo y con una amplia habitabilidad, perfecto para la emergente clase media de los sesenta y setenta**
- / **En 1968 nace el 124, reconocido como el “Coche del Año” en España, momento a partir del cual la compañía española cambia el rumbo de su historia**
- / **La agilidad, confort de marcha y el brío que ofrecía su motor, hicieron del SEAT 124 un éxito de masas que acompañaba los cambios sociales de la época. Buena prueba de ello fueron los muchos modelos y derivados del SEAT 124**

Pongámonos por un momento en el contexto de la década de los 60: le precede una década de grandes cambios, los años 50, una época en la que la sociedad española comienza a labrar su futuro, fruto de sucesos históricos como la firma de los Pactos de Madrid de 1953 con Estados Unidos, que supuso el apoyo económico a España, o la admisión de nuestro país dentro del marco de las Naciones Unidas en 1955, con lo que se puso fin al aislamiento exterior.

El 9 de mayo de 1950 nace la ‘Sociedad Española de Automóviles de Turismo’ cuyas siglas, SEAT, estaban destinadas a cambiar nuestra historia. El primer modelo elegido para arrancar la producción fue el 1400, al que le siguió en 1957 el mítico SEAT 600, que impulsó la industrialización de nuestro país y permitió el acceso al automóvil a muchas familias que, por vez primera, pudieron viajar por nuestras fronteras acercando las familias entre sí y permitiendo a su vez los desplazamientos al trabajo por cuenta propia.

Llegan los sesenta, la ‘década prodigiosa’ en la que tiene lugar la gran mutación española. Fueron años de grandes cambios sociales, donde se suceden hitos tan importantes como la llegada del hombre a la Luna, la construcción del muro de Berlín, el inicio de la lucha por la liberación femenina, el primer vuelo del avión supersónico ‘Concorde’, Martin Luther King Jr. pronuncia su memorable discurso alcanzando la máxima expresión por los derechos de los afroamericanos, y aparece la ‘Beatlemania’, entre otros muchos acontecimientos. España observa atentamente el mundo a través de la televisión.

### **1968: nace el SEAT 124**

SEAT, durante la década de los sesenta sigue produciendo y vendiendo el 600 con gran éxito, pero además lanza el nuevo 1400, seguido del 1500, el 850 y el 850 Coupé hasta que, en 1968 aparece el SEAT 124, el coche que hoy homenajeamos por su 50 aniversario. Con él, se constituyó la primera gama de vehículos de la compañía española.

La industria automovilística europea comenzó a gestar el asentamiento de los turismos de nivel bajo, o medio/bajo, un segmento en el que SEAT no podía quedarse fuera y para el cual todos sus rivales ya estaban preparando modelos específicos. SEAT decidió apostar por el 124, un modelo de configuración tradicional, de motor delantero longitudinal y propulsión

trasera, que ya estaba disponible en Italia desde hacía dos años. En España, su estreno tiene lugar durante el Salón del Automóvil de Barcelona, en mayo de 1968.

El 124 se dio a conocer como “el coche del sentido común” por su carrocería de tamaño medio, gran espacio habitable y unas prestaciones y manejo que le asemejan a las de modelos superiores, principalmente por su baja cilindrada y reducido peso del conjunto. El 124 rivalizaba prácticamente con su hermano mayor, el 1500, por ofrecer precisamente una amplitud muy similar y un maletero realmente importante con 385 litros de capacidad y formas muy regulares. Con algo más de 4 metros de longitud, esta práctica berlina con capacidad para cinco pasajeros tenía un diseño mucho más moderno y juvenil, con la palanca de cambios ubicada en el piso y no bajo el volante. Sus prestaciones y comportamiento le acercaban bastante a lo que cabía esperar de una berlina deportiva, gracias a su reducido peso de 855 kg, un motor de baja cilindrada –1.197 cm<sup>3</sup>– que ofrecía 60 CV de potencia, con cinco apoyos de bancada (en lugar de los habituales tres apoyos del cigüeñal) y, como gran novedad, la inclusión de cuatro discos de freno. Seguía manteniendo la estructura del 1500, con un eje rígido propulsor trasero y una dirección de tornillo y rodillo.

El SEAT 124 estaba disponible desde 144.432 pesetas (con impuestos), mientras que el mítico 600 costaba 74.592 pesetas (con impuestos). Teniendo en cuenta que, según la prensa de la época, el salario medio en España durante el año 1968 era de 70.709,83 pesetas, el SEAT 124 se convirtió en la cómoda y moderna berlina familiar de producción nacional, con el que la sociedad española aumenta su convencimiento de pertenencia a la clase media europea que tanto se deseaba.

### **Viajar en familia en un 124, la evolución de la clase media**

La aparición del 124 puso fin al desafío que suponía viajar con la familia y su equipaje por las carreteras de la época, donde el paso del SEAT 600 al 124 no tiene parangón. Todavía no deja de sorprendernos la capacidad del habitáculo que ofrecía el “pelotilla”, capaz de albergar hasta cinco miembros de la familia y el equipaje más imprescindible albergado entre el maletero, la baca del techo y los muchos huecos de los que disponía.

El SEAT 124 llega en 1968 para cubrir todas las necesidades de una clase media cada vez más amplia, que demandaba viajar con mayor comodidad, confort y elegancia que en el 600, y, a su vez, requería una mayor potencia y capacidad dinámica para solventar sin complicaciones cualquier carretera.

Con un depósito de combustible de 39 litros –que más tarde alcanzaría los 45 litros por la versión de carrocería familiar 5 puertas–, ya no era imprescindible estudiar todos los trayectos incluyendo paradas para repostar, ni tampoco prever las paradas para ayudar a refrigerar el motor o los descansos necesarios en un 600 tras afrontar varios kilómetros sujetando su dura dirección. En este sentido, el 124 continúa montando una dirección de tornillo sin fin y rodillo, pero mucho más cómoda que la del SEAT 600. Sin embargo, prestar atención a las predicciones del ‘hombre del tiempo’ seguía siendo necesario, puesto que el

comportamiento de los vehículos en las carreteras de la época cambiaba radicalmente en función de la climatología.

Sin dirección asistida ni servofrenos, conducir cualquier coche en los sesenta suponía tener manos y prestar mucha atención a la conducción en todo momento, a pesar de la evolución del SEAT 124.

### **Radiografía del SEAT 124**

A lo largo de los 14 años durante los que se comercializó el SEAT 124 –entre 1968 y 1981–, fueron muchos los modelos y versiones que surgieron. Además, un año después de su nacimiento aparece el SEAT 1430, modelo de gran relación y dependencia con el 124, ya que compartían plataforma, carrocería y mecánica. Curiosamente, ambos vehículos fueron elegidos “Coche del Año” en España: en 1968 se le otorgó al 124, en 1969 al 1430 y, en 1970, también para la versión exclusiva 124 Sport Coupé 1600.

La primera versión del 124 se haría famosa también el 15 de julio de 1969 por alcanzar la cifra 1 millón de vehículos SEAT producidos desde su nacimiento en 1950. El modelo fue denominado SEAT 124 “1 Millón” y la Colección de Coches Históricos de la marca lo guarda a buen recaudo entre el resto de modelos. El primer 124 incluiría también una versión de lujo, que se repetiría en prácticamente todos los sucesivos modelos del turismo de SEAT, al igual que sucede con las versiones familiares –ranchera–, denominado 124 5 puertas.

En 1969 aparece el 1430, como decíamos anteriormente, con un 20 % más de cilindrada que el 124. Este modelo tuvo una famosa versión para la agrupación de tráfico de la Guardia Civil. Tanto el 124 como el 1430, en sus versiones de carrocería familiar (5 puertas), también tuvieron versiones Ambulancia.

Al año siguiente, SEAT lanza el 124 Sport Coupé 1600, un espectacular modelo con carrocería de coupé clásico con cuatro plazas y quinta marcha, por vez primera entre los coches nacionales. Este modelo fue un claro ejemplo del avance social que se sucedía en España, ya que hasta ahora, este tipo de vehículos sólo eran coches de ensueño. Más adelante, tuvo una versión 1800 de mayor cilindrada.

Hasta 1971, fueron muchas las mejoras que recibieron el 124 y el 1430. A partir de ese año SEAT lanza el 124-D, un modelo mucho más refinado que incluía doble circuito de frenos y neumáticos radiales.

En 1973 aparece el 124-LS con 65 CV y un equipamiento y acabado similar al 1430. Por su parte, en ese mismo año el 1430 “potenciado” ofrece 75 CV y se lanza una versión que daría mucho que hablar: el 1430 Especial 1600, más conocido por el público como FU 00, por las letras de identificación del chasis. Este modelo alcanza los 95 CV de potencia, con un comportamiento realmente deportivo que incluso consiguió ser homologado para rallyes, como Grupo 2 (adaptación de ciertos elementos sobre un vehículo de serie para



determinadas categorías de competición) y Grupo 1 (turismo de serie). Gracias a este modelo, las homologaciones pertinentes y el éxito entre las escuderías y pilotos, el “taxi” español también destacó en los rallyes, como veremos, alzando al 1430 Especial 1600 y su sucesor, el 1430 Especial 1800 (FU 10), a convertirse en un hito para el palmarés de SEAT y el país. También tuvo una versión familiar con el 1430 Especial 1600 5 puertas.

En 1975 se lanza la nueva gama 124-D, más conocido como 124D Pamplona, por ser el primer vehículo de la marca en salir de la fábrica de Landaben, en Navarra, que SEAT compró tras cesar AUTHI la producción de su modelo (Automóviles de Turismo Hispano Ingleses), trasladando parte de su producción de la Zona Franca de Barcelona a la nueva factoría de Pamplona. A partir de ese momento, los denominados “FU” pasan ahora a ser conocidos por sus siglas de bastidor “FL”. Este nuevo modelo también tendría versión LS y Especial, que ya incluiría 5 relaciones de cambio.

La etapa FL fue muy destacada por sus éxitos en competición, que continuaron tras el cese de la producción, y por su gran agilidad, comportamiento, practicidad y buen precio que le alzaron como un producto estrella entre el público. Destaca el el 124 D 1800 (conocido como el FL 80 y FL 82), el 124 D 1600 (FL 45 y FL 40), o el 124 D 2000 (FL 90).

## GÉNESIS DEL SEAT 124

**/ Diseño, gestación y desarrollo**

**/ Estructura y características básicas**

SEAT quería entrar en el segmento de turismos de nivel medio que ya se estaba asentando entre los países europeos, pero se encontró con un dilema: o lanzaba el 124 italiano, presentado en su país dos años antes, de configuración tradicional –propulsión trasera y motor delantero longitudinal–, o se decidía por esperar por lo menos un par de años más hasta que se presentara en el Salón de Ginebra de 1969 el Fiat 128, algo más pequeño y de tracción delantera; configuración por la que la competencia apostaba últimamente.

Pese a la transición a la tracción delantera, SEAT decidió finalmente fabricar el 124, resultando un éxito inmediato, no sólo por sus virtudes sino porque la competencia llegó algo más tarde: el Morris 1300 y el Simca 1200 no aparecieron hasta inicios del año siguiente, y hasta principios de 1970 no se lanzaría el Renault 12 de Fasa. Citroën, por su parte, retrasó bastante la producción del GS, que vería la luz en 1973.

La estrategia de SEAT con el lanzamiento del 124 fue muy acertada. Rápidamente acaparó todas las miradas de la sociedad española, con unas cotas exteriores bastante contenidas que superaba por poco los cuatro metros –4,04 metros de longitud; 1,61 metros de anchura y 1,42 metros de altura– y una distancia entre ejes de 2,42 metros, conseguía un gran maletero de 385 litros de capacidad, y una amplia habitabilidad interior que presentaba una anchura interior en las plazas traseras de 132 centímetros, permitiendo hasta tres personas atrás para viajar cómodamente, rivalizando así con modelos más grandes como su hermano mayor, el SEAT 1500.

Su diseño era más moderno, dinámico y juvenil, la palanca de cambios de cuatro velocidades y excelente tacto se situó en el piso del 124, y su nivel prestacional era excelente con su alegre motor de 60 CV de potencia, que debe su agrado de funcionamiento a su baja cilindrada de 1.197 cm<sup>3</sup>, con un bloque cuatro cilindros y válvulas en cabeza con varillas y balancines de accionamiento, y un carburador de doble cuerpo en vertical. Asimismo, el reducido peso del SEAT 124 –855 kg–, ayudaba al conjunto a responder de manera inmediata y ágil, acercándose al comportamiento de un turismo deportivo.

La estructura del chasis del 124 era prácticamente la del SEAT 1500, presentando una conducción muy similar. Conservaba el eje rígido propulsor trasero, con suspensión de muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos, una suspensión delantera con eje de brazos oscilantes, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora, y una dirección de tornillo sinfín y rodillo, que conseguía un radio de giro mínimo de 5,35 metros. Sin embargo, destacaba por incorporar por vez primera, cuatro discos de freno, que en versiones posteriores incluirían ya dos circuitos independientes, y también por incorporar cinco apoyos para el cigüeñal, en lugar de tres como SEAT llevaba



cabo hasta la fecha. El depósito de gasolina puede albergar 39 litros de combustible y neumáticos con medidas 155 SR-13 pulgadas.

PRENSA / PREMSA / PRESSE / NEWS / STAMPA

## CRONOLOGÍA DEL SEAT 124

Con la aparición del **124**, SEAT ponía en el mercado español un turismo del segmento medio realmente moderno para los estándares de la época, dotado de un motor y un confort avanzados para la época, un precio económico y reducidos gastos de mantenimiento. Su motor de 1.197 cm<sup>3</sup> ofrece 60 CV de potencia a 5.600 rpm, alcanzando una velocidad máxima de 140 km/h. Su éxito comercial hizo que la cifra de producción de SEAT alcanzara el millón de unidades. Sucedió el 15 de julio de 1969, cuando este 124 salió de la cadena de montaje conducido por el ministro de Industria. Acto seguido, SEAT sorteó el 124 "Un millón" entre los empleados de la casa, pero la casualidad quiso que la suerte sonriera a una señora que no conducía. De este modo, la dama se llevó el equivalente en metálico y el 124 "Un millón" pasó a integrar el patrimonio de la empresa, permaneciendo a día de hoy en la Colección de Coches Históricos de SEAT. Nunca fue matriculado y hoy se mantiene en impresionantes condiciones de originalidad, con apenas 492 km en el marcador.

El 124, que tenía un precio en España que partía de las 144.432 pesetas (con impuestos), contó con diferentes tipos de carrocería (4 y 5 puertas, y coupé de 2 puertas) y su producción se extendió hasta el año 1980. Junto a las versiones del 1430, se produjeron un total de 896.364 unidades, entre todas las versiones que detallamos a continuación:

En abril de 1969 aparece la versión familiar ranchera conocida como el **124 5 puertas**, con una suspensión rediseñada, cambios en las luces posteriores, incorpora espejo retrovisor exterior, y su depósito de combustible aumenta hasta alcanzar los 45 litros totales. Las cotas externas sólo variaban en altura, pues el techo se elevaba un poco más. El peso, por muy poco, superaba los 900 kg de peso. Con el objetivo de conservar sus prestaciones, pese a transportar cargas más pesadas que en la berlina, el 124 5 puertas incorporaba un grupo trasero más corto, para darle brío y capacidad de conducción en ascenso.

En el Salón del Automóvil de Barcelona de 1969, se presentó el **SEAT 1430**, que también fue elegido como "Coche del Año 1969". Un modelo exclusivo para España, que comparte con el 124 plataforma, carrocería y mecánica, aunque con un aumento del 20 % de su cilindrada, alcanzando los 1438 cm<sup>3</sup> y evolucionando así su motor hasta ofrecer 70 CV de potencia (DIN), con el que alcanzaría los 150 km/h. También es novedad la incorporación de un alternador, en lugar de dinamo, y ve renovado su diseño frontal, que sustituye los faros redondos por faros dobles de forma cuadrada y una calandra de nuevo diseño. Detrás también se renuevan los pilotos, y los paragolpes incorporan una tira de goma por todo su ancho, que incrementan la longitud un par de centímetros. En el lateral destaca un junquillo cromado que recorre la cintura y unos nuevos tiradores encastrados. El SEAT 1430 calza de serie neumáticos radiales en llantas con orificios circulares, y el tren posterior abandona la trompeta atomillada al diferencial, dejando al aire el segundo tramo del árbol de transmisión, con una junta en cada extremo, y el control de reacción del par se encomienda a dos bieletas longitudinales situadas más al centro y más arriba que los brazos de empuje que ya existían.

Se elimina la estabilizadora posterior, ya que la acción conjunta de brazos, bieletas y sus anclajes elásticos cumple dicha misión, consiguiendo así un conjunto mucho más ligero que antes, reduciendo la tendencia al rebote.

También en 1969 aparece la versión ‘Lujo’ con el **124-L**, que incorpora un aparato de radio, nuevas combinaciones de colores, moqueta en el suelo, respaldos reclinables con un tapizado de mayor calidad, nuevos apoyabrazos, bandeja sobre parte anterior del túnel, molduras exteriores en ambos laterales, capó y tapa del maletero y neumáticos con banda blanca.

A finales de 1970 aparece el **124 Sport Coupé 1600** que, además de completar la gama 124 con tres variantes de carrocería, supuso todo un acontecimiento comercial, introduciendo un tipo de vehículo hasta ahora sólo soñado. Buena prueba de ello fue la consecución del premio “Coche del Año 1970”, alzando así a SEAT con tres premios consecutivos al Coche del Año en España.

El 124 Sport Coupé era un coche de carrocería coupé clásico de cuatro plazas, dos puertas y un potente motor de 110 CV (DIN). Este bloque longitudinal de cuatro cilindros y 1.608 cm<sup>3</sup>, tenía 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 configuración que sólo los deportivos más refinados de la época empleaban. Incorporaba, por primera vez entre los automóviles españoles, una caja de cambios de cinco velocidades (con la 4ª como directa y la 5ª sobremultiplicada). La plataforma era compartida con el 124/1430, aunque con tarados de suspensión específicos, y aumentaba en 6 litros la capacidad del depósito de combustible hasta los 45 litros.

Implementaba doble circuito de frenos, disco de freno en las cuatro ruedas, un tablero de mandos completamente nuevo –que incluía un manómetro de aceite–, asientos deslizantes con respaldo graduable y una lujosa tapicería de tejido exclusivo, y su inconfundible línea coupé con una altura reducida de 1,34 metros, que en el frontal montaba faros dobles y detrás, pilotos de diseño exclusivo. Su vida duraría sólo dos años hasta que, en 1973, se sustituyó por el SEAT Sport Coupé 1800, con un rediseño importante.

En 1972 se realiza un restyling apareciendo el **124-D**, letra que no hace alusión al motor Diesel sino que sigue la denominación empleada en el SEAT 600. El 124-D mantenía las versiones Normal, Lujo y 5 puertas. Entre las novedades que traía el 124-D destacaban sus pilotos posteriores dobles y superpuestos, la rejilla del radiador que alternaba zonas cromadas y anodizadas en negro, y nuevos protectores de plástico en los paragolpes. Asimismo, en el aspecto mecánico incorporaba doble circuito de frenos, neumáticos radiales, mando de luces en la columna de dirección, termómetro de temperatura del agua, válvulas de renovación del ambiente interior, y tapizado mixto. Estas mejoras también se aplicaron a la versión familiar ‘5 puertas’.

La versión 124-D Lujo incorporaba, además, el tablero y el volante perteneciente al 1430, alternador que sustituye a la dinamo, servofreno, faro de marcha atrás, limpiaparabrisas con posición de funcionamiento intermitente, molduras cromadas en los laterales, y un ventilador de dos velocidades, tanto para calefacción como la ventilación.

Por su parte, el 1430 también recibe todas las mejoras del 124-D Lujo, añadiendo una nueva rejilla de la calandra, nuevos pilotos posteriores, nuevos tapizados, y nuevos parachoques con protección de goma en toda su anchura.

En 1973 llega el **124 Sport Coupé 1800**, que estrenaba un motor 1800 de 118 CV, con un carburador de dos cuerpos, tablero de instrumentos con nuevos acabados, rediseño del frontal con una nueva rejilla y parachoques divididos en tres tramos, tapa portaequipajes que abre desde el nivel de plano de carga para facilitar el acceso, nuevos pilotos traseros y válvulas de aireación automática.

También en 1973 se presenta la variante **124-LS**, que aumenta en 5 CV su potencia y 0'1 mkg más de par máximo, gracias al alzado de válvulas, entre otros. Esta versión sustituye al 124-D Lujo e incorpora asientos de terciopelo sintético y moqueta, y en el exterior, destaca el junquillo cromado acabado en punta de flecha que incorporaba el intermitente lateral.

Aparecen en marzo de 1973 nuevas versiones del **1430**. La gama se desdobra en dos motores, el 1430 “potenciado” a 75 CV y el 1430 Especial 1600, que gracias al empleo del motor procedente del SportCoupé 1600, aunque con una relación de compresión menor (8,9:1 para el 1430 1600, en lugar de 9,8:1 del Sport Coupé) y un solo carburador de doble cuerpo, vio incrementada su potencia de forma notable hasta los 95 CV. Sin embargo, el 1430 Especial 1600 era mucho más barato que el Sport Coupé 1600, mucho más práctico y más discreto, por lo que tuvo un gran éxito entre el público, aunque casi nadie lo llamase por su nombre comercial por ser tan largo. Fue conocido popularmente como **FU 00** (“cero”), por su código de bastidor.

El FU 00 estrenaba en el interior una moqueta más gruesa y una lujosa tapicería de terciopelo sintético, de gran sujeción en los asientos delanteros, cristales tintados en verde, y las llantas de diseño especial, que refrigeraban un poco peor los discos que las llantas con agujeros circulares. Un dato curioso es que ni el precio ni el consumo se vieron modificados en el 1430 Especial 1600, en comparación con el 1430 anterior. Este modelo tuvo a finales de año su versión homologada en Grupo 2 para rallyes, y a principios de 1974 lo estaba en Grupo 1 –Turismo de serie–, lo que animó a muchos pilotos y equipos a competir este 1430 Especial 1600. También se acabó sumando la propia marca SEAT, dando origen a los triunfos en los Campeonatos de España y pruebas internacionales, como el Rally de Monte-Carlo.

Tras el éxito del 1430 Especial 1600, SEAT lanza a inicios de 1975 el nuevo **1430 Especial 1800**, conocido como **FU 10**. Su cilindrada aumenta hasta los 1800 cm<sup>3</sup>, como indica su nombre y, además, su compresión pasa a ser de 9,8:1. En otras palabras, era el mismo motor

que el del 124 Sport Coupé 1800. La intención primordial es la de conseguir su homologación en Grupo 2.

En agosto de 1974 se puso a la venta el **1430 Especial 1600 Familiar**, una novedad en aquella época ya que no se estilaban los familiares deportivos como sucede ahora; razón por la cual tuvo un desarrollo comercial limitado, ya que se destinaron principalmente a patrulleros de la Guardia Civil.

En 1975, a pesar de haber lanzado ya su teórico sucesor -el 131-, se mantiene en producción el 124, con un rediseño caracterizado por unos faros rectangulares, unos pilotos traseros encastrados en la carrocería, y una nueva imagen de la calandra del frontal del vehículo. El 124 D supuso la remodelación del 124 y el 1430, unificando y simplificando sus respectivas gamas en una sola. Así surgieron las versiones **124 D LS**, y **124 D Especial**. Este último sería el equivalente al 1430, pero que ya incluiría cambio manual de 5 velocidades en 1977. También tendría una versión familiar que cesó su producción en 1976.

Este modelo se conoció más como **124 D "Pamplona"**, precisamente por fabricarse también en la planta de Landaben, de donde saldría el primer 124-D el 22 de enero de 1976.

En enero de 1978 se anunció también el lanzamiento del **124 D 1600**, conocido como FL 45, por su código de bastidor como pasó con los FU. Éste incorporaba el conocido motor biárbol 1600, preparado para usar gasolina de 95, con 93 CV y una versión preparada para gasolina de 90 octanos, el FL 40. Estos FL implementaban un acabado más limitado en cuanto a sus materiales, a fin de no competir con los 131 más potentes y lujosos.

También hubo un **124 D 1800**, lanzado en octubre de 1976, que fue más conocido como **FL 80**. Este modelo, que en principio sólo iba a homologarse como Grupo 3, finalmente también se homologó como turismo de serie en Grupo 1, con un gran éxito de pedidos por las escuderías y equipos. También se comercializó una versión mejorada del **124 D 1800**, conocido como **FL 82**, que ya incorporaba dirección de cremallera y una barra de dirección más larga. En febrero de 1979 se pone a la venta una versión con motor de 1.919 cm<sup>3</sup>, bajo la denominación **124 D 2000**, conocido como **FL 90**. Finalmente, en 1980 cesa la producción del 124 de forma definitiva.

## EL SEAT 124 EN COMPETICIÓN

SEAT anunció en 1971 la creación de una copa de promoción basada en monoplazas propulsados por la mecánica del 1430, la Fórmula Nacional, conocida posteriormente como Fórmula 1430, que cambiaría para siempre la historia de la competición en España, ya que se convirtió en la mejor escuela de pilotos del país. Se formaron parrillas con decenas de coches, de fabricantes tan diversos como Selex, Lince, Cordoban, Hispakart o Etco y con pilotos como Cañellas, Villacieros, Canomanuel, Nogués, Molons, Zapico, Bähler, Juncosa, el “Correcaminos”, De Villota, Martín Cantero, Sasiambarrena, García Galiano o Fermín Vélez. Los vehículos de competición disponían de un motor 1430 y la caja de cambios del SEAT 600. La primera carrera se disputó en el circuito del Jarama (Madrid) y fue un gran éxito, con 27 coches en la línea de salida. Asimismo, hubo una posterior Fórmula SEAT 1800, a partir de 1974.

### La aventura de los SEAT 124 en los rallyes

Todo empezó en 1971, cuando SEAT creó el departamento de Vehículos Especiales en su fábrica de Zona Franca (Barcelona) para participar oficialmente en competición en 1972. El primer rally para el equipo oficial de SEAT fue el Criterium Luis de Baviera en 1972 en el que participó con un SEAT 124-1600, matrícula B-7169-F. La primera victoria llegó en Octubre en el Rally RACE valedero para el Campeonato de Europa con Cañellas pilotando un 124-1600 TC. Antonio Zanini ganó el rally 2000 Viratges, pasando a ser el tercer piloto de SEAT.

Ya en su primera participación, el 124 de Cañellas-Ferrater se impuso en el Campeonato de España de Rallyes, a quien sustituirá en el palmarés Jorge Babler, que de nuevo con el 124 ganaría el título 1973. A continuación, Antonio Zanini ganaría los títulos de 1974 (1430-1600/1755), 1975 (1430-1840), 1976 (1430/124-1840), 1977 (124-1840/2100) y 1978, ya con el 131. Así, SEAT ganó el título de marcas entre 1973 y 1979. En este periodo, SEAT participó en 104 rallyes, con un total de 39 victorias y 96 podios. Con el 124/1430, Zanini fue además subcampeón de Europa de rallyes en 1976.

Sin duda, el SEAT 124 D Especial 1840 de Grupo 4 es el protagonista de la mayor gesta deportiva internacional de la marca hasta el desembarco de SEAT en el Campeonato del Mundo de Marcas de 2 Litros, en 1996, con el Ibiza Kit Car. En la edición de 1977 del Rallye de Montecarlo, los 124-1840 de Antonio Zanini-Juan Petisco y Salvador Cañellas-Daniel Ferrater acaban en la tercera y cuarta posiciones absolutas, respectivamente.

Los coches preparados por SEAT Competición, bajo la dirección técnica de Vicente Aguilera, demostraron su velocidad y robustez en la prueba de carretera más famosa del mundo. Y los pilotos del equipo que dirigió José Juan Pérez de Vargas exhibieron sus dotes y talento frente a los mejores del panorama internacional. Con unos coches directamente derivados de los de serie y frente a los potentes escuadrones oficiales de Lancia, Fiat, Opel y Alpine, y los competitivos Porsche privados, el trabajo y la preparación del equipo permitieron a SEAT codearse con los grandes. SEAT fue la revelación de la prueba al conquistar el trofeo al mejor equipo oficial participante.



El año pasado se celebró el 40 aniversario de la hazaña de SEAT Competición en el Montecarlo, y a tal fin SEAT Coches Históricos creó una réplica del SEAT 124-1840 de Grupo 4. El coche ha participado en las dos últimas ediciones del Rallye Montecarlo Histórico, 2017 y 2018, tripulado ni más ni menos que por Salvador Cañellas y Daniel Ferrater, una de las duplas protagonistas de la gesta de hace ya 41 años.

## Ateca: el primer SUV de SEAT, un éxito rotundo

- / **El Ateca constituye uno de los pilares más importantes de la marca, con gran éxito de ventas en todo el mundo desde su lanzamiento en 2016**
- / **El primer SUV de SEAT destaca por su alto nivel tecnológico y de seguridad, excelente dinamismo, versatilidad, espacio y confort**
- / **Incorpora el nuevo cuadro de instrumentos digital, de 26 cm (10,25”), para su visualización interactiva y personalizada**
- / **Cuatro niveles de acabado, motores gasolina y Diesel de entre 115 y 190 CV, tracción delantera o total 4Drive y cajas de cambio manuales y automáticas DSG**

Al igual que sucedió con el SEAT 124, el Ateca también ha repuntado la situación de la empresa automovilística española. Tras casi dos años en el mercado, el primer SUV de SEAT se erige como uno de los tres pilares de la marca española, junto al León y al Ibiza, líderes de ventas durante el pasado ejercicio 2017, y en lo que va de año 2018. El Ateca ha contribuido, y mucho, en el logro del mejor resultado de la historia de la compañía española, con un beneficio de 281 millones de euros en 2017.

La ofensiva SUV de SEAT, segmento de mayor crecimiento, sigue aumentando con la llegada a finales del pasado año del Arona, un SUV urbano, y con la llegada a finales de este año del Tarraco, un SUV de mayor tamaño con hasta siete plazas. Respecto a las novedades introducidas recientemente en el Ateca, destacar el nuevo acabado FR, y el nuevo motor de gasolina 2.0 TSI de 190 CV con Start&Stop, asociado a la transmisión automática DSG con 7 velocidades y tracción total 4Drive. Por su parte, la nueva marca recién presentada, ha elegido el Ateca como su primer modelo deportivo de calle, y presentará el CUPRA Ateca a finales de año, con unos increíbles 300 CV de potencia y 200 Nm de par máximo.

En cuanto al equipamiento, cabe destacar su alto nivel tecnológico con una dotación, tanto de serie como opcional, repleta de asistentes a la conducción y elementos de seguridad que le acercan a los SUV de categoría Premium. Entre todos los elementos sobresalen el asistente de frenada automática de emergencia con reconocimiento de peatones (Front Assist), control de velocidad de cruce adaptativo (ACC), asistente de atascos (Traffic Jam Assist), asistente de cambio involuntario de carril, avisador de ángulo muerto, sistema de dirección progresiva –que facilita un manejo aún más ágil del Ateca reduciendo el número de vueltas de volante para conseguir los giros deseados en las carreteras más reviradas–, el nuevo Control de Chasis Adaptativo (DCC) y, por supuesto, la tracción integral 4Drive.

### **Nuevo cuadro de instrumentos digital**

SEAT estrena su nuevo cuadro de instrumentos digital ‘Digital Cockpit’ en el Ateca, como equipamiento opcional y de serie en el paquete ‘FR Plus’. Este panel de control digital, presentado en el Salón de Ginebra de 2018, es un tablero de instrumentos de 26 cm (10,25”)

concebido para su visualización interactiva. Tiene un diseño moderno y versátil, ofrece muchas funciones y se puede personalizar para que se ajuste a las preferencias del conductor.

El nuevo cuadro de instrumentos digital de SEAT proporciona toda la información que ya tiene el ordenador de a bordo habitual, mejorando la visualización de dicha información, permitiendo la personalización en la forma que se ofrece y ampliando sus posibilidades gracias a la inclusión de nueva información, que hasta ahora sólo se podía visualizar en la pantalla de la consola central y, sobre todo, mejorando su interpretación. Destaca, por ejemplo, la posibilidad de visualizar todos los vehículos que rodean al vehículo. Esto, junto a los avisos acústicos y visuales de los diferentes asistentes, completan la información más relevante en seguridad para mejorar aun más la seguridad preventiva al conducir el SEAT Ateca.

Entre la información que se proporciona destaca la visualización de todos los asistentes a la conducción, el estado del coche, la velocidad, la marcha seleccionada y la recomendación de cambio de la misma, el kilometraje total, la distancia recorrida, consumo medio e instantáneo, sistema de navegación e indicaciones de trayecto, así como información del teléfono y el audio del SEAT Ateca. Por su parte, el sistema permite elegir entre tres tipos de vista: información básica – cuentarevoluciones, velocímetro e información del ordenador de a bordo–, mapas digitales –con la navegación en 2D o 3D ocupando prácticamente toda la pantalla de 26 cm, así como la información básica–, e información avanzada – que permite visualizar en el centro del “Digital Cockpit” una vista clara de la información más importante, a elección del conductor–.

### **SUV compacto de gran versatilidad**

El Ateca es el vehículo perfecto para el día a día en cualquier tipo de recorrido, bien por ciudad y autopista, en carreteras reviradas, o para transitar por los caminos y carreteras más abruptas y exigentes. La mejor experiencia posible, potenciada por un conjunto de ayudas a la conducción sin precedentes y multitud de sistemas de conectividad, que facilitan a los clientes su experiencia al conducirlo.

Con una longitud exterior de 4,36 metros, una anchura de 1,84 metros y una altura de 1,61 metros, el SUV español cuenta con unas cotas internas muy generosas y un maletero que cubica unos increíbles 510 litros en su configuración estándar –485 litros en las versiones con tracción total–. Estas medidas aportan gran versatilidad al Ateca, además de una excelente habitabilidad y funcionalidad gracias a las regulares formas del interior.

### **Dinamismo propio de un compacto**

Si por algo ha destacado el SEAT Ateca desde que se lanzó al mercado, es por su excelente comportamiento dinámico que, pese a su configuración SUV, tiene un comportamiento más cercano al de un turismo compacto. Esto se debe en gran medida a su trabajado chasis, que

utiliza la plataforma modular MQB del Grupo Volkswagen, una óptima configuración de suspensiones, perfectamente afinadas, una precisa dirección, y un peso total muy reducido —entre 1.280 y 1.580 kg, en función del motor y la tracción, delantera o total—, que le confiere una espectacular agilidad y un gran aplomo en curva, con el que establece una nueva referencia en el segmento de los SUV, además de adaptarse perfectamente a un estilo de vida urbano y versátil. Por si fuera poco, puede implementar el Control de Chasis Adaptativo (DCC), que permite aumentar la firmeza de la suspensión.

Su dinamismo, aunque le otorga ese plus de deportividad propio de la marca, no penaliza su confort de marcha, muy cuidado y refinado. El SEAT Drive Profile está siempre a mano para adaptar al Ateca a cada situación de conducción, las condiciones del terreno y las preferencias personales en cada momento, gracias al botón ubicado en la consola central que permite elegir entre distintos perfiles: Normal, Eco, Sport e Individual. Las versiones con tracción total añaden programas para circular sobre nieve o hielo, así como de conducción Offroad, a la que se suma la función de descenso de pendientes ‘Hill Descent Control’.

La tracción a las cuatro ruedas 4Drive utiliza un diferencial central de tipo Haldex de quinta generación, perfecto para ahorrar en consumo y mantenimiento, que permite una conducción Offroad con un control rápido y efectivo en cualquier circunstancia.

Por su parte, el SEAT Ateca ofrece unas dignas cotas offroad: ángulo de ataque (frontal) de 19,4°; ángulo de salida (trasero): 27,9°; ángulo central (entre ejes): 19,4° y, como se ha mencionado anteriormente, una altura libre al suelo de 17,6 cm —cotas medidas con llanta 16”, para todos los acabados excepto el FR, que rebaja la altura de la carrocería en 10 milímetros—.

### **Amplia gama de motores**

El Ateca se puede elegir con potentes propulsores turbo de gasolina y Diesel, con potencias que van de los 115 a los 190 CV, disponible en tracción delantera o total 4Drive y cajas de cambio manuales de 6 relaciones y automáticas DSG de seis y siete velocidades.

Los motores gasolina disponibles en el Ateca son el 1.0 TSI de 115 CV, el 1.4 TSI de 150 CV con desconexión de cilindros ACT, y el nuevo motor 2.0 TSI de 190 CV de potencia. En cuanto a las opciones Diesel, hay un bloque 1.6 TDI de 115 CV y un 2.0 TDI de 150 y 190 CV. Las motorizaciones gasolina y Diesel de 150 CV pueden montar tracción total 4Drive y cambio automático DSG de doble embrague, elementos incluidos de serie en las variantes de 190 CV. Todos los motores resultan muy eficientes, cumplen la normativa EU6 y ofrecen ajustados consumos y reducidos niveles de emisiones.

### **Lo más avanzado en conectividad y seguridad**

Para muchos, la conectividad es imprescindible en el coche y SEAT mantiene un alto compromiso en sus nuevos modelos para mantenernos conectados en todo momento, fomentando la seguridad en el manejo de dichos controles cuando se conduce, así como la

comodidad en el uso de dichos dispositivos. El SEAT Ateca incluye un sistema de infoentretenimiento avanzado que dispone de Full Link, permitiendo así conectar nuestro ‘smartphone’ al coche mediante Apple Car Play, Android Auto o Mirror Link, de tal manera que el conductor puede manejar su teléfono a través de la pantalla táctil a color de 20,3 cm (8”). También dispone del sistema ‘Connectivity Box’, para cargar el teléfono de forma inalámbrica, con sólo dejarlo encima del hueco específico de la consola.

Entre los asistentes más innovadores con los que cuenta el Ateca, destacan el asistente de frenada de emergencia automática con reconocimiento de peatones (Front Assist), asistente de conducción automática en atascos (Traffic Jam Assist), asistente de aparcamiento automático tanto en batería como en línea (Park Assist), asistente de emergencia, reconocimiento de señales de tráfico, detector de ángulo muerto, control de velocidad de cruce adaptativo (ACC), detector de fatiga del conductor, o alerta de tráfico posterior para salir marcha atrás del aparcamiento. Entre los elementos más destacados de confort en el momento de la conducción, destaca el sistema de cámaras de visión 360° con posición cenital para controlar todos los ángulos en el momento de aparcar, sistema Kessy de apertura y arranque sin llave y sistema de Pedal Virtual, mediante el cual se puede abrir y cerrar el portón trasero de forma automática al pasar el pie por debajo de la carrocería, siempre que detecte la llave cerca del vehículo.

Otra novedad es la integración de Shazam en el Ateca, así como en el resto de la gama SEAT. Este servicio innovador de reconocimiento de canciones, permite que el manejo de Shazam sea una experiencia fácil y segura mientras se conduce.

### **Amplia gama de equipamiento**

El SEAT Ateca es un referente de la marca en cuanto a equipamiento, tanto de serie como opcional, por ofrecer un alto nivel tecnológico, principalmente en cuanto a los elementos orientados al confort, la conectividad, la elegancia, el diseño y, sobre todo, la seguridad. El Ateca está disponible en cuatro acabados: Reference, Style, Xcellence y FR, que pueden complementarse con paquetes especiales para cada nivel de acabado y con una larga lista de equipamiento opcional. Destaca, principalmente, el alto nivel de equipamiento orientado a la seguridad, que se incluye desde el equipamiento de acceso Reference, entre ellos el Front Assist, como viene siendo habitual en los nuevos modelos de SEAT.

El primer nivel lo cubre el acabado **Reference**, que incluye de serie 7 airbags (2 delanteros – el del pasajero desconectable–, 2 laterales, 2 de cortina y airbag de rodilla para el conductor), detector de fatiga, asistente de arranque en pendiente, sensor de presión de los neumáticos, asistente de frenada de emergencia con detector de peatones ‘Front Asssit’, recordatorio de abrochado de cinturones, sistema de frenado automático postcolisión, anclajes ISOFIX con Top Tether antirotación de sillas infantiles, ASR+ABS+ESP+XDS, sensor de desgaste de las pastillas de freno, inmovilizador electrónico, llantas de aleación de 41 cm (16”) con kit reparapinchazos, retrovisores y manetas en el color de la carrocería, marco del radiador cromado, suspensión confort, tapa de combustible lincada al cierre centralizado, tubo de

escape no visible, luz trasera antiniebla, antena de aleta de tiburón, volante multifunción en piel, asientos delanteros Confort, asientos del conductor y acompañante con ajuste en altura y lumbar, asientos traseros abatibles en 1/3 y 2/3, parasoles de conductor y acompañante con porta tarjetas en el del conductor, posavasos delantero, reposabrazos en consola central con cajón integrado y posavasos, ganchos de carga en el maletero, reposacabezas delanteros con función WOKS, asideros abatibles, limitador de velocidad, aire acondicionado, indicador de cambio eficiente de marcha, aviso de luces encendidas, elevalunas eléctricos delante y detrás, retrovisores exteriores eléctricos, toma de 12v en la parte delantera, luces halógenas y luces LED diurnas, ordenador de a bordo, Radio Media System Touch (con pantalla táctil de 12,7 cm (5'')) + tarjeta SD + puerto USB + toma Aux-in + 4 altavoces), Bluetooth, luces delanteras de lectura, cierre centralizado con control remoto, iluminación en maletero y freno de mano eléctrico.

Por su parte, el acabado **Reference Plus** completa la oferta del Reference añadiendo faros antiniebla, climatizador, control de cruce, sensor de parking trasero y retrovisores calefactados y plegables eléctricamente.

El siguiente escalón lo cubre el acabado **Style**, que añade sobre el Reference los faros antiniebla con función cornering, asistente de salida involuntaria de carril, asistente de luces cortas y largas automáticas en carretera, espejo interior electrocromático, control de descenso en versiones 4Drive, pilotos traseros de LED, llantas de aleación de 43 cm (17'') y kit reparapinchazos, cajón bajo el asiento del conductor (no disponible con asiento de ajuste eléctrico), reposabrazos trasero central, Easy Folding, inserciones interiores cromadas, cajón en el lado izquierdo del maletero, pomo y cambio de marchas en piel, cajón porta gafas, guantera iluminada, parasol del conductor y acompañante con espejo de cortesía y porta tarjetas en el del conductor, reposabrazos central delantero con cajón integrado, posavasos y salidas de aire para los ocupantes de atrás, bolsa tras los asientos delanteros, volante multifunción en piel, levas en el volante (con cambio DSG), control de cruce, sensor de parking trasero, climatizador bizona, luces delanteras y traseras de lectura, iluminación en la zona de los pies delante, retrovisores exteriores eléctricos, calefactables y plegables eléctricamente, Radio Media System Colour (con pantalla táctil a color de 12,7 cm (5'')) + tarjeta SD + puerto USB + entrada Aux-in + 6 altavoces), sensor de lluvia y luces y función Coming & Leaving Home.

Adicionalmente, este acabado mejora su oferta con las versiones **Style Plus** y **Style Plus con Navegador**, que añaden sobre el Style los faros Full LED con antiniebla de LED y luz de bienvenida, el innovador sistema de conectividad Full Link y un paquete de diseño negro en el exterior, que se compone de barras del techo en negro y molduras de los pasos de rueda en negro. En cuanto a los sistemas de infoentretenimiento, el **Plus** añade el sistema Radio Media System Plus con pantalla táctil en color de 20,3 cm (8'') (con tarjeta SD/CD + puerto USB + entrada Aux-in + Conexión iPod + Bluetooth + reconocimiento de voz + 8 altavoces), y el **Plus con Navegador** incluye una pantalla táctil a color de 20,3 cm (8'') con sistema de

navegación (actualización cartográfica incluida + 2 tarjetas SD/CD + puerto USB + entrada Aux-in + conexión i-Pod + Bluetooth + reconocimiento de voz + 8 altavoces).

El acabado más lujoso viene de la mano del **Xcellence**, que añade sobre el Style el sistema de dirección progresiva, barras del techo cromadas, paso de rueda en negro, marco cromado alrededor de las ventanillas laterales, corbatas de los pilares B y C en negro brillante, cristales oscurecidos, llantas de aleación de 46 cm (18") con kit reparapinchazos, tubo de escape doble en cromado (no visible con el motor 1.6 TDI 115 CV), faros Full LED, parrilla delantera específica en negro brillante, luces antiniebla LED con función cornering, techo interior en negro, estriberas en aluminio en las puertas delanteras con el logo Xcellence, sistema Kessy de apertura y arranque sin llave, asientos delanteros deportivos, tapicería Alcántara marrón, salpicadero en marrón, volante multifunción en piel con logo Xcellence, luces ambiente multicolor, luz LED en la guantera, retrovisores eléctricos, calefactables y plegables electrónicamente con luz de bienvenida, luces LED de lectura delante y detrás, iluminación en los pies en las plazas delanteras, sistema SEAT Drive Profile con botón 'Driving Experience' que modifica la gestión de la dirección, el acelerador y el cambio con caja DSG entre los modos 'Normal', 'Eco', 'Sport' e 'Individual' (más modos de 'nieve/hielo' y 'offroad' con control de descenso de pendientes en versiones 4Drive), cámara de visión trasera y el sistema Radio Media System Plus con pantalla a color de 20,3 cm (8") (con tarjeta SD + puerto USB + entrada Aux-in + conexión i-Pod + reconocimiento de voz + 8 altavoces).

Sobre este acabado, se puede optar al **Xcellence Plus**, que añade el asistente de aparcamiento automático -Park Assist-, el sistema Top View -para obtener una imagen cenital sobre el Ateca con imágenes en 360º-, el completo sistema de conectividad Full Link y el paquete de apertura del portón manos libres, que incluye la apertura y cierre automáticos del portón, el pedal virtual para activar el sistema con un gesto con el pie, y el sistema Kessy sin llaves también en el portón.

Como colofón, el Ateca **FR** ofrece el acabado más deportivo de la gama con todos los elementos del Style, a los que se añaden de serie los siguientes: detector de ángulo muerto, alerta de tráfico posterior, control de crucero adaptativo con sistema de protección peatones, barras en el techo en negro, llantas de aleación de 46 cm (18") y kit reparapinchazos, spoiler trasero en color de la carrocería, parachoques delantero específico con parrilla en negro brillante y parachoques trasero específico, logo FR en portón trasero, molduras de paso de rueda en color de carrocería, parrilla delantera en Negro Brillante diseño FR, tapicería Alcántara® en negro, estriberas en aluminio en puertas delanteras con logo FR, interior específico FR, volante multifunción en piel con logo FR, pedales en aluminio, salpicadero en negro, sistema de navegación (pantalla táctil a color de 20,3 cm (8")), tarjeta SD, puerto USB (con chip Apple) en consola central, conexión Aux-In/i-Pod Connection, 8 altavoces, reconocimiento de voz, actualización cartográfica), Top View Camera (visión cenital 360º), Pack apertura portón manos libres (que incluye portón trasero eléctrico, Pedal Virtual y Sistema Kessy), Full Link y Asistente de aparcamiento automático -Park Assist-.



Por último, el FR también dispone de su paquete especial **FR Plus**, que añade sobre el equipamiento del FR el nuevo cuadro de instrumentos digital 'Digital Cockpit', asiento del conductor eléctrico, rueda de repuesto minimizada de 46 cm (18"), sistema de sonido Beats Audio, con 8 altavoces y un subwoofer de 300 W, y el Paquete de invierno que incluye asientos delanteros calefactables y lavafaros con eyectores calefactables.

### Tarifa de precios SEAT Ateca

<b>GASOLINA</b>	<b>Emisiones CO<sub>2</sub></b>	<b>Impuesto de matriculación</b>	<b>P.V.P.</b>
1.0 TSI 115CV St&SP REFERENCE ECOMOTIVE	119	0.00%	21.650.00
1.0 TSI 115 CV St&SP REFERENCE PLUS ECOMOTIVE	119	0.00%	22.150.00
1.0 TSI 115 CV St&SP STYLE ECOMOTIVE	119	0.00%	24.080.00
1.0 TSI 115 CV St&SP STYLE ECOMOTIVE PLUS	119	0.00%	25.100.00
1.0 TSI 115 CV St&SP STYLE ECOMOTIVE PLUS con navegador	119	0.00%	25.450.00
1.4 ECO TSI 150 CV St&SP STYLE	122	4.75%	26.160.00
1.4 ECO TSI 150 CV St&SP STYLE PLUS	122	4.75%	27.220.04
1.4 ECO TSI 150 CV St&SP STYLE PLUS CON NAVEGADOR	122	4.75%	27.583.78
1.4 ECO TSI 150 CV St&SP XCELLENCE	123	4.75%	29.140.00
1.4 ECO TSI 150 CV St&SP XCELLENCE PLUS	123	4.75%	29.971.40
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-7 St&SP XCELLENCE	125	4.75%	31.290.00
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-7 St&SP XCELLENCE PLUS	125	4.75%	32.121.40
1.4 ECO TSI 150CV 4Drive St&SP XCELLENCE	139	4.75%	31.800.00
1.4 ECO TSI 150 CV 4Drive St&SP XCELLENCE PLUS	139	4.75%	32.631.40
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-6 4Drive St&SP XCELLENCE	149	4.75%	33.950.00
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-6 4Drive St&SP XCELLENCE PLUS	149	4.75%	34.781.40
2.0 ECO TSI 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp XCELLENCE	159	4.75%	35.460.00
2.0 ECO TSI 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp XCELLENCE PLUS	159	4.75%	36.291.40
1.4 ECO TSI 150 CV St&Sp FR	123	4.75%	31.340.00
1.4 ECO TSI 150 CV St&Sp FR PLUS	123	4.75%	32.275.33
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-7 St&Sp FR	125	4.75%	33.490.00
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-7 St&Sp FR PLUS	125	4.75%	34.425.33
1.4 ECO TSI 150 CV 4Drive St&Sp FR	139	4.75%	34.000.00
1.4 ECO TSI 150 CV 4Drive St&Sp FR PLUS	139	4.75%	34.935.33
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-6 4Drive St&Sp FR	149	4.75%	36.150.00
1.4 ECO TSI 150 CV DSG-6 4Drive St&Sp FR PLUS	149	4.75%	37.085.33
2.0 ECO TSI 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp FR	159	4.75%	37.660.00
2.0 ECO TSI 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp FR PLUS	159	4.75%	38.595.33

<b>DIESEL</b>	<b>Emisiones CO<sub>2</sub></b>	<b>Impuesto de matriculación</b>	<b>P.V.P</b>
1.6 TDI CR 115 CV St&SP REFERENCE ECOMOTIVE	118	0.00%	24.810.00
1.6 TDI CR 115 CV St&SP REFERENCE PLUS ECOMOTIVE	118	0.00%	25.310.00
1.6 TDI CR 115 CV St&SP STYLE ECOMOTIVE	118	0.00%	27.110.00
1.6 TDI CR 115 CV St&SP STYLE ECOMOTIVE PLUS	118	0.00%	28.130.00
1.6 TDI CR 115 CV St&SP ECOMOTIVE PLUS CON NAVEGADOR	118	0.00%	28.480.00
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&SP STYLE	133	4.75%	31.700.00
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&SP STYLE PLUS	133	4.75%	32.760.04
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&SP STYLE PLUS CON NAVEGADOR	133	4.75%	33.123.78
1.6 TDI CR 115 CV St&SP XCELLENCE ECOMOTIVE	119	0.00%	30.100.00
1.6 TDI CR 115 CV St&SP XCELLENCE PLUS ECOMOTIVE	119	0.00%	30.900.00
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&SP XCELLENCE	134	4.75%	34.530.00
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&SP XCELLENCE PLUS	134	4.75%	35.361.40
2.0 TDI CR 190 CV DSG-7 4Drive St&SP XCELLENCE	142	4.75%	38.830.00
2.0 TDI CR 190 CV DSG-7 4Drive St&SP XCELLENCE PLUS	142	4.75%	39.661.40
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&Sp FR	134	4.75%	36.730.00
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive St&Sp FR PLUS	134	4.75%	37.665.33
2.0 TDI CR 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp FR	142	4.75%	41.030.00
2.0 TDI CR 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp FR PLUS	142	4.75%	41.965.33

**Lista de equipamiento opcional**

	REFERENCE	STYLE	XCELLENCE	FR	PVP (0,00%)	PVP (4,75%)
Sensor de parking trasero	O	S	S	S	200,00 €	207,85 €
<b>Connectivity Box:</b> Conexión de antena móvil con antena del vehículo + Cargador wireless	-	O	O	O	200,00 €	207,85 €
<b>Pack exterior negro:</b> Barras en techo negras + Molduras de pasos de ruedas en negro	O	O	-	-	290,00 €	301,38 €
Detector de ángulo muerto + Alerta de tráfico posterior	-	O	O	S	380,00 €	394,92 €
Portón trasero eléctrico	-	O	-	-	350,00 €	363,74 €
Cristales traseros oscurecidos	O	O	S	S	200,00 €	207,85 €
Red divisoria	O	O	O	O	170,00 €	176,67 €
Cámara de visión trasera	-	O	S	S	250,00 €	259,81 €
Top View Camera (Cámara 360°)	-	O	-	-	750,00 €	779,44 €
Top View Camera (Cámara 360°)	-	-	O	S	550,00 €	571,59 €
Control de Chasis Adaptativo (DCC)	-	O	O	O	700,00 €	727,48 €
<b>Advanced comfort &amp; Driving Pack:</b> Asistente de atascos, Asistente de emergencia, Control de cruceo adaptativo, Reconocimiento de señales de tráfico, Sistema de Protección de Peatones	-	-	O	-	215,00 €	223,44 €
<b>Advanced comfort &amp; Driving Pack Plus:</b> Asistente de atascos, Asistente de emergencia, Control de cruceo adaptativo, Reconocimiento de señales de tráfico, Sistema de Protección de Peatones, Detector de Ángulo muerto y Alerta de tráfico posterior.	-	-	O	-	595,00 €	618,36 €
<b>Advanced comfort &amp; Driving Pack Plus:</b> Asistente de atascos, Asistente de emergencia y Reconocimiento de señales de tráfico	-	-	-	O	100,00 €	103,93 €
Retrovisores calefactados y plegables eléctricamente	O	S	S	S	200,00 €	207,85 €
Faros antiniebla delanteros con función cornering (Pierde función cornering en combinación con Full Led) + Climatizador bizona + Control de cruceo	O	S	S	S	490,00 €	509,24 €
<b>SEAT Drive Profile</b> con botón Driving Experience (rotatorio): Dirección, Pedal Accelerador, Modo de cambio de marcha (sólo DSG) + Dirección progresiva (De serie en 4Drive)	-	O	S	S	240,00 €	249,42 €
Cuadro de mandos Digital Cockpit	-	O	O	O	350,00 €	363,74 €
Doble suelo en maletero	O	O	O	O	135,00 €	140,30 €

Asiento conductor eléctrico (sin cajones bajo asientos)	-	O	O	O	300,00 €	311,78 €
Rueda de repuesto minimizada de 46cm (18")	O	O	O	O	100,00 €	103,93 €
Gancho remolque	O	O	O	O	790,00 €	821,01 €
<b>Pack Apertura portón manos libres:</b> Portón trasero eléctrico + Pedal Virtual + Sistema Kessy	-	O	-	-	700,00 €	727,48 €
<b>Pack Apertura portón manos libres:</b> Portón trasero eléctrico + Pedal Virtual + Sistema Kessy	-	-	O	S	490,00 €	509,24 €
<b>Pack exterior cromado:</b> Barras en techo cromadas + Molduras de pasos de ruedas en negro + Marco cromado alrededor ventanillas	-	O	S	-	540,00 €	561,20 €
<b>Pack exterior cromado:</b> Barras en techo cromadas + Molduras de pasos de ruedas en negro	-	-	-	O	250,00 €	259,81 €
Asistente de aparcamiento automático (Park Assist)	-	O	O	S	380,00 €	394,92 €
Asientos Alcántara en negro (para Xcellence incluye salpicadero en negro)	-	O	-	-	450,00 €	467,67 €
Asientos Alcántara en negro (para Xcellence incluye salpicadero en negro)	-	-	O	S	100,00 €	103,93 €
Led interior Pack + Luz ambiente multicolor	-	O	S	S	190,00 €	197,46 €
Luces traseras LED	O	S	S	S	200,00 €	207,85 €
SEAT Full Link	-	O	O	S	170,00 €	176,67 €
<b>Beats Audio System:</b> 8 altavoces + subwoofer	-	O	O	O	440,00 €	457,27 €
DAB (Digital Audio Broadcasting)	O	O	O	O	200,00 €	207,85 €
Control de calefacción a distancia	-	O	O	O	950,00 €	987,29 €
Sistema Kessy de apertura y arranque sin llave	-	O	S	S	380,00 €	394,92 €
Barras en techo negras	O	-	-	-	200,00 €	207,85 €
Techo eléctrico panorámico	-	O	O	O	1.100,00 €	1.143,18 €
Llantas de aleación Dynamic de 43cm (17") 36/2 Machined	-	O	-	-	400,00 €	415,70 €
Llantas de aleación Performance de 46cm (18") 36/2 Machined	-	-	O	-	400,00 €	415,70 €
Llantas de aleación Exclusive de 48cm (19") 36/1 Machined	-	-	O	-	790,00 €	821,01 €
Llantas de aleación Exclusive de 48cm (19") 36/2 Machined	-	-	-	O	790,00 €	821,01 €

Parabrisas térmico	-	O	O	O	180,00 €	187,07 €
Faros antiniebla delanteros con función cornering (Pierde función cornering en combinación con Full Led)	O	S	S	S	180,00 €	187,07 €
SEAT Full LED + Luz de bienvenida + Faros antiniebla LED	-	O	S	S	1.020,00 €	1.060,04 €
<b>Radio Media System Colour:</b> Pantalla táctil de 12,7cm (5") en color + Lector Tarjeta SD + Puerto USB/Aux-in + 6 altavoces	O	S	-	-	100,00 €	103,93 €
Control de crucero adaptativo ACC (hasta 210 km/h)	-	O	O	S	180,00 €	187,07 €
Alarma	O	O	O	O	300,00 €	311,78 €
Climatizador bizona	O	S	S	S	350,00 €	363,74 €
<b>Pack Piel Negra,</b> incluye paquete invierno (para Xcellence incluye salpicadero en negro)	-	O	-	-	1.200,00 €	1.247,11 €
<b>Pack Piel Negra,</b> incluye paquete invierno (para Xcellence incluye salpicadero en negro)	-	-	O	O	900,00 €	953,33 €
<b>Pack piel marrón</b> (incluye paquete invierno)	-	-	O	-	800,00 €	831,40 €
Preinstalación gancho remolque	O	O	O	O	160,00 €	166,28 €
<b>Paquete invierno:</b> Asientos delanteros calefactables, lavafaros con eyectores calefactables	O	O	O	O	400,00 €	415,70 €
Extensión de garantía a 3 años más	O	O	O	O	440,00 €	457,27 €
<b>Radio Media System Plus:</b> Pantalla táctil y en color de 20,3cm (8"), tarjeta SD/CD, Puerto USB/Aux-in y Conexión I-Pod, Bluetooth, Reconocimiento de voz, 8 altavoces y 2 USB en plazas traseras	-	O	S	S	480,00 €	498,84 €
<b>Sistema de Navegación</b> (Actualización Cartografica incluida (pedir cartografía por accesorios 6P0919866H PVP=61,35€)): Pantalla táctil y en color de 20,3cm (8"), 2 tarjetas SD/CD, Puerto USB/Aux-in y Conexión I-Pod, Bluetooth, Reconocimiento de voz, 8 altavoces + 2 USB en plazas traseras + Ordenador de abordó en color	-	O	-	-	930,00 €	966,51 €
<b>Sistema de Navegación</b> [Actualización Cartografica incluida (pedir cartografía por accesorios 6P0919866H PVP=61,35€)]: Pantalla táctil y en color de 20,3cm (8"), 2 tarjetas SD/CD, Puerto USB/Aux-in y Conexión I-Pod, Bluetooth, Reconocimiento de voz, 8 altavoces + 2 USB en plazas traseras + Ordenador de abordó en color	-	-	O	S	450,00 €	467,67 €

<b>Sistema de Navegación Plus</b> (Actualización Cartográfica incluida): Pantalla táctil y en color de 20,3cm (8"), 2 tarjetas SD/CD, Puerto USB/Aux-in y Conexión I-Pod, Bluetooth, <b>Full Link, WIFI</b> , Reconocimiento de voz, SEAT Sound System con 10 altavoces y 2 USB en plazas traseras	-	O	-	-	1.880,00 €	1.953,80 €
<b>Sistema de Navegación Plus</b> (Actualización Cartográfica incluida): Pantalla táctil y en color de 20,3cm (8"), 2 tarjetas SD/CD, Puerto USB/Aux-in y Conexión I-Pod, Bluetooth, <b>Full Link, WIFI</b> , Reconocimiento de voz, SEAT Sound System con 10 altavoces y 2 USB en plazas traseras	-	-	O	-	1.410,00 €	1.465,35 €
<b>Sistema de Navegación Plus</b> (Actualización Cartográfica incluida): Pantalla táctil y en color de 20,3cm (8"), 2 tarjetas SD/CD, Puerto USB/Aux-in y Conexión I-Pod, Bluetooth, <b>Full Link, WIFI</b> , Reconocimiento de voz, SEAT Sound System con 10 altavoces y 2 USB en plazas traseras	-	-	-	O	790,00 €	821,01 €
Pintura Azul Energy	O	O	O	-	0,00 €	0,00 €
Pintura Suave	O	O	O	-	200,00 €	207,85 €
Pintura Metalizada	O	O	O	O	550,00 €	571,59 €

Leyenda: “-” No disponible / “O” Equipamiento opcional / “S” Equipamiento de serie

SEAT es la única compañía que diseña, desarrolla, fabrica y comercializa automóviles en España. Integrada en el Grupo Volkswagen, la multinacional, con sede en Martorell (Barcelona), exporta el 80% de sus vehículos y está presente en más de 80 países. En 2017, SEAT logró un beneficio después de impuestos de 281 millones de euros y vendió casi 470.000 vehículos.

El Grupo SEAT cuenta con cerca de 14.700 profesionales y tiene tres centros de producción: Barcelona, El Prat de Llobregat y Martorell, donde fabrica el Ibiza, el León y el Arona. Además, la compañía produce el Ateca y el Toledo en la República Checa, el Alhambra en Portugal y el Mii en Eslovaquia.

La multinacional cuenta con un Centro Técnico que se configura como un hub del conocimiento que acoge a 1.000 ingenieros orientados a desarrollar la innovación del primer inversor industrial en I+D de España. SEAT ya ofrece la última tecnología en conectividad en su gama de vehículos y está inmersa en un proceso de digitalización global de la compañía para impulsar la movilidad del futuro.

### SEAT España Comunicación

T/ +34 91 427 86 47

Fernando Salvador  
 Director de Comunicación  
 fernando.salvador@seat.es

Pablo Cofán  
 Jefe de Prensa  
 pablo.cofan@seat.es

www.seat-mediacycenter.es