

**SYRENA SPORT W OGNIU PYTAŃ >**  
MITY KONTRA PRAWDZIWA HISTORIA

CENA 11,99 zł (W TYM 8% VAT)  
NUMER 72 WRZESIEŃ 2012



# Classicauto

M A G A Z Y N P R A W D Z I W Y C H S A M O C H O D Ó W

**AUDI 100, OPEL CORSA**

Premiery roku 1982

**OLDTIMERY**

i odszkodowania

NOWE  
MIASTO  
**NOVOL**  
CLASSICAUTO  
CUP



**RYNEK**

Standard  
Jaguar XJ40

# MERCEDES 300SL

72

**POLSKI FIAT 508**

i kobieta za kierownicą

**DUMA HISZPANII**

Seat 1430 Sport

**LE MANS CLASSIC**

Największy show świata





## > **Bocanegra**

Jeden z najciekawszych stylistycznie europejskich samochodów drugiej połowy lat 70. pochodzi ze słonecznej Hiszpanii. Patrząc na Seata 1430 Sport czujemy się jakbyśmy zwiedzali włoskie studio designerskie i oglądali niezwykle nowoczesny prototyp. W numerze artykuł o nietypowym i nieznanym u nas Seacie.







# Bocanegra

TEKST: WOJCIECH JURECKI ZDJĘCIA: AUTOR, ARCHIWUM, SEAT, COURTESY OF FIATCLUBBELGIO.BE

Bocanegra znaczy po hiszpańsku „Czarne usta”. Przydomek równie nietypowy, co cały samochód. Większość ludzi mruży oczy na jego widok, zastanawiając się, czy to nie jakiś futurystyczny prototyp, który przypadkiem wydostał się na ulicę. Seat 1430 Sport to efekt samodzielnej pracy hiszpańskich inżynierów i... wielka rzadkość. Oto jeden z kilkuset ocalałych egzemplarzy.



**B**yłem tak samo zaskoczony jego widokiem, jak Wy. Na zlocie i rajdzie „Rally of Giants”, który opisujemy w tym numerze, zaparkowany między Fiatami i Alfami z ostatnich pięciu dekad, wyglądał jak przybysz z kosmosu, o stylistyce, którą producenci aut odwazili się wprowadzać do swoich produktów znacznie później. Model nazwany potocznie Bocanegra to ważny rozdział w historii Seata i hiszpańskiej motoryzacji. Tę markę kojarzymy zazwyczaj ze współczesnymi produktami, niektórzy pamiętają kanciastą, kultową już Ibizę z połowy lat 80. a lepiej zorientowani wiedzą, że wcześniej Seat wytwarzał wyłącznie licencyjne wersje różnych modeli Fiata. Ale w latach 70. Hiszpanie stworzyli bardzo ambitny samochód o niespotykanej stylizacji, który dzisiaj postawiony między dowolnymi samochodami z tamtych lat zawsze zwróci na siebie uwagę. Dla miłośników klasycznych Fiatów i pochodnych, stanowi ogrom-

ny rarytas. W Polsce to prawie niezna-  
ne auto. Do Polski przyjechał nim Ivo  
t’Jampens z belgijskiego klubu Fiata.  
Jego Bocanegra to jeden z kilkuset  
zachowanych przedstawicieli tego mo-  
delu – ich liczbę ocenia się między 200  
a 300. Odrestaurował go kilka lat temu,  
zachowując bardzo dużo z oryginału  
(m.in. wnętrze, galanterię karoserii)  
i polakierował na fabryczny, pięknie  
„grający” w słońcu kolor Dolphin Grey.  
Z wyglądu auto różni się od widoku  
z prospektu fabrycznego nieco innymi  
felgami oraz końcówką rury wydechowej.  
Wykończony czarnym tworzywem  
pysk wozu, może przywołać na myśl  
naszego Poloneza. Nie dziwne, oba  
auta korzystały z mody na „bezpieczne  
samochody” powstałe w ramach euro-  
pejskiego programu ESV (European  
Safety Vehicle) o którym przeczytacie  
w *Classicauto* nr 41. Elementy stylistyki  
ESV do seryjnych aut zdecydowali  
się wprowadzić tylko nieliczni produ-  
cenci, m.in. FSO (projekt Centro Stile



## | Seat jakiego nie znacie

Wielu fanów klasycznych Fiatów i ich „krewnych” nawet nie jest w stanie go rozpoznać. Jeden z nielicznych egzemplarzy w Europie posiada Ivo t’Jampens, prezydent Belgijskiego Klubu Fiata. Niżej: lampy czy szyby to niezwykle trudne do zdobycia części, unikalne dla tego modelu.







Fiat) i Seat. Linia nadwozia Bocanegra jest masywna, celowa i niesamowicie konsekwentna. Jej autorem jest włoski designer rodem z Turynu, Aldo Sessano. Pracując dla Fiata był m.in. współautorem stylistyki Fiata 8V. Pod koniec lat 60. opuścił Centro Stile Fiata aby stać się wolnym strzelcem. W 1970 roku dla NSU zaprojektował prototyp na bazie 1200 TT, o nazwie znajomo brzmiącej dla Polaków: Nergal. NSU nie kontynuowało jednak projektu i prawa do niego odkupił Seat, pod którego egidą Sessano prowadził dalsze prace.

#### TWORZENIE

Znaczki „IC” na przednich błotnikach to oznaczenie fabryki, w której powstawały Seaty Bocanegra. IC to Inducar – wielka wytwórnia nadwozi z własną tłocznia i spawalnią w miejscowości Tarassa pod Barceloną. Stąd zmontowane i polakierowane białym podkładem, karoserie były przewożone do fabryki w Barcelonie na lakierowanie i montaż.

Prezentowany samochód miał ogromne znaczenie ambicjonalne, ponieważ był pierwszym projektem nowego cen-

#### ▲ Seat urzeka

konsekwentną, czystą linią nadwozia, która kontrastuje z wyburzaną fabryką na Dolnym Śląsku. Niestety, wygląd Seatów był zbyt radykalny dla przeciętnego klienta i Bocanegra pozostała samochodem niszowym.

trum technicznego Seatów w Martorell. Pod koniec 1971 roku, kiedy Bocanegra znajdowała się w fazie projektu, Inducar produkował nadwozia do Seatów 850. To była jedna z licznych, dziwacznych mutacji Fiatów w wykonaniu Hiszpanów: widzieliście kiedyś 4-drzwiowego Fiata 850? Razem z Seatem 600 to było auto, które zmotoryzowało Hiszpanię i otworzyło zapotrzebowanie na „coś więcej” – samochód wygodny, rodzinny i bezpieczny, o dobrych osiągnięciach i nowoczesnym wyglądzie. Nowe auto miało nawet szansę „ku-



**Projektował go włoski designer Aldo Sessano. Pracując wcześniej dla Fiata był m.in. współautorem Fiata 8V.**



**Seat 1430 Sport**



**| Szczeliny**

wentylacyjne poniżej słupków C to relikty po projekcie NSU Nergal, ale w Seacie zamiast wentylacji silnika, służą do wietrzenia wnętrza. Adekwatne do „energochłonnego” stylu samochodu, jest wnętrze: niezwykle miłe i nowoczesne dzięki kanapowatym fotelom.



pić” statystycznego nabywcę Seata 124 Sport oraz właśnie zakończonego 850 Coupé. Koszty stworzenia nadwozia z założenia musiały być zatem wysokie, więc uzasadnione ekonomicznie było maksymalne wykorzystanie mechaniki z Fiatów. Użyto kompletnej płyty podłogowej najlepszego kompaktowego auta świata z początku lat 70.: Fiata 127, a właściwie licencyjnego Seata 127. Nieznacznie zmodyfikowano ją pod potrzeby większego silnika (planowano użyć jednostkę z Seata 124) i obszerniejszego nadwozia. Bocane-

gra była w istocie kuzynem modeli 124 oraz 127. I w jeździe wyraźnie czuć powiązanie z Fiatem 127: podobne jest prowadzenie obu aut, praca zawieszenia, zaś największą zaletą prezentowanego auta, oprócz wygodnego wnętrza, jest elastyczny i wystarczająco mocny silnik o mocy niemal 80 KM. Wracając do historii: wykonanie nadwozia było wyzwaniem nie tylko dla zespołu stylistów i prototypowni. Do tej pory Seat używał tylko licencyjnych technologii, a w tym przypadku musiano się zmierzyć nie tylko z proble-

mem stworzenia karoserii od zera, ale i wejść w zupełnie nowy typ karoserii z dużymi płaskimi powierzchniami blach, zaginany pod dużymi kątami, co wymagało np. użycia specjalnych technik tłoczenia. Projektantom nadwozia narzucono wysokie wymagania co do sztywności, aerodynamiki, nowoczesnego wyglądu i adekwatnego wnętrza o wyraźnym charakterze, w dodatku pozwalającego na face-lifting małymi kosztami. Karoserię testowano nawet w Instituto Nacional de Tecnica Aeroespacial w Madry-





**Wyniki sprzedaży nijak miały się do ambicji Seata, związanych ze stworzeniem tego samochodu. Na rynku krajowym sprzedano przez dwa lata tylko 10 tys. sztuk.**





#### Czarne usta

Seata 1430 Sport to nakładka wykonana z poliuretanu o wysokiej gęstości. Ta część jest praktycznie nienaprawialna i niemożliwa do odrestaurowania. W komorze silnika jednostka znana z Seata 1430 (opartego na Fiacie 124). Swoją drogą, tylko Hiszpanie mogli wymyślić taką pojemność: 1438 cc.



cie, co pozwoliło np. wybrać optymalne aerodynamicznie miejsca na wloty i wyloty wentylacyjne. Wymusiło też zmiany w kształcie przedniego zderzaka, a raczej ust. Testy samochodów „na żywo” przeprowadzano na torze Jarama.

#### TECHNOLOGIE W CZERWNI I DZIŚ

W samochodzie zastosowano wiele niewidocznych na pierwszy rzut oka nowowocześnieści, jak szyby wklejane do nadwozia. Z tyłu zamiast dużej klapy bagażnika unoszonej razem z szybą, Seat odziedziczył niejako po Fiacie 127, małą klapę poniżej szyby. Tył nadwozia jest najbardziej kontrowersyjny konstrukcyjnie i funkcjonalnie przez tę małą klapę i wysoki próg bagażnika oraz masywne wzmocnienia w środku. Do tego dochodzi przestarzałe rozwiązanie w postaci zbiornika paliwa niemal na samym tyle nadwozia. Dzisiaj Seaty Bocanegra bardzo rzadko pojawiają się w sprzedaży, tak samo trudno zdobyć części unikalne dla tego modelu jak np. lampy czy szyby.

Ivo restaurując swojego Seata posiwał próbując nie uszkodzić np. listewek obramowujących szyby. Nie dało się też odrestaurować tytułowych „czarnych ust”, energochłonne tworzywo pokryte warstwą gumy to skomplikowana technologicznie część, zdobycie nowej, nigdy nie używanej i najlepiej przechowywanej w ciemności i chłodzie, warte jest każdych pieniędzy. Ivo ze smutkiem mówi, że ładniejsze „usta” ma egzemplarz obecnego tutaj G. Morenhouta...

#### KARIERA LUB JEJ BRAK

Wyniki sprzedaży nijak miały się do ambicji Seata, związanych ze stworzeniem tego samochodu. Na rynku krajowym sprzedano przez dwa pierwsze lata (1976-77) około 10 tys. sztuk, głównie z silnikiem 1200. Ogółem nabywców przez 6 lat znalazło niecałe 20 tys. Setatów „Sport”. W innych krajach sprzedawano je głównie albo tylko z większym silnikiem 1430: np. W Holandii i Belgii, skąd pochodzi ten egzemplarz, ogółem sprzedano ich około 300. Co

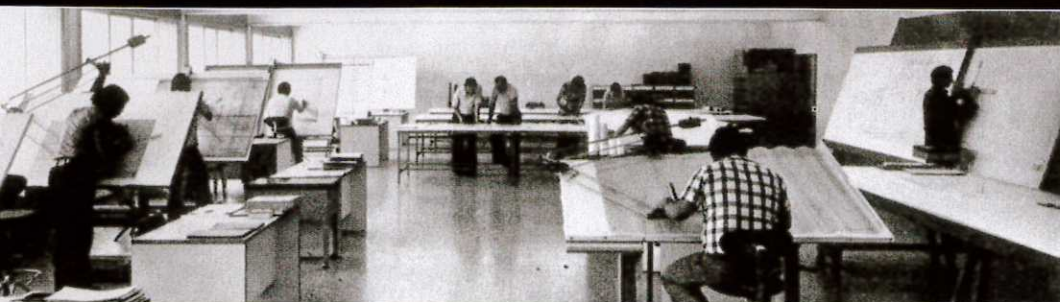
ciekawe, za granicą sprzedawany był przez sieć Fiata – prospekt na Francję unika nazywania auta, podając tylko nazwę modelu (1200/1430 Coupé), a na końcu odsyła do sieci dilerów Fiata. Zdarzały się też prawdziwe łamańce: w holenderskim prospekcie nazywał się Seat 127 Sportcoupe 1430. Pozostał dość niszowym pojazdem, którego faktyczną konkurencją nie były zwykłe kompakt, ale usportowione auta, jak Autobianchi A112 Abarth, Fiat 127 Sport 70HP, czy Fiat 128 3P Sport. Produkcję Bocanegry zakończono jednocześnie z innymi modelami bazowanymi na Fiatach. Seatem 128 i Seatem 133 ustąpiły miejsca Seatowi Ronda, bazowanemu na Fiacie Ritmo i ostatnim stworzonym we współpracy z Włochami. W 1984 roku Seat modelem Ibiza otworzył nowy rozdział w swojej historii. Ibiza, jako pierwszy całkowicie niezależny projekt, jest duchowym spadkobiercą Bocanegry. Oba auta łączy jeszcze jedno: dzisiaj ten historyczny przydomek nosi specjalna wersja aktualnie produkowanej Ibizy. ■



# Seat 1430 Sport

## PROJEKT I PRODUKCJA

Nowoczesne nadwozie **Seata 1200/1430 Sport** było odzwierciedleniem rodzących się ambicji twórczych marki. Powstało w nowo otwartym centrum technicznym w **Martorell**, a wytwarzane było w **Inducar** – Industrial de Carrocerias, największej w Hiszpanii fabryce karoserii. Dzięki unikalnym zdjęciom możemy prześledzić proces tworzenia oryginalnej „Bocanegry”.



### AV> Projektowanie

nadwozia „Bocanegry”. U góry oraz na kolorowym zdjęciu: różne wersje przedprototypów i makiet, zaś niżej gotowe nadwozia na linii w fabryce Inducar. Poniżej: jedna z wersji rozwojowych, widoczne inne tylne światła i robocza nazwa auta: Seat 127 Sport. Inna ze wstępnych nazw to Inducar Seat Sport.



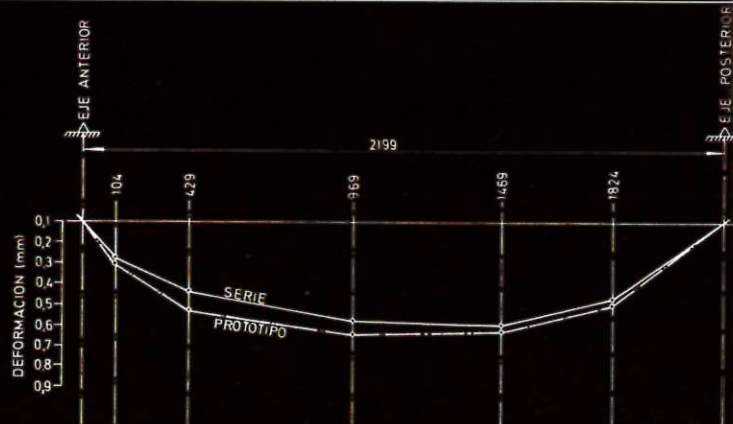
### <> Pierwsze szkice

nowego Seata w wykonaniu Aldo Sessano (po lewej). Projekt wywodził się z prototypu NSU Nergal. Jak widać, wersja „idealistyczna” miała lżejszą i bardziej bezkompromisową sylwetkę. Z prawej: pierwsza makiet Seata 1200/1430 Sport. Uwagę zwraca odmiennie rozwiązany pas między reflektorami i znak firmowy.



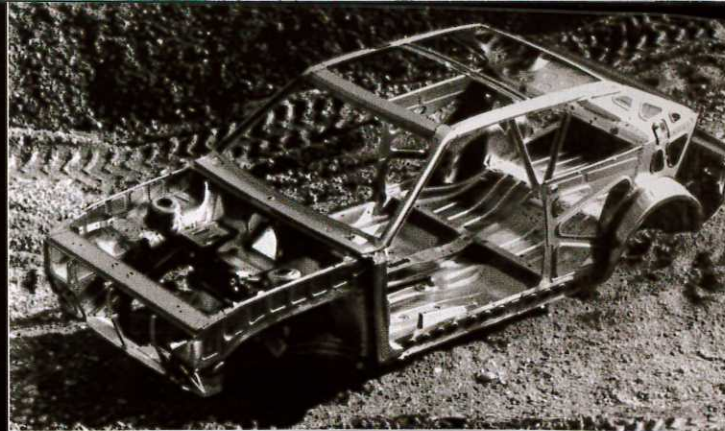
### <V> Budowanie master modelu

w Martorell (po lewej). Mimo niewielkiego dorobku w tworzeniu nowoczesnych karoserii od podstaw, Seat podszedł do sprawy z ogromnym profesjonalizmem. Niżej i po prawej: badanie sztywności nadwozia i wykres wytrzymałości prototypu oraz wersji seryjnej.



Ensayo de flexión cargando 500Kp repartidos en el piso





## SEAT 1200 SPORT (1430 SPORT)

1976-81 (1977-81) wyprodukowano  
19,332 szt. wszystkich wersji  
– 11,619 wersji 1200 i 7,713 wersji 1430

### SILNIK

4-cylindrowy rzędowy, OHV, wałek rozrządu  
napędzany łańcuchem, wał korbowy  
w 5 łozyskach, blok żeliwny, głowica alumin-  
iowa, gaźnikowy, umieszczony poprzecznie  
nad przednią osią

Sr. cyl./skok tłoka: 73/71,5 mm  
(80/71,5 mm)

Pojemność skokowa: 1197 cc (1438 cc)

Stopień sprężania: 8,8:1 (9:1)

Maks. moment obr.: 92 Nm/3700 obr/min

(113 Nm/3400 obr/min)

Moc maks.: 67 KM/5600 obr/min

(77 KM/5400 obr/min)

### NAPĘD

Na koła przednie, skrzynia ręczna

4-biegowa, całkowicie synchronizowana

### ZAWIESZENIE

Przednie: niezależne, podwójne wahacze

poprzeczne, sprężyny śrubowe, stabilizator

Tylne: wahacze wzdłużne, poprzeczny resor

piórowy, amortyzatory teleskopowe

### HAMULCE

Hydrauliczne, dwuobwodowe, tarczowe na  
przednich i bębnowe na tylnych kołach, ze  
wspomaganiem, hamulec ręczny na koło  
tylne

### OPONY

165/70 SR 13

### WYMIARY I MASY

Długość: 367 cm

Szerokość: 155 cm

Wysokość: 125 cm

Rozstaw osi: 222,5 cm

Masa własna: 800 kg (815) kg

### OSIĄGI

Prędkość maksymalna: 160 (165) km/h

Przyspieszenie 0-100 km/h: b.d.

Średnie zużycie paliwa: 9-10 l/100 km



### <^ Dwie piękne

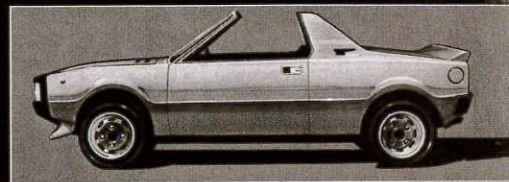
Hiszpanki i szkielet  
nadwozia bez  
poszycia. Pewien  
relikw 70. to brak  
słupka B, co czyni  
auto optycznie  
lżejszym.

### Propozycje >

nowych wersji  
nadwoziowych,  
narysowane przez  
Aldo Sessano.

### v Bocanegra

to obecnie wersja  
specjalna modelu  
Ibiza FR i Ibiza Cupra.



### Hiszpańscy

inżynierowie  
i tworzenie makiety  
miejsca kierowcy  
w skali 1:1.

