

SEAT 1500 'monofaro' de 1965 Sorpresa en el desguace



Hace ya algunos años, concretamente en marzo de 1998, en nuestra empresa familiar surgió la posibilidad de realizar un proyecto profesional que nos obligaba a incluir en nuestra flota dos vehículos industriales; pero como la idea era sólo utilizarlos durante un corto periodo de tiempo, fundamentalmente el tiempo necesario que durase el trabajo, no queríamos invertir mucho dinero en su adquisición y decidimos acudir a esos desguaces en que también tenían algo de compra-venta de vehículos de ocasión. Así que nos dirigimos a diversos establecimientos de este tipo que estaban cercanos a la población de Barcelona. Después de visitar varios, en la población de L'Hospitalet localizamos a muy buen precio las dos candidatas. Eran dos unidades gemelas del Renault 4L Furgoneta que estaban en bastantes buenas condiciones y que con anterioridad habían pertenecido a la compañía eléctrica ENHER. En la pintura todavía se podía apreciar las marcas que con el paso del tiempo habían dejado calcadas las antiguas pegatinas.

El hallazgo

Cuando nos marchábamos con nuestra misión ya cumplida, le pedimos permiso al propietario para dar una vuelta por las montañas de coches del desguace. ¿A qué aficionado del mundo del motor no le entran ganas de hacerlo...? Lo cierto es que enseguida nos llamó la atención en la lejanía ▷

Hay un conocido dicho que reza: *"A por uno voy, dos vengáis, si venís tres, no os caigáis."* Los hermanos Sánchez lo redefinieron hace unos años, ya que en su caso vinieron nada menos que 4, ahí es nada.

JAIME SÁNCHEZ
RUBÉN SÁNCHEZ



cómo asomaba el morro polvoriento de un SEAT 1500, concretamente un monofaro de 1965, fue como si se nos hubiera oído... Nos acercamos por curiosidad, esperando que su estado fuese simplemente el que le correspondía dada su situación, en un desguace... pero de chapa estaba perfecto, sin ningún golpe, ni tan siquiera la más insignificante ralladura, pintura original Gris Marengo 610, faros cromados immaculados, pilotos tricolor perfectos, parrilla, radiador, hasta tenía el impuesto de circulación en el retrovisor interior. Tras la placa de la

matrícula se adivinaban las antiguas del tipo relieve, en este caso de plástico remachadas. En conclusión, exteriormente se encontraba en extraordinario estado de conservación, en cuanto al interior la tapicería era original, pero bastante desgastada por el uso y el paso del tiempo, aunque este punto para nosotros no era ningún inconveniente, ya que siempre retapizamos todos los coches a origen por cuestiones higiénicas, también tenía un peculiar olor a rancio que en ese momento, con la euforia, no percibimos. El resto del interior estaba perfecto, con

El interior de nuestro protagonista fue retapizado por completo, como es norma en los coches de la colección.

Parece increíble que un coche en este estado fuese llevado a un desguace. Un golpe de suerte propició que evitase ser prensado.

su radio Marconi en funcionamiento, hasta tenía el cambio de marchas en el lugar que le corresponde... en la columna de la dirección. Para rematar, un broche inesperado, ¡ITV al día! Sí, sí, tenía la ITV al día.

Invitado inesperado

Sin demostrar un gran interés (ya me entendéis), preguntamos al propietario, Sr. Serret, si funcionaba y cómo

GUÍA DEL COMPRADOR

Año de presentación: 1963
 Años de producción: 1963-69 (1500 monofaro)
 Unidades producidas: 107.691 unidades (1963-69)
 Cotizaciones: 1.000-6.000 €
 Dificultad de adquisición*: 6/10
 Dificultad de conservación: 3/10
 Mantenimiento específico: Sin mantenimiento específico
 Sin mantenimiento específico
 *Mayor puntuación indica más dificultad



SEAT 1500 de 1965 | LO MEJOR Habitabilidad | Estética moderna | Sencillez mecánica | LO PEOR Dirección dura | Relación peso/potencia | Frenos



no... no sólo eso, arrancó a la primera y, finalmente, lo compramos por muy poco dinero, pero el Sr. Serret nos puso una única condición, nos teníamos que quedar también con un Renault 8, que pese a que también disponía de la ITV al día, el coche estaba repintado de color naranja y con algún inconveniente más que detallaremos más adelante.

Después de pensarlo un poco –dos segundos–, aceptamos el trato, no queríamos perder el SEAT 1500, estaba perfecto, documentación al día y además era un modelo que queríamos incorporar a nuestra colección. Así que ese mismo día salimos del desguace con los dos clásicos en marcha, el SEAT 1500 y el Renault 8. Las furgonetas ya las pasaríamos a buscar otro día.

Titanic

Mi hermano Manuel se puso al volante del R8 y un servidor al del SEAT

Todo en el exterior es original, incluida la matrícula. Un hallazgo de estas características es el sueño de cualquier aficionado.

1500, con el ánimo de llevarlos a nuestro parking, aunque dada la gran cantidad de polvo que acumulaban decidimos pasarlos por un túnel de lavado. El 1500 salió airoso pero el R8 no tanto, entró tal cantidad de agua y por tantos puntos a la vez –techo, suelo, puertas...– que mi hermano Manuel fue incapaz de contenerla por más que lo intentara y acabó calado hasta los calzoncillos. Parecía que se había caído a un río y, para rematar el espectáculo, merecía la pena ver al empleado del túnel de lavado secando el coche por fuera al finalizar el recorrido, mientras el conductor sujetaba el volante con el pelo tan empapando que hasta le caían gotas de agua de la nariz, en fin ¡todo un número!

Al llegar a nuestras oficinas, aparcamos el desafortunado R8 y continuamos probando el 1500 por las calles de Barcelona y de paso fuimos a recoger a mi hijo Rubén de su clase de piano, que se quedó sin habla al salir de >

Vemos diversos detalles de nuestro protagonista, incluidos los números de bastidor y motor.



SEAT 1500 de 1965

MOTOR

| | |
|--------------------|---|
| DISPOSICIÓN | delantero longitudinal |
| CILINDRADA | 1.481 cm ³ |
| CILINDROS | 4 cilindros en línea |
| DIÁMETRO X CARRERA | 77 x 79,5 mm |
| POTENCIA/RÉGIMEN | 72 CV DIN-52,9 KW/5.200 rpm |
| PAR/RÉGIMEN | 11,7 mkg/3.200 rpm |
| ALIMENTACIÓN | carburador Bressel 28-36 DCD1 doble cuerpo |
| COMPRESIÓN | 8,8:1 |
| DISTRIBUCIÓN | árbol de levas lateral, movido por cadena, 8 válvulas |
| COMBUSTIBLE | gasolina NO 96 |

TRANSMISIÓN

| | |
|----------------------|---|
| TRACCIÓN | trasera |
| CAJA DE CAMBIOS | manual 4 velocidades (sincronizadas) + m.a. |
| EMBRAGUE | monodisco en seco, accionamiento hidráulico |
| RELACIONES DE CAMBIO | 1º 3,75:1 2º 2,30:1 3º 1,49:1 4º 1:1 M.A.: 3,87:1 |
| GRUPO | 4,44 a 1 |

CHASIS

| | |
|----------------------|--|
| TIPO | monocasco autoportante |
| CARROCERÍA | berlina 4 puertas (6 plazas) |
| SUSPENSIÓN DELANTERA | independiente, triángulos dobles superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos |
| SUSPENSIÓN TRASERA | eje rígido, amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto, muelles |
| DIRECCIÓN | tornillo sinfín y rodillo |
| FRENOS | tambores |

CONSUMO

| | |
|----------|-------------|
| PROMEDIO | 10 l/100 km |
|----------|-------------|

MEDIDAS (DEL CHASIS)

| | |
|------------------------|----------------------|
| LONG./ANCH./ALT | 4.465/1.620/1.431 mm |
| VÍAS/DIST. ENTRE EJES | 1.330-1.306/2.650 mm |
| PESO EN VACÍO | 1.210 kg |
| MEDIDA LLANTA | 4,5x14" (chapa) |
| MEDIDA NEUMÁTICOS | 5,90Sx14" |
| CAPACIDAD DEL DEPÓSITO | 60 litros |

PRESTACIONES REALES

| | |
|--------------------------------|---------------|
| 1.000 METROS CON SALIDA PARADA | 43,7 segundos |
| VEL. MÁXIMA | 140 km/h |
| REL. PESO/POTENCIA | 15,1 kg/CV |



PARA SABER MÁS

Libros

- Los Seat 1400 y 1500, Pablo Gimeno Valledor, Cie Dossat
- Seat Autoemoción, Joan Rossinyol Vilardell, Lunweg

Revistas

- COCHES CLÁSICOS nº 23 y 67
- Clásicos Populares nº 1

Páginas web

- www.pieldetoro.net
- www.historiaseat.com/1500
- www.dubseat1500.com

Clubes

- Club SEAT 1500

Jaime y Manuel Sánchez comparten su amor por el automóvil, lo que propició que no dudaran ni un instante en hacerse con el 1500 monofaro hallado por sorpresa en el desguace. Por el camino, también tuvieron que quedarse con un Renault 8.

clase y vernos encima de la acera esperándolo con el 1500. Continuamos todos rodando, con las ventanillas bajadas pese al frío, ya que el olor a rancio y un misterioso humo que se manifestaba en el interior a través los aireadores nos impedía poder subir las. Al rato pasó lo inevitable, nuestro querido 1500 se paró, durante unos minutos se quedó muerto, pero después de un poco de insistencia, arrancó de nuevo sin problemas.

Cabe reconocer la inconsciencia de salir a circular sin tan siquiera mirar los niveles, cosas de la afición que espero podáis entender. Después de unos días, se trasladó el coche a tapizar y a revisar el motor. Ya en el taller, confirmamos que debajo de las matrículas que en ese momento llevaba, se encontraban las matrículas originales de remaches que son la que en la actualidad luce con orgullo. □

NOTA: Sirvan las imágenes del reportaje, como detalle de gran importancia, para destacar que el coche tiene el mismo aspecto que cuando lo encontramos en aquel desguace. A excepción de la tapicería.

VALORACIÓN

| | |
|----------------------|---|
| Imagen | 9 |
| Acabados | 7 |
| Puesto de conducción | 8 |
| Habitabilidad | 9 |
| Maletero | 9 |
| Motor | 7 |
| Prestaciones | 6 |
| Recuperación | 6 |
| Dirección | 6 |
| Frenos | 5 |
| Estabilidad | 8 |
| Consumo | 7 |

