

BERLINA BURGUESA

Robustos, elegantes y confortables, los Seat 1.500 presentaban su oferta en el mercado nacional de principios de los sesenta, poco imaginativo, excesivamente oneroso y con escasas alternativas para elegir.

LOS 1500 campaban a sus anchas, especialmente en los primeros años de su lanzamiento. No había competencia directa en la producción nacional que pudiese hacer mínimamente sombra a los productos más elitistas de Seat. La única contraoferta posible a los 1500 tenía que venir irremediamente del mercado exterior, aunque los aranceles aduaneros hacían que sus precios resultasen poco competitivos.

Como rivales más directos, los puntos de comparación con el 1500 provenían de marcas como Peugeot, con sus 403 y 404, Citroën y sus sofisticados Tiburón DS 19 o los Mercedes 190/200 Colas como modelos del mismo volumen y presencia. En la práctica, unos por potencia y prestaciones, otros por clase y status, superaban ampliamente al Seat 1500, que se conformaba con 75 CV de potencia a 5.000 rpm y 138 km/h de velocidad punta en su versión más potenciada.

Si el 1500 se quedaba ligeramente corto, sus hermanos de sangre, los Fiat 1800/2100 presentados en 1959 y especialmente el Fiat 2300 de 1961, de los que es una copia exacta, presentaban batalla dignamente en el mercado internacional para competir con las mejores berlinas medias europeas gracias a sus mecánicas de seis cilindros en línea, más potenciadas y acordes con la filosofía de representación del automóvil.

Los Seat 1500 vienen a sustituir a los Seat 1400 presentados en 1953, copia de los Fiat 1400 italianos y de los que heredan su mecánica de cuatro cilindros en línea que fue montada, aunque ligeramente potenciada, en los primeros Seat 1500 nacionales, originalmente denominados 1400 C.

Las nuevas berlinas fabricadas por Seat no hacen alarde de mayores vanguardismos, sino que se

limitan a seguir con la propulsión al eje trasero y motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea refrigerado por agua. Estructuralmente, son monocascos de tres claros volúmenes perfectamente definidos, haciendo alarde de unas líneas con aristas especialmente marcadas en su parte trasera y muy al estilo del momento.

El primer Seat 1500, o más propiamente hablando Seat 1400 C, se presenta en 1960 y no es hasta 1963 cuando adopta la nomenclatura definitiva 1500 debido a la inyección de potencia que recibe su mecánica. En noviembre de 1968, los Seat 1500 ven mejorada su mecánica y el apartado eléctrico, al mismo tiempo que presentan un nuevo diseño que, aunque no varía sustancialmente su carrocería, ésta

ne refrigerado por agua con 1.481 cc de cilindrada y una relación de compresión de 9 a 1 que proporciona 75 CV a 5.000 rpm, suficientes para mover sus 1.152 kilos de peso a una velocidad máxima no superior a los 138 km/h. En 1970, y fruto de acuerdos con Mercedes Benz, los 1.500 recibieron mecánicas diesel de cuatro cilindros en línea y 1.800 cc de cilindrada. Un año después incorporan las mecánicas más potenciadas de 2.000 cc, convirtiéndose en las herramientas de trabajo de uso casi obligado para los profesionales del taxi.

Sus soluciones son más que convencionales y se limitan a seguir con lo establecido por sus parientes italianos, con motor delantero longitudinal y la propulsión al eje rígido trasero. Las ca-

llones, sin partición en los delanteros, que obligan al conductor a tomar una posición de conducción especialmente erguida.

FAMILIAR Y COUPE

Los 1500 en nuestro mercado nacional sólo se comercializaron en versiones berlinas y familiar, esta última de mayor capacidad de carga y habitabilidad interior, aunque su producción total resultó ser casi anecdótica. Los precios de los 1500 a principios de los setenta se situaban en 171.673 pesetas para la versión berlina, 199.213 para el familiar y 220.783 el Seat 1800 Diesel.

En Italia, los Fiat 1500 en su versión más potenciada 2300, fueron objeto de una carrocería especialmente atractiva y poco comercializada debido en buena parte a su alto precio de adquisición. El encargado de esculpir las líneas de los nuevos coupé no fue otro que el carrocerero Ghia, dando a luz un coupé bautizado como Fiat 2300 S Coupé, de cuatro plazas y alto poder de representación, cautivador, de gran clase y al mismo tiempo capaz de alcanzar los 190 km/h de velocidad punta gracias a los 136 CV que rendía su motor.



El Seat 1500, todo un modelo con historia en España.

se vuelve más agradable a la vista gracias a la incorporación de dos faros delanteros y una traseira más cuadrada, siguiendo al detalle el estilo de los Fiat 2300 italianos.

Los Seat 1500 fueron copias calcadas de sus homónimos italianos, que al ser puestos en producción por Seat, son descafeinados en lo referente a sus mecánicas, adoptando el propulsor de cuatro cilindros en línea heredado de los Seat 1400 A y B. Curiosamente, los Seat 1500 fueron producidos por la propia Fiat en Italia bajo la denominación específica Fiat 1500 Lunga, equipando la mecánica de cuatro cilindros en línea y ofreciéndose como la versión más asequible de los Fiat de seis cilindros.

El bloque motor de los Seat 1500 es un cuatro cilindros en lí-

neas de cambio son de cuatro velocidades sincronizadas y se accionan desde la columna del volante. La frenada corre a cargo, en las primeras series, de cuatro frenos de tambor, para pasar posteriormente y casi al final de su producción, a los cuatro frenos de disco. En lo referente a suspensiones, las delanteras son independientes con barra estabilizadora y la trasera es de eje rígido que no permite hacer florituras con los 1500.

Estéticamente, las versiones más agraciadas resultaron ser las de doble faro delantero que pusieron punto final a su producción en 1972 con aproximadamente 250.000 unidades comercializadas en sus dos diferentes versiones, berlina y familiar. Interiormente presentan un habitáculo cómodo con dos filas de si-

COTIZACION

Si tenemos en cuenta que los presupuestos a la hora de pintar un automóvil no bajan de 80.000/100.000 pesetas, un Seat 1500 recién pintado y restaurado sería verdaderamente injusto tararlo por debajo de 200.000 pesetas, aunque, en la práctica, es realmente difícil venderlos por ese precio. Demanda no existe y la oferta se tiene que contentar con ofrecerlos por debajo de ese precio o seguir con ellos eternamente.

«CRISTI»

COTIZACIONES DE MERCADO

Modelo	Año	Precio	Localizac.	Estado
1500 bifaro	71	175.000 pesetas	Madrid	Muy bueno, sin golpes, pintado.
1500 bifaro	69	90.000 pesetas	Navarra	ITV, bien de carrocería y motor.
1500 bifaro	69	300.000 pesetas	Zamora	40.000 km de fábrica, impecable.
1500 bifaro	70	150.000 pesetas	Palencia	Buen estado, poco uso.
1500	63	125.000 pesetas	Vizcaya	Impecable, de origen.
1500	65	100.000 pesetas	Barcelona	Motor reparado, original.
1500	66	130.000 pesetas	Valencia	Buena presencia, ITV, a toda prueba.
1500	67	40.000 pesetas	Zaragoza	Estado general regular.

FICHA TECNICA

Motor:	4 en línea
Disposición:	Delantero longitudinal
Cilindrada:	1.481 cc
Relación de compresión:	9 a 1
Refrigeración:	Por líquido
Potencia:	75 CV a 5.000 rpm
Propulsión:	Trasera
Caja de cambios:	4 velocidades
Suspensión delantera:	Independiente y estabilizadora
Suspensión trasera:	Eje rígido
Frenos:	Disco/disco
Llantas:	4,5 x 14
Neumáticos:	5,90 S 14
Largo:	4,46 m
Ancho:	1,62 m
Alto:	1,43 m
Peso:	1.152 kg
Consumo:	9-13 l/100 km
Velocidad máxima:	138 km/h