

La increíble historia de 'El Rey de los Seat Málaga'



¿Te acuerdas de este modelo de SEAT? No es ningún desconocido, pero empieza a llamar la atención. Y como todo, tiene fanáticos y 'haters' u odiadores, incluso hoy. Y esto no tiene nada que ver con la edad, ni la del coche ni la de quienes lo miran con distinta expresión en los ojos. Hoy te contamos la increíble historia de 'El Rey de los SEAT Málaga', un fanático del modelo de los ochenta que ha comprado, vende y repara casi esas mismas unidades: unas ochenta. Y en cuanto supimos de su existencia, no nos pudimos quedar en casa ni un minuto más: había que conocerlo. Y quizás, hasta traernos algún recuerdo.

Se llama José Ángel, más conocido como el 'Chufi', vive en un pueblo de Toledo y ahora quiere cerrar un ciclo con cierto coche que salió hace 35 años al mercado y que tiene el honor de poder presumir de **haber contribuido a salvar SEAT**, junto al SEAT Ibiza. Sólo que este último se llevó toda la gloria, por éxito inmediato, concepto, estética, versiones... y hoy es una auténtica leyenda -el coche, no Chufi-.



En cambio, él -el humano, no el coche- prefería el Málaga, como el que tuvieron sus padres desde el 26 de octubre de 1989, nuevo a estrenar, después de que entregaran a cambio en el concesionario de Madrid un Seat 127. "Recuerdo ese **Málaga** como el primer coche de los viajes, cuando a aprendí a conducir yo, con 9 años", rapasa nuestro protagonista. En 2003, dos años antes del fallecimiento de su madre, ellos se pasaron a un Opel Vectra, del que guarda también buenos recuerdos (y por eso, ahora tiene unos cuantos), pero... no era lo mismo. Y a él le gustan más "los clásicos".

Desde el momento en que falleció, él a sus 14 años, empezó a comprar unidades del modelo, en el momento en el que más bajo estaba de cotización. "Yo les iba arreglando todo lo que tuvieran de motor y tenía un amigo que me los pintaba, por lo que todos los Málaga que tengo en la nave están impolutos", sonríe. "Pero es que había semanas que podía comprar ¡tres o cuatro!".



mismo, para sus coches, para vender de todo por ahí "y para poder montar otros 100 Málaga, por lo menos", comenta orgulloso.



Al final, casi ocho decenas de Seat Málaga en su poder, junto a **35 carrocerías** y recambios de todo tipo, desde salpicaderos, hasta asientos, pasando por todo tipo de piezas para la carrocería, motores completos... Para él mismo, para sus coches, para vender de todo por ahí "y para poder montar otros 100 Málaga, por lo menos", comenta orgulloso.

"A mí me encantan, pero realmente tampoco es un coche bonito, por lo que en su día no le entró tanto a la gente como el Ibiza, el 131, pero para mí es **un coche amplio, confortable**, tiene salidas de aireación para las plazas traseras -cosa que muchos coches nuevos no-; el aire acondicionado le hace perder bastante potencia pero enfriá bastante bien; la dirección, bastante dura, aunque se puede poner dirección asistida porque yo la he puesto; es un

coche muy largo y la zaga culea un poquito... No nos engañemos, es un coche de los que se viene a llamar 'viejo', pero con el que te puedes hacer un viaje a 100-110 km/h adonde quieras".



¿Versiones? Mucho más de las esperadas: 1.2, 1.5, GL, GLX, Inyección... Y transformaciones, originales o no, como un **Seat Málaga con el motor de un Lancia Delta Integral** con 240 CV, otros versión ambulancia, pick up, un proyecto de taxi -para el que ya se tenía preparado hasta la capilla y el taxímetro- y hasta un coche fúnebre. ¡Si es que nos llevaríamos a casa uno de cada!





Coches que van 'de muerte'

Pero cuando estamos negociando con el '**el Rey de los Seat Málaga**', medio en broma medio en serio, para llevarnos uno, vemos uno especialmente elegante, llamativo, sofisticado... que promete ser un 'eterno compañero', como reza la pegatina de atrás. En efecto, **un coche fúnebre, con dos ataúdes reales** -uno de ellos, hecho nevera- con una calavera como pomo en la palanca de cambios y que lleva causando sensación en las últimas fiestas de Halloween -prepandemia-.





Este es el que queda a la venta, después de que ya salieran de aquí otros coches destinados a servicios mortuorios en su día, como un **Seat 132**, un **Simca 1.200**, un **Opel Kadett**, **Citroën BX**... y que se alquilaron, antes de venderse, para eventos privados, películas, series de televisión como 'Cuéntame cómo pasó'...

Sin embargo, parece que todo llega a su fin y **José Ángel 'Chufi'**, a sus 29 años, quiere dar un giro a su vida y priorizar otros intereses, como aumentar la familia con su pareja, acondicionar la casita y la finca en la que nos encontramos y quedarse "**sólo**" con cuatro o cinco **Seat Málaga** en buen estado... de los 30 que ha llegado a aparcar por estos lares.

Seat Málaga: un 'patito feo' en peligro de extinción

Antes de dar por concluida nuestra visita, decidimos contribuir a la 'jubilación' de este particular coleccionista y, tras manejar diversas opciones -incluida la de la cruz en el capó-, **nos quedamos con una interesante unidad**: un **Seat Málaga 1.5 GLX** Verde Topacio, de carburación, pero por llevar el motor más 'gordo' y contar con una caja de cambios con grupo largo para poder viajar confortablemente en quinta y desahogado, a una velocidad de crucero de unos 120 km/h. Y también, por tratarse de un buen ejemplar de un modelo que tiene una interesante y desconocida historia.





El **Seat Málaga** salió a la venta en 1984, en la época en el que Fiat rompió con la empresa española y esta tuvo que buscarse las castañas por su cuenta, antes de que el **Grupo VW** se hiciera con ella.



Así, entre las muchas posibilidades que se barajaron, con los proyectos de carrocería ya hechos, se acabó contactando con [Porsche](#) para que se ocupara de rediseñar los motores **1.200 y 1.430** -y el cambio al que se asociaban- para modernizarlo todo sin salirse de ciertos parámetros y que los huecos en el vano y los utilajes que había hasta entonces fueran compatibles.



Así, tanto el SEAT Ibiza (modelo totalmente nuevo) como el SEAT Málaga (sedán derivado del **SEAT Ronda**) recibieron las nuevas mecánicas, **los célebres "System Porsche"**: mucho más avanzadas, eficientes y con mejores prestaciones... y que, además, tenían muchas ventajas para las dos compañías, que por aquel entonces tenían situaciones financieras complicadas: para **Porsche**, el desarrollo de piezas y componentes con el volumen propio de una marca generalista; para **SEAT**, la posibilidad de continuar su labor gracias a tener este valioso suministro mecánico, una campaña de marketing sin precedentes, y la extendida pero 'imprecisa' idea de que esos coches 'compartían' mecánicas, prestigio y prestaciones con los famosos y ya legendarios deportivos de Stuttgart.