

# D'un temps, d'un país



El 600 no és l'única icona del franquisme però sí una de les més significatives. Per la seva imatge i per la intenció latent en el sistema de treure'ns de l'aïllament i la pobresa que havia generat l'autarquia, duent-nos a una certa prosperitat econòmica que garantís una pau social que les pràctiques antidemocràtiques del mateix sistema posaven contínuament en perill. Equivocament o no, el franquisme pensava que la prosperitat adormiria les consciències.

## CONCEPTES CLAU

“ El primer exemplar de Seat 600 fabricat a la Zona Franca va sortir de fàbrica el 27 de maig d'ara fa cinquanta anys.

“ La modificació més important en el disseny del 600 es va fer l'any 1958, quan les palanques venen a integrar-se a l'eix del volant.

“ L'inici de la dècada dels setanta marcà la fi del monopoli estatal en el món de l'automòbil amb l'entrada a Espanya de marques com Ford.

El sis-cents neix com a resposta a una necessitat cada cop més sentida pels ciutadans. La de poder-se desplaçar lliurement pel territori. I com a trampa del sistema que vol donar als ciutadans una imatge de pare protector. D'una estructura que proporciona benestar als seus fidels a un preu relativament assequible. Són anys d'habitatge protegit, subsidi a les famílies nombroses i cotxe.

## El part

La idea no fou original. Ja Hitler i Mussolini, empesos pel seu nacionalisme malentès, havien impulsat la indústria automobilística dels seus països amb la fabricació dels "escarabats" i els FIAT respectivament. Tampoc no fou pionera a Espanya. Biscuters i altres models havien intentat, sense èxit, proporcionar als ciutadans un mitjà de transport motoritzat individual alternatiu al que, des de l'any 1953, fabrica l'empresa estatal espanyola d'automoció (Seat). El model 1.400, que resulta massa car per a l'economia mitjana dels espanyols d'aquell temps.

Però el cert és que el govern impulsa el seu propi projecte de construcció d'un vehicle motoritzat que estigui a l'abast dels ciutadans. Culminant així el procés endegat uns pocs anys després d'acabada la Guerra Civil, des de l'Institut Nacional de Industria (INI).

El 16 d'octubre de 1948, aquest organisme signa un conveni de col·laboració amb la italiana FIAT que autoritza a fabricar els seus models al nostre país. Per fer-ho possible, l'estat crea la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) el 29 de maig de 1950. Amb un 51% del capital inicial de 600 milions de pessetes aportat pel mateix INI, un 42% propietat de cinc bancs afins al règim (Urquijo, Banesto, Bilbao, Hispano-americano i Central) i el 7% restant queda en mans de FIAT. Una dada que potser val la pena considerar vist el destí final que va tenir l'empresa.

Aquell mateix any es comença la construcció de la primera factoria. A la Zona Franca de Barcelona. A finals de 1953, en sortirà el primer cotxe fruit de la llicència concedida pels italians. Una còpia del FIAT 1400 de matrícula B-87223.

Però l'objectiu importat era, ja ho hem apuntat, el cotxe utilitari. FIAT té al mercat el model 600. Presentat al saló de l'automòbil de Ginebra del 1955 i dissenyat per Dante Giacosa, creador del Topolino, sembla ideal per als propòsits del govern i l'empresa. Petit, barat, de consum no excessiu i prou contrastat com per no ser un "fiasco" similar al que altres empreses nacionals ja han patit. L'acord se signa sense problemes i comença la instal·lació de la nova línia de muntatge. Tot és a punt per al naixement del 600.

## La criatura

El primer exemplar de Seat 600 fabricat a la Zona Franca, per cert, atorgat a un fill del general Muñoz Grandes, duia el número de bastidor 100-106-400.001 i va sortir de fàbrica el 27 de maig d'ara fa cinquanta anys.

Aquest primer model era un exemple de sobrietat tot i costar 65.000 pessetes d'aquell temps. Sense cap mena d'ornament al tauler de comandament ni cap palanca a la columna de direcció, tenia l'estàrter i la clau d'arrencada entre els dos seients davanters i les palanques dels intermitents estaven situades a la part central d'aquest tauler, amb una llumeta inclosa. A més, les dues portes d'accés a l'interior s'obrien cap endarrere, cosa que, al marge de dificultar l'accés als seients posteriors, feia possible que, si no es tancaven bé, el vent les obrís mentre el cotxe anava per la carretera, amb tot el perill que això suposava. Per rematar-ho, dur el motor a la part posterior del cotxe (al davant, la meitat del maleter estava ocupat pel dipòsit de la benzina) feia que aquest tendís a rescalfar-se, cosa que obligava a molts a dur el capó del darrere obert.



Nadal de 1970 a Barcelona. La popularitat del Seat 600 es palesa en el fet que tots els cotxes aparcats en aquest carrer de Ciutat Vella són d'aquesta marca.

### FITXA POLICIAL

**Nom:** Seat 600 **Any naixement:** 1957  
**Amplada:** 1,380 m **Alçada:** 1,405 m **Longitud:** 3,215 m **Pes:** 585 kg  
**Potència:** 21,5 cv **Cubicatge:** 633 cc **Velocitat màxima:** 95 km/h  
**Combustible:** Gasolina **Capacitat del dipòsit:** 27 litres  
**Consum mitjà:** 7 l/100 km **Autonomia:** 400 km  
**Carrosseria:** 2 portes que s'obrien pel davant **Maleter:** Davanter  
**Motor:** 4 cilindres en línia **Potència del motor:** 21,5 cv a 4.600 rpm  
**Canvi de marxes:** Manual amb 4 relacions més la marxa enrere  
**Tracció:** Posterior **Amortidors:** Telescòpics  
**Frens:** De tambor al davant i al darrere  
**Refrigeració:** Per aigua, amb ventilador impulsat per corretges  
**Lubrificació:** Bomba accionada per l'arbre



Malgrat tot, l'èxit fou fulminant. Fins al punt que calia apuntar-se en una llista d'espera que, si no es tenia alguna mena de recomanació o un contacte a la fàbrica, podia durar anys.

Un cop aconseguit, el feliç propietari es convertia sovint en mecànic. Un manual exhaustiu que explicava el funcionament de la màquina i una caixa d'eines força completa ho feien possible. No cal dir que, de forma quasi immediata, l'enginy dels afeccionats va començar a "trucar" el vehicle per poder-li treure millors prestacions.

## Els fills

Aquesta primera versió del Seat 600, anomenada 600N per diferenciar-la de les posteriors, va tenir una vida relativament llarga. Amb algunes innovacions puntuals com el retrovisor de dues posicions, la possibilitat de tirar aigua en marxa per netejar els vidres o la incorporació d'un termòmetre de l'aigua i un llum d'alerta per al possible rescalfament. Amb tot, la modificació més important s'havia fet l'any 1958, quan les palanques venen a integrar-se a l'eix del volant.

No seria fins a l'any 1963 que la sèrie 600N seria substituïda per

la versió anomenada 600D. Amb més potència, que permetia superar els 100 quilòmetres per hora i arribar als 110, el model millorava l'aspecte exterior amb un embellidor lateral i dotava els fars de visera. Per dintre, el comandament d'arrencada havia pujat al centre del tauler i els intermitents es desplaçaven a la zona situada a l'esquerra del volant, juntament amb l'estàrtter.

La tercera versió també va trigar. No fou fins al 1970 que veié la llum el 600E, en el qual les modificacions, al marge d'un nou augment en la potència, eren bàsicament estètiques. La més important, el canvi de sentit en l'obertura de les portes que va passar a ser com les actuals. La segona, la incorporació dels deflectors a les finestres anteriors. Aquells triangles independents del vidre que, girats, permeten renovar l'aire sense les molèsties del vent entrant per la finestra.

Quedava per fer la que podríem considerar versió de luxe. El 600L. Aquí sí, pensat per donar potència i velocitat, el model arribava als 140 quilòmetres per hora.

Però el mercat havia fet un canvi substancial. L'inici de la dècada dels setanta marcarà la fi del monopoli estatal en el món de l'automòbil amb l'entrada a Espanya de marques com Ford, que muntaran les seves pròpies empreses de fabricació. Seat haurà d'adaptar-se a les noves circumstàncies modificant models i creant-ne de nous. L'estiu de 1973, després de vendre més de 800.000 exemplars, la cadena de producció del popular 600 es tanca.

Mentrestant, a Europa s'estrena *L'últim tango a París*. Per sort, els catalans encara teníem un cotxe per anar a Perpinyà. Un 600.

## L'evolució en el temps



600 N

600 D 1a sèrie

600 E

600 L Especial



600 N



600 N



600 D 1a sèrie



600 D 1a sèrie



600 D 2a sèrie



600 D 2a sèrie i 600 E



600 E



600 L Especial



600 N



600 D i 600 E



600 N i 600 D fins al 1967



600 D a partir del 1967

## Els companys de viatge



RENAULT 4/4



RENAULT GORDINI



RENAULT 4-L



RENAULT R-6



RENAULT R-8



RENAULT R-10



SEAT 1500

El 600 fou, de llarg, el més popular dels cotxes d'aquelles dècades. Però no seria lògic que oblidéssim els cotxes pels quals tothom sospirava. Si més no perquè eren un element de diferenciació d'aquell "model únic" que omplia les nostres carreteres.

La casa **Renault**, no massa ben vista per allò de ser francesa, va començar amb el model **4/4**, hereu de la segona guerra mundial i una de les respostes d'aquell país a l'escarabat alemany. Aviat vindria un model més evolucionat, amb un disseny més racional, si més no extern. El **Gordini**. Durant molts anys, fruit de l'autarquia encara vigent que castigava les importacions amb impostos molt forts, aquest fou el cotxe, juntament amb el **2 CV** de Citroën, dels inconformistes. De tota manera, els seus resultats no acabaren de ser bons i arribà el **4-L**. Però Renault aspirava a cobrir més segments de mercat i va entrar en la sèrie

dels números amb models com l'**R-6**, l'**R-8**, amb el motor també situat a la part del darrere del cotxe i un morro característic, i l'**R-10**, de gamma creixent en prestacions i volum.

Els models de **Citroën** també arrencaven d'un model mític, el **2 CV**. Un cotxe pensat per servir molts anys i simplificat al màxim en els seus requeriments de manteniment. Un cotxe quasi tot-terreny, curiosament amb les portes davanteres obrint-se com les dels primers 600, del qual s'explica l'anècdota d'un pagès francès que, després de fer quasi deu mil quilòmetres, va descobrir que tenia més marxès que la primera. Lògicament, la casa es va resistir a abandonar aquell model i l'únic que va fer fou donar-li una mica més de confort. Aparegué el model **Dyanne 6** i després el model anomenat "familiar" i que responia a les sigles **AMI-6**. La gamma alta, en aquest cas, estava perfectament coberta pel **DS**, el popular "tiburón".

La casa **Simca** no es va quedar enrere, tot i ser un model una mica posterior, el **Simca 1000**, i la seva versió millorada, el **Simca 1200** també feren forat en un mercat que, recordem-ho, dominava Seat.

I **Seat** també va veure que el mercat, fruit del desenvolupament econòmic incipient i l'entrada de divises per turisme i treball a l'estranger, demanava models nous que diferenciessin al propietari. Sense arribar als extrems de pompositat i aparença dels Dodge que aparegueren a les nostres carreteres, Seat va anar traient al mercat models de gamma creixent. Des del **850** al **124**. Models que feren oblidar ràpidament el **1500**, durant molt de temps cotxe oficial i vehicle dels taxistes.



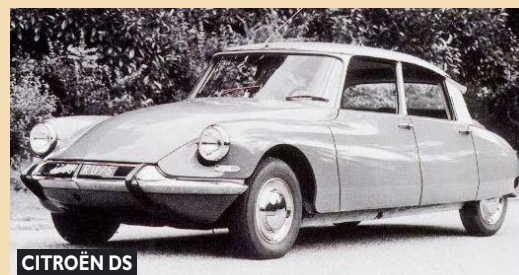
CITROËN 2 CV



CITROËN DYANNE 6



CITROËN AMI 6



CITROËN DS



SIMCA 1000



SIMCA 1200



SEAT 850



SEAT 124