

EL SEAT

600

Hace tiempo que se nos metió entre ceja y ceja hacer un artículo dedicado al coche más querido por la mayor parte de los españoles, es decir, el SEAT 600, y conste que lo digo con conocimiento de causa, ya que después de muchos años volví a adquirir uno de estos vehículos y experimento cada vez que lo aparco y me bajo de él, la mayor cantidad de comentarios de las personas cercanas que no podía ni imaginar.

Qué bonito, yo tuve uno cuando saque el carnet de conducir y lo pase estupendamente. Con uno como este nos íbamos de vacaciones toda la familia y nos cabía todo. Como me gustaría volver a comprarme uno, fue el coche que más disfruté, pero cuando cambié de coche lo dejé en el desguace, y mira que me arrepiento. En fin, estos comentarios son los habituales cuando paro, según comentaba, y conste que lo entiendo cada vez más.

Pues bien, el protagonista de nuestro artículo cumplió en 2007 los cincuenta años, es decir que es de una generación muy próxima a muchos de nosotros, si bien cuando nacimos ambos, él se dejaba conducir por nuestros padres y nosotros todavía estábamos en pañales.

Comenzó su fabricación en España bajo licencia FIAT, ya que su creador fue el ingeniero Dante Giacosa que se planteó hacer un utilitario pequeño aunque con mucho espacio interior y que fuese propulsado por un motor refrigerado por aire de dos cilindros, como su pariente el FIAT 500, si bien la cosa cambió y pasó a estar propulsado por un motor de cuatro cilindros refrigerado por agua que daba 21,5 caballos con sus 633 centímetros cúbicos, que fue presentado en el Salón de Ginebra en marzo de 1955.

La evolución en nuestro país del 600, tras su presentación pasó por una versión descapotable, que disponía de un techo de lona enrollable que se fijaba con un sistema de correas de cuero para evitar sustos durante la marcha, y

que costaba 70.000 pesetas, es decir 5.000 pesetas más que el modelo con techo.

En 1963 sale al mercado el modelo D que proporcionaba 29 caballos gracias a la subida de cilindrada a 767 centímetros cúbicos y a algunos retoques en el carburador.

En el año 1970 se presenta la versión E en la que externamente se percibe el cambio en la forma de apertura de las puertas, ya que las bisagras pasan a colocarse delante y la cerradura atrás, con lo que se evitan los peligros de que en el sentido de marcha se abriese una puerta mal cerrada en contra del viento, con el consiguiente riesgo para los pasajeros.

El año 1972 se presenta el último modelo de esta gama, el L que proporcionaba 32,5 caballos, gracias a un incremento en la relación de compresión que pasó a ser 8,5 a 1, y a un nuevo colector de escape de salidas independientes.

En definitiva, estas 800.000 unidades producidas a lo largo de 17 años, han dejado una huella difícilmente igualable en el mercado de automoción de este país.

Dicho lo cual, vamos a entrar en lo nuestro, es decir, ¿qué ha sido y es, lo mío con este coche?



Alejandro Lazcano Arranz

Subdirector General de
Planificación y Coordinación
Informáticas
Ministerio de Trabajo
e Inmigración





Pues bien, mi primer contacto fue aquella tarde que vino mi padre a casa con aquel 600 azul claro, matrícula M-271931. A partir de entonces tratar de ver cómo se arrancaba, cómo se cambiaban las velocidades, la ayuda a limpiarlo y por fin, el día en el que después de cambiar los platinos, me dejó mi padre ayudarme a comprobar si saltaba chispa a las bujías, sujetando el cable que terminaba en un capuchón que se encajaba sobre las mencionadas bujías, y qué sorpresa, noté por primera vez la fuerza de la corriente.

El siguiente 600 fue el que utilizábamos como vehículo complementario al familiar para ir por Madrid a las gestiones de difícil aparcamiento. Se trataba del modelo 600 D y lo compré a mi tío que ya no lo utilizaba, y recuerdo que cumplió perfectamente su trabajo.

Cuando no pensaba ni de broma, volver a tener un 600, me encontré el invierno pasado en uno de mis viajes a Asturias, en la visita a mi buen amigo César en San Roque del Acebal, que había un Seat 600 blanco bajo una capa de nieve. Le pregunté, ¿y este coche?



Es de un cliente que ha comprado otro y no le cabe en el garaje, de manera que lo vende.

Lo eché un vistazo y vi que estaba muy bien de bajos, cosa bastante rara en este modelo que solía sucumbir por esta causa pasando en directo al desguace.

En seguida llegamos a un acuerdo sobre el precio, y comenzó una nueva aventura, que ha concluido con un modelo totalmente exclusivo.

Comenzamos por instalar un volante de madera Nardi que conseguimos vía Internet en Tokio.

A continuación conseguimos un colector de escape Abarth 4,2,1 y el correspondiente silencioso también Abarth procedentes ambos de Italia.

El siguiente paso consistió en la sustitución de la tapa de balancines, por otra de aluminio también Abarth, que actuaba de soporte o colector de admisión para un nuevo carburador de doble cuerpo Weber 32 DMTR.

El último paso ha consistido en cambiar las llantas por otras más anchas de 13 pulgadas y la sustitución de la suspensión original por la suspensión Abarth, que consiste en el ballestón delantero invertido y unos muelles posteriores de cinco espiras con lo que ha bajado 3 centímetros hacia el firme, lo que supone un mayor agarre.

En definitiva, el coche va como un tiro y se tiene muy bien, sin perder el aspecto de un 600, lo cual le sigue dotando del glamour que todos añoramos.

Os animo a repetir mi experiencia sobre este veterano, ya que es sumamente placentera.