

**El**  
**600**

**Un sueño  
sobre ruedas**

**Javi Martín**

**Larousse**

© Texto **Javi Martín**  
© Prólogo **Jaime Sánchez**  
© Posfacio **Isidre López**  
© Ilustración **ver página 192**

Dirección editorial  
**Jordi Induráin Pons**

Edición  
**Carlos Dotres Pelaz**

Diseño de cubierta y de interiores, maqueta y preimpresión  
**Isaac Gimeno (lanada.org)**

Corrección  
**Rocío Gómez de los Riscos**

© **LAROUSSE EDITORIAL, S. L., 2022**  
Rosa Sensat, 9-11, 3.ª planta — 08005 Barcelona  
teléfono: 93 241 35 05  
larousse@larousse.es  
www.larousse.es  
facebook.com/larousse.es  
@Larousse\_ESP

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes plagieren, reprodujeren, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte y en cualquier tipo de soporte o a través de cualquier medio, una obra literaria, artística o científica sin la preceptiva autorización.

El editor ha procurado por todos los medios a su alcance no contravenir la regulación sobre marcas comerciales y material sujeto a copyright. Para cualquier rectificación, rogamos se dirijan a la dirección de correo electrónico que consta en esta página.

Primera edición  
**Noviembre 2022**

ISBN: **978-84-19250-93-3**  
Depósito legal: **B-16856-2022**  
1E11



PAPEL DE FIBRA  
CERTIFICADA



# Agradecimientos

Posiblemente esta sea la parte más complicada de todo el libro, la destinada a los agradecimientos. Elegir solo a un puñado de personas, cuando hay tantas a las que mencionar, se torna difícil, incluso incómodo. Nadie se merece estar fuera, pero tampoco se puede incluir a todo el mundo. Así pues, ¿a quién recordar y agradecer la ayuda prestada? ¿A mis padres? A ellos no hace falta que les diga nada, ya saben que les doy mil gracias por todo. ¿A mi pareja, Isabel? Pobrecita, lo que tiene aguantar todos los días no se compensa con un agradecimiento. ¿Al señor Javier Alcaide por su apoyo? Nos conocemos desde el colegio, han pasado más de veinte años, no necesita que le agradezca nada, ya lo sabe. Tendría que dar las gracias incluso a Adolfo, el padre de Isabel, por echarme un cable con algunos datos... La lista es muy larga.

No obstante, sí me veo en la obligación de destacar, por encima del resto, a ciertas personas porque sin ellas, quizá, no habría llegado hasta el final. Por un lado, a Carlos Dotres, editor en Larousse;

no he visto a nadie con un temple y una diplomacia como las mostradas por él. Gracias por aguantar todo este tiempo y no enviar a unos sicarios a por mí. Jaime Sánchez, *alma mater* de la colección SEAT en Rodaje, quien, sin conocerme absolutamente de nada, ha estado ahí cuando lo he necesitado y, además, se ha encargado del prólogo de este libro. ¡Gracias! Y, por supuesto, a José Enrique Elvira, fundador y director general de Eventos Motor, quien me puso en contacto con Jaime. Y no puedo olvidar a Isidre López, responsable de SEAT Históricos, quien ha sido el encargado de escribir el posfacio.

Y, por último, pero no los últimos, a todos los que estáis a punto de leer este libro. Espero, de veras, que lo disfrutéis.

**Javi Martín**

Septiembre 2022

# Prólogo

Como una fuente inagotable a partes iguales de nostalgia, afición y recuerdos, una vez más, tenemos entre nuestras manos una obra dedicada al mítico SEAT 600. Esto demuestra sin ningún género de dudas que el enorme interés que suscita nuestro querido y emblemático utilitario no tiene fin, más bien al contrario: su interés aumenta a paso firme entre todas las generaciones, desde las más jóvenes, como su primer clásico, hasta las más veteranas, a las que sin duda estimula y mantiene vivos sus mejores recuerdos.

Qué fácil ha sido escribir esta última frase —«mantiene vivos sus mejores recuerdos»— y, sin embargo, qué difícil es transmitir este sentimiento a través de un texto. Realmente, hay que vivir la experiencia en primera persona. Un servidor, cada vez que tiene la ocasión y el privilegio de mostrar alguna de las unidades de SEAT 600 pertenecientes a la colección de SEAT en Rodaje, observa con gran admiración ese vínculo tan especial y emotivo que se crea entre la persona y el coche, vínculo que, a pesar de la dificultad intrínseca que conlleva, voy a intentar describir con el mayor rigor posible.

Al entrar y ocupar el sencillo asiento del conductor del 600, la persona acaricia el volante de pasta con las yemas de los dedos, posa la mirada en el parasol y mueve sutilmente el pomo de la palanca de cambios. En ese preciso instante se traslada, a través

del estímulo de sus recuerdos, a aquellos momentos significativos de tantas vivencias y experiencias en común que a lo largo de los años le brindó este noble utilitario, y llega a la conclusión de que el 600, en su época, fue un miembro más de la familia.

Quiero destacar que el SEAT 600, en el contexto de entonces, no fue un coche modesto, como cabría pensar hoy en día. Todo lo contrario: estaba destinado a una amplia clase media, a la que iba a permitir organizar con libertad sus escapadas a la playa o a sus pueblos de origen, sin la incómoda necesidad de recurrir a los poco eficientes transportes públicos de la época.

Aunque de forma moderada, a lo largo de sus años de producción, este emblemático vehículo fue evolucionando tanto técnica como estéticamente, desde aquellos primitivos modelos de mediados de 1957 hasta el modelo L Especial de 1973, mucho mejor acabado. Hubo familias que incluso estrenaron más de uno, y, con el paso del tiempo, se convirtió en un magnífico segundo coche.

Como cierto número de lectores posiblemente sepa, en nuestra colección privada disponemos de cinco unidades diferentes, algunas de ellas fruto de transformaciones realizadas por distintos carroceros de la época. A mi juicio, la más destacada es la furgoneta Siata Formichetta o Furgoneta Costa, una simpática versión mixta que incluye dos asientos tra-

seros a modo de transportín en el interior de la caja de carga. Quizás pueda resultar un tanto extraño, pero hay que tener en cuenta que, en su época, a este tipo de vehículo se le daba un doble uso: de lunes a sábado (sí, sí, el sábado entonces era laborable y escolar) podía estar destinado al uso de un vendedor ambulante trasladándose de pueblo en pueblo atendiendo mercadillos de periodicidad semanal, y el domingo, desplegando sus prácticos transportines, servía para ir de excursión familiar... ¿Quizás estamos frente al primer monovolumen?

Estaremos todos de acuerdo en que hoy en día, sesenta y cinco años después del inicio de su andadura, la magia del 600 sigue uniendo a las personas; en aquellos primeros años, como coche de familia, y en la actualidad, como vehículo de colección gracias a su participación en innumerables encuentros de aficionados a los vehículos clásicos; en mi caso concreto, participando cada año en un viaje de seis días por España compuesto por más de un centenar de SEAT 600 y organizado por TraveSEAT.

No quisiera finalizar estas líneas sin agradecer tanto al editor como al autor la oportunidad que me han brindado al poder escribir este prólogo. Para mí, ha sido un placer y un privilegio. Espero y deseo que la lectura de este libro les resulte tan entretenida como lo ha sido para mí. Muchas gracias por su atención.

## **Jaime Sánchez**

Fundador e impulsor de la colección SEAT en Rodaje

# Índice

## 10 La «escapada nacional»

- 12 Así era la España de los cincuenta
- 15 Nace SEAT
- 19 Proyectos de futuro: el 1400
- 24 El segundo modelo de SEAT: el 600
- 30 «Todos a la playa»
- 36 El 600 catapultó la industria nacional

## 40 600: Un número con varias letras

- 42 Un 600 tras otro
- 44 El 600 N
- 48 El 600 descapotable
- 50 El 600 D
- 54 El 600 E
- 56 El 600 L Especial
- 58 100 % utilitario: 600 Comercial, Formichetta...

## 62 ITV al 600

- 64 Diseño italiano *made in Spain*
- 68 El motor
- 71 El chasis
- 74 Mantenimiento y averías comunes
- 80 Preparadores y especialistas

## 88 Un día en las carreras

- 90 El 600 en competición
- 96 Modificaciones y trucajes para triunfar
- 100 Los Abarth de Talleres Juncosa
- 104 Simonetta Garib y otras mujeres al volante

## **110 El 600 deja paso a la historia**

- 112** Derivados del 600
- 117** El 800: el 600 de cuatro puertas
- 120** El 600 por el mundo
- 124** El 850, a rebufo del 600
- 128** 1973: adiós, 600; hola, leyenda
- 130** El 127, un sucesor extraordinario

## **134 Álbum familiar**

- 136** En la fábrica de montaje de la Zona Franca
- 142** La compra del 600: plazos, pluriempleo y horas extra
- 146** Adornos, Biodramina y ¡la suegra!: la «experiencia 600»
- 154** El 600 te lleva al trabajo, al cole o al guateque
- 161** Motes del 600... y de sus propietarios
- 167** Travesías en 600

## **175 Epílogo. Esa sensación al ver pasar un 600**

## **178 La galaxia del 600 hoy día**

- 180** Talleres
- 184** Clubes
- 186** Encuentros

**190** «Desde siempre, al servicio de las personas»  
por Isidre López (SEAT Históricos)

**192** Agradecimientos editoriales y créditos fotográficos

# La «escapada nacional»







# Así era la España de los cincuenta

**El SEAT 600 no fue un simple coche; había algo más en ese automóvil que le permitió convertirse en toda una institución. Para comprender los motivos que hicieron del 600 (o Seiscientos) algo fuera de lo normal, conviene conocer la tesitura por la que pasaba la población española cuando se puso en circulación, mediada la década de 1950. Sin las circunstancias vividas en España aquellos años, es muy posible que el Pelotilla (uno de los apelativos con el que los amantes de los vehículos clásicos lo llaman) no hubiera llegado a convertirse en algo tan sensacional.**

Con el logo de FIAT —origen de nuestro 600—, este coche se convirtió en el vehículo que motorizó Argentina de forma similar a como lo hizo en España bajo el sello de SEAT. Revolucionó la industria de aquel país como hizo con la española, y fue la base de un crecimiento de la clase media nunca visto. También pasó lo mismo en otros lugares, como Yugoslavia. En cambio, en Italia, su país natal, nunca tuvo el mismo éxito, como tampoco lo alcanzó en otros países, posiblemente porque contaron con sus propios vehículos encargados de motorizar los respectivos territorios: Italia tenía el pequeño FIAT 500; Francia, el Citroën 2CV y luego el Renault 4, mientras que Alemania contaba con el Volkswagen Tipo 1 (el popular Escarabajo).

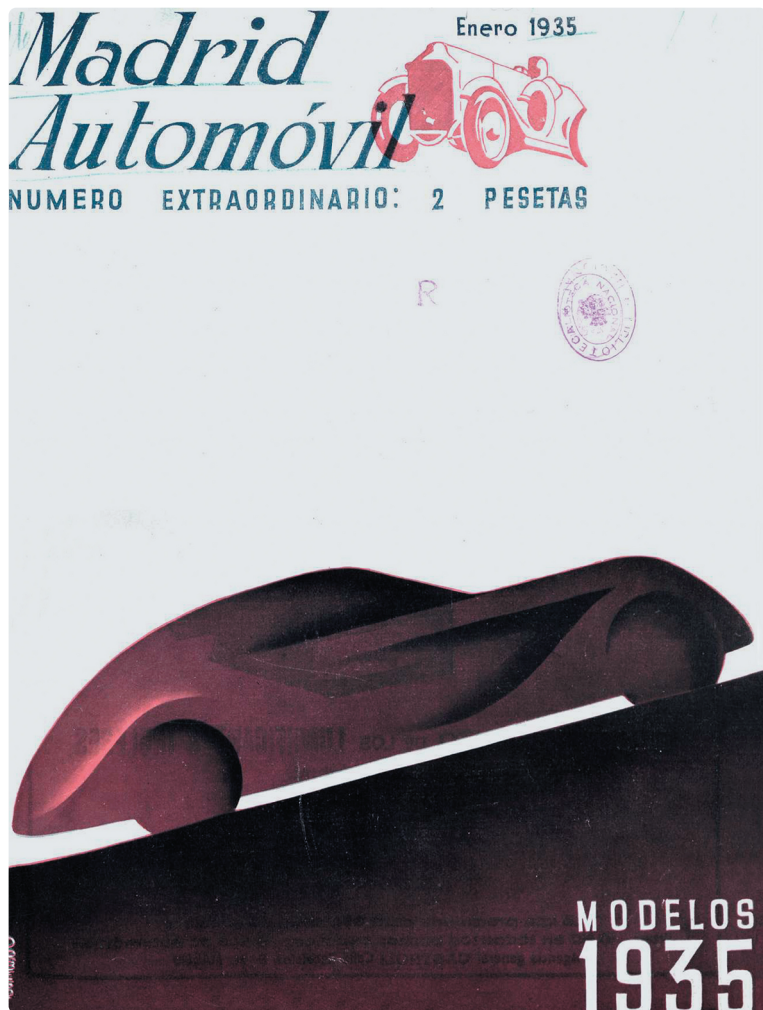
También es cierto que España presentaba un escenario casi perfecto para que un pequeño vehículo como el SEAT 600 echara raíces y creciera de forma exponencial, un escenario, todo hay que decirlo, provocado por el acto más despreciable del que es capaz el ser humano: una guerra. Sí, la guerra civil espa-

ñola generó una situación inmejorable para que un vehículo sencillo y económico como el 600 alcanzara el éxito... Aunque no es menos cierto que nadie se lo esperaba tan grande, ni siquiera los responsables de traer el 600 a España.

La Guerra Civil comenzó en 1936 y acabó en 1939, pero algunos historiadores, como Jorge Marco, autor de *Guerrilleros y vecinos en armas*, señalan que, en realidad, no puede considerarse que la contienda llegara a su fin antes de 1952. Esta afirmación cuadra bastante con el estado del país en aquellos años. España no se recuperó totalmente del conflicto hasta pasada la década de 1950, mientras que otros países del entorno europeo, tras sufrir una guerra mundial en la que no participó el nuestro, se recuperaron mucho antes. La España de los años cincuenta y sesenta se encontraba muy lejos de ellos.

Así pues, cuando el sencillo 600 se puso en circulación, todavía se sufrían las secuelas de la guerra. Limitándonos al transporte privado, solo reciente-





En las páginas 10-11, dos miembros de una familia española de los sesenta, la González-Villa concretamente, reposta su 600 camino de las ansiadas vacaciones.

Viejos buenos tiempos.

Cubierta de un número extraordinario de 1935 de la revista *Madrid Automóvil*. El parque automovilístico, la industria de la locomoción y la red e infraestructura viaria (y, por supuesto, el papel cuché) iban a quedar seriamente afectados por la guerra desatada un año después, tras la cual hubo que recomenzar casi de cero.

mente se había paliado la escasez de combustible, no había una industria automovilística digna de ese nombre y la propia SEAT aún no había hecho nada realmente importante. El 600 era tan solo el segundo modelo que ponía a la venta. Estamos hablando de una empresa cuya experiencia en la producción de automóviles era casi nula. Sirva de ejemplo que, entre 1954 y 1960, produjo poco más de treinta mil unidades del SEAT 1400, el primer automóvil fabricado por la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, un nombre, por cierto, que básicamente era una adaptación del de FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino).

### Un coche «de verdad»

Por aquellos años, la industria automovilística nacional se limitaba a los restos de antes de la guerra, junto con coches de marcas como Renault o Citroën. En 1953 se comenzó a producir en Valladolid el Renault 4CV y desde 1956 Citroën ofrecía el 2CV, fabricado en Vigo. El Biscuter, también de patente francesa, se comenzó a ensamblar en 1953, mientras que en 1955 aparecía en España el italiano Isetta y en 1958 el alemán Goggomobil. Está claro que la oferta automovilística no era precisamente nutrida por entonces. Pero esto no explica por sí solo el rotundo éxito del 600 desde el pri-

mer momento y que todo el mundo acabara teniendo uno (de ahí otro de los mote que iba a recibir: el Ombligo). Es más, cuando el SEAT 600 se puso a la venta no era en absoluto un artículo barato para el español medio, ni tampoco era fácil de comprar. Su precio, es cierto, era inferior al de sus principales competidores, pero, aun así, adquirir un 600 suponía un gran esfuerzo, principalmente porque había que abonar el montante completo al comprarlo. Al principio no existía la financiación; el pago a plazos llegó después, instaurado por la propia SEAT para el propio 600, lo que iba a provocar, ya sí, el crecimiento irrefrenable de su popularidad.

Un SEAT 600 puesto en la calle, es decir, listo para circular —impuestos incluidos—, costaba unas 71 400 pesetas (esto es, más de quince mil euros de hoy). Su rival más directo —tanto en lo comercial como en el papel de «motorizadores» del país—, el Renault 4CV, costaba unas dos mil pesetas más. Sí, evidentemente, había automóviles más económicos, aunque sería mejor aplicarles el término *vehículo*, ya que había que recurrir a ar-

tilugios como el Biscuter para encontrar algo más barato que un 600. Hablamos de un aparato con cuatro ruedas, pero sin puertas ni techo; ni siquiera tenía marcha atrás.



Un remolque con 600 cruza la plaza de España de Barcelona. Faltaba poco para que fuera el propio turismo el que llenara esa y las demás plazas y calzadas del país.

De modo que, con el 600, nos encontramos con un coche «de verdad», de precio relativamente accesible y que, tras sus inicios, iba a poderse pagar a plazos. No había nada similar entonces... y el éxito no se hizo esperar. La posibilidad, para muchísima gente, de tener un coche propio supuso, finalmente, el portazo definitivo a las penurias derivadas de la guerra; dio inicio a mil aventuras que de otra forma no se hubieran podido haber llevado a cabo y también fue el comienzo de cierta libertad que hasta ese momento solo era un anhelo para mucha gente que se desplazaba en coches de línea o trenes que dejaban poca cabida para los sueños. El SEAT 600 democratizó el transporte privado (como también democratizaría las carreras), sirvió de base para crear una industria a su alrededor hasta ese momento casi inexistente, impulsó la red viaria y, quizá lo más importante, encarnó durante prácticamente dos décadas muchos afanes de libertad y progreso.



¿Coche de juguete o reflejo de una sociedad que iba saliendo de la penuria? Varios Biscuter circulan por Madrid, hacia 1954. Las calzadas eran anchas, muy anchas, para estos microcoches.

# El segundo modelo de SEAT: el 600

La elección del FIAT 1400 fue un acierto, porque permitió que la plantilla, los proveedores y la propia SEAT en general se fueran formando poco a poco y sin demasiadas presiones externas. Era importante no contar con un exceso de pedidos, pues haber generado una lista de espera muy larga habría afectado a la imagen de la recién fundada empresa y a todos sus implicados, viéndose obligados a trabajar bajo una elevada presión. Eso, a su vez, al tratarse de una plantilla sin experiencia, habría afectado a la calidad de la producción y al aprendizaje. Al evitarlo, se sentaron las bases para dar el «gran salto adelante» de SEAT: ¡el 600!

Todo marchó como se esperaba, las cosas fueron evolucionando y el SEAT 1400 dio paso al 1400 A en 1954, con un motor un poco más potente, ligeramente más rápido, nuevos detalles de diseño y más capacidad del depósito de combustible. En diciembre de 1956 apareció el SEAT 1400 B, con mejoras en todos los apartados, entre ellas un motor con 58 CV capaz de alcanzar los 135 km/h. En mayo de 1958 salió a la calle el 1400 B segunda serie o «Especial», al que se conoció como «Mercurio» por su velocímetro de cinta horizontal. Además, también hubo carrocerías especiales, como una versión alargada del 1400 B, fabricada por la propia SEAT y denominada «Gran Turismo» (vehículos empleados en su mayoría por la policía armada y la guardia civil), o las que fabricó el carrocerero Armengol: una furgoneta que acabó teniendo revisiones «familiar» y «comercial».

En 1955, SEAT ya había fabricado 7000 unidades del 1400, el único modelo que salía de la línea de montaje construida en la Zona Franca de Barcelona. En el acuerdo inicial con FIAT se estipulaba la producción de un único modelo; en ningún momento se había llegado a plantear un segundo coche. Sin embargo, el buen ritmo que estaba obteniendo el 1400 dio pie a un segundo acuerdo. Este se firmó en 1955, para incluir el FIAT 600 en el catálogo de SEAT.

La marca italiana había lanzado ese mismo año su pequeño 600, haciendo su presentación oficial el 9 de marzo en el Palacio de Exposiciones de Ginebra. Llegaba para reemplazar al ya desfasado FIAT 500 Topolino, un modelo muy popular y que había servido, en parte, para motorizar Italia. Igual que España tras la Guerra Civil, al acabar la Segun-





Recreación del estudio del mítico diseñador Dante Giacosa en Casa 500 (Turín), el espacio dedicado por FIAT a su historia.

da Guerra Mundial, Italia debía recuperarse de una destrucción masiva. Y empezó, como cabe esperar, por abajo, motorizando el país con vehículos ligeros, muy sencillos y con bajísimos costes de producción. Esta situación empezó a mejorar en la década de 1950, cambiando las necesidades, pero también las exigencias y los gustos de la población.

### **Dante Giacosa: el padre del 600**

El FIAT 500 apareció en 1936 y, apodado cariñosamente «Topolino», resultó ser un coche muy popular que llegó a impresionar al propio Benito Mussolini. Era un coche muy bien proyectado por el ingeniero Dante Giacosa, a partir de unos simples

requerimientos: había que crear un vehículo económico, fácil de conducir y fiable, pero con capacidades suficientes para desenvolverse con soltura por unas ciudades que empezaban a notar un aumento de la circulación en sus calles.

La recuperación de la economía y la industria italianas tras la guerra hizo que el Topolino no tardara mucho en quedar obsoleto, y FIAT volvió a confiar en Dante Giacosa para crear su reemplazo. Giacosa había entrado a trabajar en FIAT en noviembre de 1928, tras haberse graduado en el Politécnico de Turín en 1927, con veintidós años. Trabajó en proyectos militares hasta que ascendió en 1933 a jefe de la oficina técnica, pasando a dejar su impronta en todo tipo de vehículos, incluido el famoso FIAT 8V.





Línea de montaje y salida del 600 en camión de la fábrica de Barcelona, escenas que se volvieron cotidianas a lo largo de tres lustros.

Su trabajo más exitoso y reconocido mundialmente fue el FIAT 600, un coche que iba a marcar una época... y no solo en Italia. Esto supuso cumplir un sueño, pues, al parecer, desde que fuera nombrado jefe de la oficina técnica, ya tenía el propósito de crear un automóvil que fuera objeto de deseo de muchos conductores, aunque seguramente nunca esperara un resultado como el que logró.

## El primer 600 sale de la Zona Franca

El 27 de junio 1957 salió de la línea de producción la primera unidad del SEAT 600. Llegaba poco después del inicio de la producción del FIAT 600, que había comenzado en 1956. De esta forma, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo ponía en circulación su segundo modelo, el cual compartía catálogo con el SEAT 1400 A, un coche al que iba a superar con creces en aceptación y en visión comercial. Algo, por otra parte, totalmente lógico, al ser un vehículo más económico, más al alcance de la clase media española que empezaba a florecer. De hecho, esa clase media creció exponencialmente en buena medida gracias al 600.

Pero la puesta en circulación del SEAT 600 no fue el éxito que todos ahora damos por supuesto desde su lanzamiento, porque no era barato. El precio franco fábrica era de 65000 pesetas, un dinero que había que abonar al contado, pues en aquellos años no existía el pago a plazos. Esto suponía un enorme dispendio para la gran mayoría de los que querían comprar un 600 entonces, hasta que fue la propia SEAT la que instauró el pago a plazos, y a partir de ahí todo cambió.

El 600 salía ganando al compararlo con su rival directo, el Renault 4CV, y los propios microcoches, como el Biscuter, el Isetta o el Goggomobil, vieron que su mejor argumento de ventas, el precio, había dejado de ser su gran baza. Es cierto que seguían siendo más baratos y, en general, económicos, pero el 600 fue el primer coche «de verdad» al

que un español de clase media o media-baja podía no solo aspirar, sino efectivamente comprar. Los microcoches eran muy pequeños, con motores igualmente pequeños, limitando mucho su rango de uso, la versatilidad y su posible uso como coche familiar. El SEAT 600 supuso una revolución: la sociedad veía que sus esfuerzos servían para algo. Generó esperanza, una sensación de libertad que llevó a dar forma a lo que los historiadores llaman «la España del 600».

**«El día que los españoles subieron al 600 empezaron a alejarse de su pasado e iniciaron una excursión de fin de semana de la que aún no han vuelto».** Manuel Vázquez Montalbán

La producción del SEAT 600 finalizó en agosto de 1973. Se habían fabricado casi 800000 unidades. Sirvió como base para diversas transformaciones, participó en múltiples vivencias y anécdotas, se le dedicaron canciones, y hoy sigue presente en nuestros álbumes de fotos, en nuestros recuerdos y en nuestros sueños. Se fabricaron versiones con volante a la derecha para el extranjero y se exportaron tras el cese de producción con un total de 171 500 coches en formato CKD (*completely knocked down*, desmontado para su montaje en su destino).

El SEAT 600, un coche sencillo, económico, una «simple» herramienta, provocó un crecimiento exponencial de la industria auxiliar en España. Fue el primer coche de miles de españoles, con el que muchas mujeres comenzaron a conducir, y supuso el inicio del turismo nacional; el SEAT 600 fue, en suma, una revolución social que todavía hoy es tema de análisis. Según las estadísticas, tuvo tal éxito que uno de cada cuatro coches que circulaban por España en 1971 era un SEAT 600. Como el famoso toro de Osborne, se convirtió en un objeto más del paisaje de nuestras carreteras.





El 600, de gala y en el día a día.  
Luce en el Salón del Automóvil de 1958.