

**GÉNESIS DEL SEAT 600**  
**Diseño, gestación y desarrollo**  
**Estructura y características básicas**



En mayo de 1957 comenzaron a salir de las líneas de montaje de la factoría SEAT en Zona Franca las primeras unidades del SEAT 600. La marca española, que ya fabricaba el 1400 con licencia FIAT, negoció con la italiana la licencia para producir en Barcelona un segundo coche. Este modelo, el 600, era la segunda versión del que había sido lanzado dos meses antes en Italia, con mayor relación de compresión, leves cambios en la distribución y ventanillas descendentes en vez de correderas, entre otros detalles técnicos y estéticos.

El modelo original diseñado por el ingeniero Dante Giacosa, respondía a unas condiciones muy concretas: un vehículo de 4 plazas y 450 kg de peso (200 para la mecánica y 250 para la carrocería) con una velocidad no inferior a 85 km/h, con plena libertad para decidir la ubicación del grupo motor-transmisión, delante o detrás. Tras analizar ambas posibilidades Giacosa eligió la fórmula *todo atrás* –popularizada por el VW Escarabajo alemán y el Renault 4CV francés- debido a su menor coste, pues en aquel entonces no estaba seguro de poder disponer de juntas homocinéticas suficientemente baratas y fiables para montar en un coche de tracción delantera producido en gran serie.

Aunque también se estudió un bicilíndrico opuesto refrigerado por aire, el motor que llevaría el futuro modelo fue un cuatro cilindros en línea con refrigeración líquida, dispuesto longitudinalmente detrás del eje posterior y unido a una caja de cuatro relaciones. Las válvulas, situadas en cabeza de la culata, eran accionadas por varillas y balancines mientras que la distribución se realizaba mediante un árbol de levas lateral mandado por cadena; el cigüeñal disponía de tres apoyos. La cilindrada inicial era de 570 cc y la potencia de unos 16 CV, suficientes para alcanzar 88 km/h de velocidad máxima con un peso total previsto de

515 kg. El radiador, debido a la falta de espacio, iba situado al lado del bloque y enfriado por una bomba de agua que se acoplaba al motor a través de un brazo en el centro del cual giraba el ventilador, orientado a contramarcha. Para calentar el habitáculo se utilizaba una solución tan simple como dirigir el aire caliente del motor hacia el túnel central de la carrocería, que lo conducía al interior del vehículo.

“El motor es de una simplicidad ejemplar, y simplicidad es sinónimo de fiabilidad”, escribió Giacosa en sus memorias. En realidad, todo el coche era de una sencillez proverbial. La suspensión, independiente en ambos ejes, con brazos triangulares y ballestón transversal delante, y brazos triangulares longitudinales y muelles helicoidales detrás. Los frenos de tambor en las cuatro ruedas, y la dirección de tornillo sinfín y sector helicoidal. Las llantas medían 12 pulgadas de diámetro. Había diseñado los elementos mecánicos de forma que la cantidad de chapa necesaria para contenerlos fuera mínima, e incitado a los responsables de la carrocería a reducir las dimensiones de los capós delantero y trasero.

Pese a su pequeño tamaño, no tenía porque ser un coche incómodo. De hecho, la habitabilidad fue una de sus mayores virtudes gracias a que había sido concebido *desde dentro hacia fuera*. Giacosa hizo dibujar primero el habitáculo a fin de situar el volante y los mandos de la forma más adecuada y poder determinar las dimensiones ideales de las puertas para entrar y salir fácilmente. “Con mis largas piernas me fue fácil mostrar a mis colaboradores cómo había que concebir la apertura de las puertas, el paso de los pies y la posición de los pedales en el pequeño espacio disponible. Siempre he sido muy exigente en lo referente a la posición del conductor y la accesibilidad.” Quizá las largas extremidades inferiores del técnico piemontés fueran el motivo de que las puertas del vehículo se abrieran a contramarcha.

El modelo recibió la denominación comercial de 600, guarismo a medio camino entre el cubicaje finalmente decidido (633 cc) y el peso resultante (590 kg); la potencia ascendió a 19 CV SAE (Normas de la Society of Automotive Engineers, utilizadas en esa época) a 4.600 rpm. La producción dio comienzo a principios de 1955. Su aceptación entre el público fue inmediata y el éxito tan grande que SEAT decidió apostar con fuerza para traerlo a España en una decisión que se mostró acertada, El SEAT 600 nació dos años después en Barcelona y su salida al mercado superó todas las previsiones.

## **EVOLUCIÓN DEL SEAT 600**

### **Modelos sucesivos: N, D, E, L. Variantes y derivados**

El primer 600 fabricado por SEAT -al que posteriormente se denominará 600 N para distinguirlo de las siguientes versiones- presenta muy pocas diferencias con respecto al original. Lleva el motor de 633 cc y 21,5 CV SAE (Normas de la Society of Automotive Engineers, utilizadas en esa época) a 4.600 rpm, y su precio es de 65.000 pesetas. El interior es bastante espartano, con dos sencillos asientos delanteros cuyo respaldo se abate para permitir el paso a la banqueta posterior, detrás de la cual hay un pequeño espacio para bolsas y objetos.

A partir de julio de 1958 también se ofrece una versión con techo corredizo de lona, el SEAT 600 Descapotable, que cuesta 5.000 pesetas más que el normal. En la Feria de Muestras de Barcelona de 1959 SEAT exhibe un monovolúmen de 4 puertas, 6 plazas y 710 kg de peso, derivado de la berlina normal, al que denomina 600 Múltiple. No es otro que el FIAT 600 Multipla, pero a diferencia del italiano éste no llegará a fabricarse en serie.

En febrero de 1961 aparece el SEAT 600 Comercial, sin asiento posterior ni ventanillas traseras y acabado muy básico. Se trata de un pequeño vehículo de carga para flotas y usos comerciales, por lo que está exento del Impuesto de Lujo; la propia marca lo empleará en sus servicios de asistencia técnica en carretera. Aquel mismo año el SEAT 600 recibe una serie de mejoras técnicas (carburador más grande, dinamo y batería de mayor potencia, ventilador de aluminio) que le permiten ganar 3 CV de potencia y aumentar su velocidad máxima hasta sobrepasar la barrera de los 100 km/h.

En julio de 1963 SEAT lanza el 600 D, la versión de mayor difusión –se produce sin muchos cambios hasta 1970- que reúne un conjunto de mejoras sustanciales, entre ellas un carburador más grande, ya dotado de bomba de aceleración, depósito de gasolina de mayor capacidad y muñequillas del cigüeñal reforzadas. La cilindrada es incrementada a 767 cc y la potencia sube a 29 CV SAE (Normas de la Society of Automotive Engineers, utilizadas en esa época) a 4.800 rpm; también aumenta el peso (605 kg) pero la velocidad máxima es ahora de 110 km/h. El tirador de arranque desaparece en favor de una llave convencional ubicada en el centro del salpicadero. La nueva tapicería de paño y otros detalles contribuyen a mejorar el confort del habitáculo. En el exterior el cambio más llamativo son los pilotos delanteros de posición e intermitencia, que dejan de estar encima de las aletas para ubicarse bajo los faros.

En septiembre llega el SEAT 800, modelo sin equivalente en la gama FIAT. Esta berlina 600 de cuatro puertas era realizada fuera de la fábrica por Carrocerías Costa, de Terrassa, a partir de los monocascos enviados por SEAT, que volvían a la Zona Franca alargados 18 cm y con dos puertas más. El resto del bastidor y de la mecánica eran idénticos al 600 D, y costaba unas 74.000 pesetas. Por aquellas mismas fechas apareció otro derivado del 600 pero con vocación comercial, la Formichetta, una furgoneta construida en Tarragona por la firma SIATA sobre la plataforma del utilitario y con capacidad para 300 kg de carga. Más tarde, para satisfacer la demanda, Costa empezó a producir un modelo casi idéntico (copiado de la Formichetta, de hecho) que denominó Furgoneta SEAT Costa.

Durante los siete años que se estuvo comercializando el SEAT 600 D recibió diversas modificaciones tanto técnicas como estéticas (asientos, llantas, parachoques, viseras de faros, etc) dirigidas a mejorarlo en lo posible sin variar en lo esencial. Tal vez lo más significativo de este periodo fuera el lanzamiento en 1966 del nuevo SEAT 850, con la misma base mecánica que el 600 pero mayores prestaciones y comodidad.

En febrero de 1970 deja de fabricarse el 600 en Italia y se presenta su tercera evolución en España: el SEAT 600 E. La novedad más importante son las puertas, que por fin se abren

en sentido convencional e incorporan cerradura a ambos lados. No hay cambios mecánicos pero sí estéticos o prácticos para mejorar el confort y la facilidad de utilización por parte del usuario (faros, tapizado, etc).

En 1972 aparece la última, más potente y mejor acabada de todas las versiones del 600: el SEAT 600 L Especial. Sin tocar la cilindrada (767 cc) se ha variado la relación de compresión (aumentada a 8,5:1), la distribución (incorporando el árbol de levas del 850 Especial) y la carburación (incremento de 1 mm en el diámetro del difusor), así como los colectores de escape, con lo que la potencia sube a 32,5 CV (SAE) -28 DIN- a 5.500 rpm, y la velocidad máxima a 120 km/h. La terminación interior es más cuidada, y puede llevar extras como alternador, luneta trasera térmica o moqueta en el piso. Cuesta 3.800 pesetas más que el E, pero continúa siendo el coche más barato del mercado español, incluso por debajo del Citroën 2CV-6.

En agosto de 1973 termina la producción del SEAT 600. Al año siguiente, la compañía lanza el 133, modelo estudiado conjuntamente con FIAT pero sin equivalente en la gama italiana. Sigue el esquema técnico del 850 y del 600 –a los que sucede- con la mecánica del 127 adaptada a la fórmula *todo atrás* y los rasgos estilísticos del 126. El 133 se distribuye en el mercado europeo a través de la red de FIAT, y se monta bajo licencia española en Egipto y Argentina. Su vida comercial se prolonga durante ocho años, cesando la fabricación en 1981 tras haberse producido más de 200.000 unidades. El avance imparable de los nuevos polivalentes con motor y tracción delantera deja obsoletos a modelos como el sucesor del SEAT 600, uno de los últimos representantes del concepto *todo atrás*, tan común en los utilitarios europeos más populares a lo largo de casi cuatro décadas.

### Ficha técnica

Modelo	600 N	600 D	600 E	600 L	800
Periodo de fabricación	1957-63	1963-69	1970-73	1972-73	1963-68
Cilindrada (cc)	633	767	767	767	767
Diámetro x carrera (mm)	60x56	62x63,5	62x63,5	62x63,5	62x63,5
Relación de compresión	7,5:1	7,5:1	7,5:1	8,5:1	7,5:1
Potencia (CV SAE)	21,5/24,5	29	29	32,5	29
Carburador	22/26	28	28	28	28
Velocidad máxima (km/h)	95/101	110	110	115	108
Consumo medio (l/100 km)	7,2	8,0	8,0	7,8	8,0
Longitud (m)	3,28	3,30	3,30	3,30	3,48
Peso (kg)	590	605	605	615	635

## **SOCIOLOGIA DEL SEAT 600**

# **Influencia del SEAT 600 en la vida de los españoles**

## **Un fenómeno socioeconómico**

El SEAT 600 vino a poner casi literalmente al país sobre –cuatro- ruedas. Su profunda influencia en la vida de los ciudadanos españoles sigue siendo materia de análisis para los estudiosos sociales. Cuando historiadores y sociólogos hablan de “la España del 600” se refieren a un periodo crucial de nuestro pasado reciente, en el que se deja definitivamente atrás la sombra de la posguerra para entrar en una nueva etapa marcada por la esperanza de un futuro mejor. Y nada lo simboliza con mayor propiedad que este pequeño utilitario, que contribuyó a mejorar las condiciones de vida de buena parte de la población poniendo a su alcance la posibilidad de disfrutar de cierta movilidad e independencia.

Cuando fue lanzado a mediados de 1957, el mercado automovilístico nacional contaba con una oferta muy limitada y las pocas marcas presentes todavía tenían escasa capacidad productiva: el 1400, un turismo de tipo medio-alto (140.000 pesetas) de la propia SEAT (10.590 unidades en 1956), el Renault 4/4 fabricado por FASA en Valladolid (5.780 ejemplares en 1956), de precio más elevado que el 600 (73.500 pesetas), y el inalcanzable Pegaso Z-102, sofisticado deportivo para ricos (desde 330.000 pesetas) que se hacía prácticamente a mano (en seis años sólo se construyeron 84), aparte de vehículos de importación sujetos a determinados cupos.

Por otro lado, su aparición tuvo un efecto letal para cierto sector de la industria: arrasó con la pléyade de microcoches, motocarros y motocicletas con sidecar que había dominado las calles y carreteras del país hasta entonces; la mayoría de sus fabricantes desaparecieron en pocos años o tuvieron que reconvertirse a marchas forzadas. Y es que el SEAT 600 era, por fin, un automóvil; modesto pero un verdadero automóvil con puertas metálicas, ventanillas con cristales que subían y bajaban, asientos para cuatro personas y hasta calefacción. Incluso podía llevar radio, aunque hubiera que pagarla aparte.

La expectación generada por el nuevo SEAT era enorme. Las solicitudes de compra alcanzaron cifras impensables: en marzo de 1957 la cartera de pedidos superó a los 100.000 y hubo que cerrar la admisión. Los plazos de entrega llegarían a prolongarse hasta cuatro años, dando pie a una curiosa picaresca para conseguir un ejemplar. En 1958 su producción se multiplica por 6. De 80 coches diarios en el primer trimestre de 1961 se pasa a 100, aumentando después a 120 para alcanzar paulatinamente los 240 hacia finales de 1964.

Con la llegada del SEAT 600 D en 1963 empezó su etapa de máximo esplendor, erigiéndose en el modelo casi hegemónico del parque móvil nacional durante casi una década. La fuerte demanda origina un aumento de producción, provocando una reducción de los costes que repercutirá en un descenso del precio de venta, lo cual volverá a estimular otra vez la demanda. Al mismo tiempo, el tejido industrial barcelonés se refuerza gracias a la demanda de toda clase de componentes generada por la fábrica de la Zona Franca. Es el inicio de una etapa prodigiosa para SEAT en la que su red de distribución se afianza y la marca consolida su primacía en el mercado español. Tiene una plantilla de 10.000 trabajadores y produce 300 coches diarios. La exportación forma parte de sus planes de expansión, y de las primeras remesas de SEAT 600 a Colombia pasará a exportar a doce países distintos.

Los españoles se habían bajado de la moto para subirse al SEAT 600, y sus familias se acostumbraron pronto a salir de fin de semana en coche. Con él empezaron a conducir muchas mujeres; luego podía quedar como segundo coche para la ciudad, y a su volante se iniciarían también los hijos y más adelante los nietos.

El auge de las excursiones dominicales y las vacaciones motorizadas sembró el germen del automovilismo recreativo dividiendo al país entre peatones y *seatonos* -“la carretera nacional es tuya, hombre del 600”, cantó años después Moncho Alpuente-; el SEAT 600 hizo que se empezara a viajar mucho más no sólo por la península sino incluso a una Europa todavía desconocida para buena parte de la población.

“El secreto básico y prácticamente único de la estabilización económica española es el SEAT 600”, según este axioma del economista Fabián Estapé que él mismo atribuye a su maestro Joan Sardà Dexeus. Cuando un número creciente de personas de las clases sociales más modestas accede a algo tan simbólico como un automóvil la defensa de la propiedad privada empieza a encontrar partidarios inesperados. Aunque pagado a plazos y limitado a los fines de semana era un sueño de libertad al alcance de casi todos. Incluso quienes podían permitirse un modelo de mayor categoría lo utilizaban por razones prácticas. Su pequeño tamaño y gran maniobrabilidad lo hacía imbatible en el tráfico urbano. Por su sencillez, economía y resistencia el SEAT 600 fue la base del negocio de muchas autoescuelas, empresas de alquiler de coches, flotas comerciales...

El 3 de agosto de 1973 salía de la cadena de montaje el último 600, un L Especial de color blanco, que los trabajadores de la fábrica despidieron con una pancarta en la que decía: “Naciste príncipe, mueres rey”. El fin de su producción era la crónica de una muerte anunciada que llenó portadas de periódicos y semanarios como *Autopista*: “Porque todos sabemos lo que ha sido el SEAT 600 en España,” – glosaba esta revista- “punto de arranque de nuestra vida moderna, centro de atracción de millares de familias, ilusión de la juventud estudiosa y entusiasta, aglutinante de esfuerzos, compendio de ensueños y realidades de superación...”

La popularidad alcanzada por el SEAT 600 es comparable a la que tuvo el VW Escarabajo en Alemania, el 2CV en Francia o el Mini en Inglaterra. Rebautizado con sobrenombres como *Seílla* o *Garbancito* o *Pelotilla*... reproducido como juguete, miniatura o coche de *Scalextric*, protagonista de innumerables chistes y chascarrillos, de una película y hasta una canción, la mística del SEAT 600 nace de esta historia de amor entre un país y un automóvil que excede su naturaleza mecánica. “El día que los españoles se subieron al 600 empezaron a alejarse de su pasado e iniciaron una excursión de fin de semana de la que aún no han vuelto”, escribió el desaparecido periodista y escritor Manuel Vázquez Montalbán, a quien se considera el cronista sentimental de la transición. El SEAT 600 será, para siempre, el coche de todos los españoles.



## CUADRO DE PRODUCCIÓN DEL 600

Año	Unidades	PVP (Pesetas)
1957	2.586	65.000
1958	12.009	70.000
1959	22.795	70.000
1960	23.416	70.000
1961	23.186	70.000
1962	28.426	70.000
1963	36.302	65.000
1964	61.091	63.500
1965	66.478	63.100
1966	66.431	63.000
1967	67.308	63.000
1968	71.608	63.000
1969	63.808	63.000
1970	79.123	68.100
1971	53.720	70.020
1972	69.755	72.800
1973	35.703	77.291
<b>Total: 783.745 unidades</b>		

