

SEAT

UNA FABRICA QUE HA HECHO HISTORIA -



En 1886 nació el automóvil moderno. Aunque ese año, Maybach y Daimler presentaron un carruaje modificado al que habían aplicado su motor, no era más que un demostrador de las posibilidades de ese propulsor. El alemán Karl Benz buscó deliberadamente crear un vehículo para el transporte. Así, en ese mismo año, patentó el primer coche de la historia. Se trataba de un vehículo fabricado en metal y con tres ruedas, que montó un motor fabricado por el propio diseñador de, aproximadamente, 0,88 CV. Pero la genialidad no radicaba en su funcionamiento, sino que aplica una serie de ideas aún vigentes, como el diferencial. La transmisión se realiza mediante correa y utiliza ruedas de radios y goma. Esta circunstancia no debe hacer olvidar que los vehículos de vapor estaban en todo su apogeo. En 1885, un vehículo de este tipo logró completar el viaje entre París y Viena. Y otro viaje, éste en automóvil, marcó el despegue del nuevo vehículo. En agosto de 1888, Berta Benz, la esposa de Karl Benz, decidió utilizar el vehículo de su marido para desplazarse entre Mannheim y Pforzheim. Se trató del primer viaje de la historia de un vehículo de este tipo. Pronto los coches empezaron a interesar al público, y los pioneros Benz y Daimler los fabricaron en sus respectivas empresas, fundadas en 1890. La competencia apareció en Francia. En 1890 hizo su aparición el primer Panhard & Levassor, mientras que Peugeot, conocido constructor de bicicletas, presentó su primer coche en 1891. En sólo una década, hasta el final del s. XIX, se crearon, tan sólo en Francia, unos 30 fabricantes de automóviles. Se trataba todavía de vehículos rudimentarios, basados en coches de caballos adaptados. Es comprensible que los distintos tipos de carrocerías llevaran el mismo nombre de los carruajes de los que se derivaban. Surgieron los primeros coches con carrocería, Break, Spider, etc. En este sentido, en la década de los 90, la empresa Benz empezó a diversificar su oferta ofreciendo distintos tipos de carrocerías al gusto del cliente. A partir del exitoso Benz Victoria, de cuatro ruedas y motor de 3 CV, se realizaron un buen número de variantes. También se presentaron los primeros vehículos pensados para el transporte de mercancías y pasajeros, como el camión Daimler de 1891. En estos últimos años del siglo surgieron gran cantidad de nuevos fabricantes y entusiastas del automóvil. Sus nombres y empresas han subsistido, en algunos casos, hasta hoy día. Ya conocíamos a Benz y Daimler que darán lugar años más tarde al gigante Daimler-Benz, y a Peugeot. Pero también nacen Opel, Fiat, Ford, Renault, etc. La evolución

continuó; pronto se abandonó el motor trasero para pasarlo a la parte delantera, entregando la fuerza a las ruedas traseras. Se optó por mejorar la potencia del motor dotándolo de dos o cuatro cilindros, en vez de uno. También se introdujeron los amortiguadores, en unión de ballestas, así como los neumáticos, desarrollados en su concepción moderna por el inglés Dunlop. El coche progresó con rapidez, lo que no impidió que fuera un vehículo de vapor el primero en llegar a la línea de meta en la primera carrera de coches de la historia, la París-Rouen de 1894. Se trataba de un De Dion-Bouton, de vapor, que a pesar de ello fue descalificado y fueron un Panhard & Levassor y un Peugeot los ganadores oficiales.

NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

El siglo XX comenzó con un modelo de formas muy innovadoras que apuntó una línea que siguieron otros constructores y que, además, se hizo mítico por su nombre, el Daimler Mercedes. Se trataba de un coche muy evolucionado con motor de 4 cilindros en línea, 35 CV y transmisión por cadena, que adoptó su nombre de la hija de un empresario austríaco que solicitó un vehículo a la casa Daimler para competir en carreras. El afortunado nombre se convertirá en la marca de la casa Daimler en 1902. También, durante esta época, nacieron dos de las marcas de más prestigio de las siguientes décadas, la española Hispano Suiza y la británica Rolls-Royce, que marcó un hito con su modelo de lujo Silver Ghost. En 1908 nació el que será un gigante industrial, la empresa norteamericana General Motors, de la mano de William C. Durant. El mercado americano demostró su madurez, y Henry Ford lo impulsó decisivamente con la aplicación de la cadena de montaje a un coche extremadamente sencillo y económico, el Ford T, del que se llegaron a fabricar 15 millones de unidades hasta 1927. La industria del automóvil dejó de ser un trabajo artesano para pasar a convertirse en una industria de producciones masivas. El optimismo se adueñó de todos. Definitivamente, el motor de explosión desbancó al vapor y la mejor demostración fue la realización de una travesía entre París-Nueva York en 1906. Duró seis meses y venció un equipo alemán. También se apreciaron avances en las prestaciones de los vehículos, ya no eran aquellos cacharros humeantes y lentos. En 1909 se superaron los 200 km/h. Los coches que se podían comprar, ciertamente nada asequibles, ya superaban con holgura los 60 km/h y algunos hasta los 120 km/h. El año 1910 supuso el nacimiento de una marca mítica, Bugatti, que siempre se caracterizó por estar a la cabeza de la innovación técnica. Ese año presentó su primer modelo, el Bugatti modelo 13, obra del padre de esta empresa, el ingeniero Ettore Bugatti. Ese año también se presentó otro coche mítico, el Hispano Suiza Alfonso XIII, en honor del monarca español, que conducía este vehículo de 65 CV y era capaz de alcanzar los 125 km/h. Automóviles deportivos de este tipo participaron en la primera prueba automovilística celebrada en Montecarlo en 1911, el antecedente del famoso Rally. A partir de este momento, las competiciones automovilísticas fueron un fantástico instrumento publicitario para los fabricantes, así como un banco de pruebas para nuevas soluciones técnicas. Al llegar la I Guerra Mundial, el

automóvil no había logrado aún una implantación lo suficientemente grande como para desempeñar un papel decisivo durante el conflicto. Además, los métodos de fabricación, casi artesanal, que se utilizaban en Europa no permitían una mayor difusión. A pesar de todo, estuvieron presentes en todos los frentes como transporte, ambulancia, etc. El caso americano fue diferente porque los métodos industrializados aplicados hicieron del automóvil algo más común y útil. Como ejemplo cabe destacar que un modelo de Cadillac, de un precio nada asequible, el V8, logró vender 13.000 unidades en 1917. En ese país se utilizó el primer arranque eléctrico en 1911 y pronto llegaron las lámparas eléctricas junto con la batería. La guerra tuvo una consecuencia positiva para el automóvil. La necesidad de ingentes cantidades de armas, municiones y todo tipo de pertrechos llevaron al afianzamiento de una gran industria pensada para grandes producciones, que tras el fin del conflicto bélico tuvo que adaptarse a la nueva situación. Estas empresas vieron en el automóvil su campo de expansión. Así nacieron Citroën, BMW o la americana Lincoln, entre otras.



LA HISTORIA DEL SEAT - LA DÉCADA DE 50



La "Sociedad Española de Automóviles de Turismo" (SEAT) apareció el 9 de mayo de 1950 en el despacho de un notario. Firmaron la escritura pública el INI (Instituto Nacional de Industria), cinco bancos españoles y la empresa automovilística Fiat, que aportaba su tecnología y experiencia en el sector. Además, Fiat, dada su posición de privilegio en el pacto, impuso los criterios económicoindustriales por encima de los criterios políticos deseados por los miembros del estado totalitario. Gracias a este hecho, la fábrica se construyó finalmente en unos terrenos de la Zona Franca de Barcelona, muy cerca del puerto y, por lo tanto, con muy buenas comunicaciones, descartando la ubicación de las instalaciones en una zona "*más española*" como hubiera sido Merimé, que era la preferida por las autoridades.

En los primeros tiempos de funcionamiento de la sociedad, los principales lugares de responsabilidad fueron ocupados por ingenieros militares como José Ortiz Echagüe, primer presidente de la empresa, o Luís Villar Molina, que inspeccionaba periódicamente a través de las 22 hectáreas de las instalaciones los avances en las obras de construcción de las naves montado en su caballo.

Las primeras naves empezaron a levantarse poco después de que el congreso norteamericano aprobase un crédito de 62 millones de dólares fruto del final del aislamiento internacional al cual se había sometido el estado español desde la II guerra Mundial debido al triunfo, aquí, del fascismo. De todas maneras, esta obertura de fronteras fue más debido al hecho de haberse demostrado la ineficacia del embargo y a los intereses comerciales que no a la concesión de libertades. Además, los EEUU exigieron colocar sus bases militares estratégicas en el territorio español con total libertad como pago de la ayuda. Como ejemplo de la falta de libertades, en el Campo de la Bota de Barcelona, cinco miembros de la Confederación General de Trabajadores (CNT) fueron ejecutados en febrero de 1952. Fueron los últimos de una larga y sangrienta lista de 3385 ejecutados por decisión de los consejos de guerra fascistas catorce años después de finalizada la guerra.

Aquel mismo mes de febrero de 1952 el pan dejó de estar racionado y la iglesia, victoriosa por los acontecimientos, obligaba a los españoles a arrodillarse frente al Sagrario *"que guarda cuanto queda , de amor y de unidad"*.

Franco aprovechó el viaje a Barcelona para inaugurar el gran acontecimiento del año, el Congreso Eucarístico, para inaugurar también la factoría de SEAT. El "Caudillo por la Gracia de Dios" era el artífice de todos los triunfos y el salvador de todos los españoles, según se recordaba constantemente en "*su*" prensa, la única permitida.

Así, algunos de los 950 trabajadores que formaban la plantilla con la que empezó la producción, tenían su visión de lo que significaban las iniciales S.E.A.T: "Siempre Estarás Apretando Tornillos".

Esta graciosa transformación del nombre de la empresa no era, gratuita. Y es que los trabajadores tenían motivos suficientes para realizar este juego de palabras. El primer coche salió de la factoría de la Zona Franca el 13 de Noviembre de 1953. Se trataba de un automóvil del modelo 1400, que lo único que tenía de español era el montaje final, ya que la totalidad de las piezas procedían, en un principio, de las fábricas italianas de Fiat, tomando sentido entonces la transformación del acrónimo por parte de los trabajadores.

Otro hecho curioso que refleja el ambiente que se vivía en aquella época fue que, el hecho de que este coche saliese con la placa de matrícula B-87223 provocó cierta controversia a nivel español, ya que quería ponerle matrícula de Madrid para que esta ciudad superase en matriculaciones a las que se producían en Barcelona. Increíble pero cierto...

Mientras pasaba todo esto, empieza a verse claro que el crecimiento del parque automovilístico en los siguientes años sería importante, sino espectacular. Así, la competencia de la recién nacida SEAT no se quedaba quieta. Renault se instala en España, concretamente en Valladolid, en 1951 con el nombre de FASA-Renault y lanza al mercado su popular modelo "4/4".

De esta manera, España, que unas décadas después llegaría a ser una de las primeras potencias mundiales en la fabricación de automóviles, empieza su carrera de manera lenta y humilde. En Barcelona se atornillaban piezas italianas y en Valladolid (Renault) y Vigo (Citroën) se atornillaban piezas francesas.

Por lo que se refiere a la producción autóctona, se partía más de las buenas intenciones y de las ganas de modernizarse que no de los medios necesarios para realizarlo. Esto dio como resultado productos realmente curiosos e imaginativos, pero que, debido a la precariedad de medios del momento, no pudieron continuar desarrollándose hasta formar una industria 100% española. El resultado de esta situación se puede resumir en dos populares modelos de la época: el Isetta y el Biscuter.



Los Isetta fueron conocidos popularmente como "huevos", y sólo tenían una longitud total de 2'23 metros. El Biscuter era un pequeño autociclo diseñado en Francia por el aeronáutico francés Voisin y construido en Sant Adrià del Besòs (Barcelona) por la empresa Autonacional que montaba un motor de 197

cm³ y se vendía por unas treinta-mil pesetas. En 1956 existían 3500 biscuters en toda España. Estos populares descapotables funcionaban con el motor de una moto, su peso total era de 240 kilos, pero la llegada de los nuevos tiempos de bonanza económica precipitaron su desaparición a raíz del triunfo a partir de 1957 del que ha sido, seguramente, el automóvil más importante de la historia de España: el **SEAT 600**.



Cuando estos pequeños coches de cuatro plazas "para la familia y el hombre de negocios", tal como rezaba la publicidad de la época, empezaron a salir de la factoría de la Zona Franca, en 1957 (el primero, evidentemente, fue otorgado a un militar), Barcelona era una ciudad en plena expansión. El movimiento migratorio estaba en su punto álgido. "El Sevillano", tren que llegaba cada noche desde Andalucía, descargaba miles de familias enteras que se dirigían hacia barrios donde sólo había inmensos bloques de pisos como Bellvitge, Sant Ildefons, Montbau, etc.

Mientras, los obreros del ayuntamiento se encargaban entonces de cubrir la trinchera de la vía férrea de la calle Aragón, que poco tiempo después quedaría inundada de los "600", "2CV" y "4/4" que motorizaron España.



Hacia el final de la década, en la actualidad del mundo del automóvil destacaba Renault, que producía miles de unidades anuales del "Dauphine", conocido popularmente como el "coche de las viudas", debido a la tendencia que tenía a salirse de las curvas.

En el mundo del espectáculo de la época, Sara Montiel cantaba "El último cuplé" en el cine Tívoli. En cultura, Josep Maria de Sagarra pronunciaba por primera vez después de la guerra una conferencia en catalán.

Según afirma Manuel Vázquez Montalbán, "el día que los españoles empezaron a subir a los 600 empezaron a alejarse de su pasado e iniciaron una excursión de fin de semana del cual aún no han vuelto.

SEAT 1400: LOS ORÍGENES DEL SEAT



Al principio de lo que ha sido la SEAT, una de las razones que se tuvieron en cuenta para fabricar bajo licencia de Fiat y no de otra marca fué, precisamente, el atractivo del modelo 1400. Entre los pocos automóviles europeos de tipo mediano que se habían diseñado después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, tales como el Austin A-40, Bogward 1500, Morris Oxford o Peugeot 203, era el Fiat 1400, presentado en 1950, el más satisfactorio de todos. Y hubo suerte en este hecho, ya que dadas las circunstancias políticas del momento, las relaciones con Italia eran mucho más cordiales que con Francia, Gran Bretaña o Alemania.

Se trataba de un automóvil muy amplio, cómodo y, en cierta manera, innovador. Además de ser el primer Fiat concebido con una carrocería autoportante producido en serie, los directivos de SEAT, como Wifredo Ricart, con buenos contactos en el citado país transalpino, vieron en este un coche muy económico y altamente robusto. Ya desde la primera serie salida de las cadenas de montaje de la Zona Franca barcelonesa en 1953, se puede observar que tanto el estilo de la carrocería como el diseño interior tienen muchas reminiscencias de la moda dominante en los Estados Unidos en aquel momento, hecho en el cual tuvo mucho que ver la necesidad que tenían los italianos en aquel momento de utilizar capitales y proveedores norteamericanos para seguir adelante con la producción de sus factorías después de la derrota en la pasada guerra.

A consecuencia del envejecimiento del parque automovilístico del momento y a las escasas divisas disponibles, dado que aunque no existía un turismo en grandes cantidades ni tampoco emigrantes a Alemania, en España existía a principios de los cincuenta una auténtica necesidad de turismos de fabricación nacional para ser utilizados como coches oficiales o como vehículos de uso particular de la incipiente clase alta de aquellos años.

Poco a poco, se vio la necesidad de la obertura de fronteras del estado Español, sobretodo a partir del año 1950, cuando empezó el desarrollo y la modernización de la economía española.

Fue así como empezó la producción del SEAT 1400. Del primitivo SEAT 1400 se construyeron exactamente 2.500 unidades, hasta que en la primavera del 1954 fue substituido por una evolución del mismo, denominada 1400/A. Este modelo aún tenía una cantidad de cromados superior, sobretodo en la calandra y en las dos aletas posteriores, las cuales fueron modificadas para incorporar las características colas y unos nuevos grupos ópticos posteriores.

Estos cambios fueron muy leves si se comparan con los que mostraba a partir de diciembre de 1956 una nueva versión, el SEAT 1400/B. Su aspecto externo es todavía mucho más americano, si es que era posible y, de hecho, el Buick Century Riviera del 56 tiene muchos elementos estilísticos comunes. La abundancia de cromados hasta la exageración, los neumáticos de banda blanca, la oferta de serie de modelos con pintura en dos tonos o la luna posterior panorámica hacen de este 1400/B un auténtico "haiga" a la europea.



El SEAT de la subserie B se presentó en mayo de 1958. Se caracterizaba por un nuevo cuadro de instrumentos en el cual el velocímetro pasa a ser de los denominados "de cinta". El hecho de que este tipo de velocímetro se pareciese bastante a un termómetro, hizo que pronto este modelo fuera conocido como SEAT 1400 "mercurio".

Finalmente, se presentó el 1400/C que presentaba una carrocería totalmente diferente, la misma que después se utilizaría para el modelo SEAT 1500. En cambio, mantenía la misma mecánica i por ello conservó la misma denominación.

Tal como afirmaba Dante Giacosa, el gran proyectista de Fiat durante cuarenta años, "una de las principales calidades del 1400 es la de ser muy grande por dentro y pequeño por fuera", y la verdad es que la frase muy repetida desde entonces se hace realidad así que se entra en él. Pronto se percibe un ambiente interior de calidad en el cual intervienen la tapicería, los brillantes cromados, la gruesa moqueta de la cual disfrutaban los pasajeros posteriores o la tela que cubre todo el techo imitando franela de pelo largo.

Con un motor de 44 CV y un peso, pasajeros incluidos, superior a los 1200 Kg, la respuesta a la presión sobre el acelerador no puede ser brillante ni mucho menos, pero sí que tiene su encanto circular silenciosamente en cuarta velocidad a 80-90 km/h acompañados de un inesperado confort de suspensión. El balanceo que la carrocería experimenta en las curvas, el asiento corrido sobre el cual se acomoda el conductor y la parsimonia con la que se deben de marcar los recorridos del cambio son un cóctel exquisito para un chofer experimentado. Así es como el pasajero de detrás, que acostumbraba a ser alguna persona bien estante, podía ir leyendo cómodamente el periódico con un gran confort. A su alrededor, un cordón portamantas que va de lado a lado a la parte posterior del asiento corrido, la correspondiente luz de cortesía, el asa y el colgador facilitan el confort en los viajes largos.

En resumen, el SEAT 1400 representaba todo un lujo en la España de aquellos tiempos, el cual permitía a sus afortunados propietarios sentirse más parecidos a los actores y a las actrices que salían en las películas americanas.

SEAT 600 - EL AMOR DE TRES GENERACIONES



El **SEAT 600** nació en **1957**, el mismo año que desapareció el Biscúter. En aquellos momentos el parque de vehículos era muy reducido y predominaban los transportes públicos, los camiones y las motocicletas fabricadas en Catalunya, como la Bultaco, la Montesa, la Derbi o la Ossa. La Guzzi y la Vespa se importaban desde Italia, y la Mobylette venía desde Francia. Entre tanto ruido, el 600 fue el escogido para reinar antes de nacer. Su salida de fábrica coincidió con el estreno de los primeros parquímetros de París y el Sputnik ruso.

El 600 fue el hijo predilecto del "Plan de Desarrollo", casi su símbolo sobre ruedas. El plan pretendía llegar a una renta de mil dólares per cápita, un poco más de las 65.000 pesetas que costaba el primer modelo, con las puertas que se abrían hacia detrás y que si no se cerraban bien se las llevaba el viento.

Para conseguir uno era necesario apuntarse en una lista de espera que duraba años si no se disponía de contactos en el gobierno o en la fábrica. Después hacía falta firmar y pagar más letras y plazos de los que nadie se podía imaginar. Pero a pesar de ello, la producción y la demanda continuaron creciendo con la bonanza económica de los años sesenta, cuando la gente no paraba de comprar cualquier cosa.

El 600 era el único coche perfecto y posible para sus propietarios. Sólo coches como el Dauphine

o el Gordini podían eclipsarlo. Los padres de familia presumían de poder cruzar toda Catalunya con el 600 lleno hasta los topes y sin ningún tipo de problema, y si el motor se calentaba, se colocaba una madera que mantuviera la tapa del motor levantada. El hijo de aquel padre de familia le bajaba la suspensión, lo empapelaba de adhesivos i lo remataba con un alerón.

Pero el tiempo y el mercado no perdonan, y lentamente han ido desapareciendo. Sin embargo, aún quedan un gran número de unidades en funcionamiento y ya se han convertido en uno de los clásicos más apreciados del mundo del automóvil.

SEAT 600 Y SUS CARACTERÍSTICAS



La aparición del 600, en 1957, se convirtió en el fenómeno social del año y en el inicio de la motorización española y del desarrollo económico de los sesenta. Muchas familias de clase media hicieron realidad el sueño de adquirir su propio turismo por un precio aproximado de setenta mil pesetas. Y fue así como la caja de herramientas se convirtió en el juguete preferido de muchos

padres de familia y jóvenes con vocación de Fittipaldi que aprendieron mecánica hurgando el capó posterior.

Aunque el modelo español era una réplica exacta del que había lanzado Fiat unos meses antes, los dos diseñados por **Dante Giacosa**, muchos especialistas coincidieron en señalar que el pequeño utilitario español era bastante más resistente que su hermano turinés. Este vehículo de cuatro plazas, con un peso de 600 kilos y una velocidad máxima de 90 km/h en terreno plano, fue mejorando lenta pero constantemente durante sus 17 años de vida. Dotado al principio de una cilindrada de 600 cm³, pasó después a ser de 767 cm³ y mayor compresión. Las innovaciones propias de la marca catalana incluyeron versiones descapotables y también de cuatro puertas, el 800.

Este modelo, es un clónico del Fiat 600, el cual fue presentado en el salón de Ginebra de 1955, y fue recibido con satisfacción por un público europeo deseoso de un coche económico y de gran facilidad de conducción en ciudad. Este revolucionario modelo aprovechaba la experiencia del Fiat 500, popularmente conocido como Topolino, e incorporaba una solución técnica, el motor posterior, que hacía posibles cuatro plazas y un mayor espacio para el equipaje en un coche de tan sólo 3'21 metros de largo.

Pronto llegarían a España las primeras unidades importadas de aquel pequeño utilitario de la Fiat, inconfundible por sus ventanillas con lunas correderas y por sus tres "bigotes" horizontales en la calandra. En aquellos tiempos, los responsables de la SEAT ya habían acordado la fabricación de 600 en la factoría de la **Zona Franca**. El primer ejemplar del pequeño SEAT fue entregado en 1957 al hijo de un general del ejército, el cual fue seguido por 2.585 unidades más en el primer año de fabricación.

Este primitivo modelo disponía ya de elevallunas con manivela, y el diseño de la calandra ya presentaba el característico escudo con los números 600 y las dos franjas cromadas a lado y lado que salían del mismo.

Exteriormente se podía distinguir fácilmente por el hecho de no disponer de topes en el parachoques, de disponer de tapacubos de menor diámetro y por disponer de unos faros posteriores de color rojo con una pequeña protuberancia en su parte superior. En el interior llama la atención el hecho de que el volante es de una sección más fina y no existen palancas que salgan de la columna de dirección. La explicación recae en que la manecilla de los intermitentes, con indicador luminoso incluido, se encuentra situado en el lugar donde, tiempo después, se colocó la luz de intermitencia. Y es que, la

propia llave de contacto, es la que, al girar, va pasando de la luz de población a las luces de cruce y, finalmente, a la luz de carretera.

Comparado con otros coches de la época como los Biscúter, PTV o Isetta, el 600 era mucho más coche. Se trataba de un automóvil con techo de chapa y carrocería autoportante que admitía, oficialmente, cuatro plazas, e iba provisto de un motor de cuatro tiempos muy superior en fiabilidad i economía. A pesar de que el su precio era más alto, su atractivo de cara al comprador propiciado por su fabricación en serie, precipitó la desaparición de todos los constructores más modestos que no pudieron competir con él.

Producida entre 1957 y 1963 y caracterizada por sus intermitentes delanteros situados sobre las aletas, esta primera serie sufrió modificaciones a comienzos de 1958, cuando pasó a disponer en la columna de dirección de las palancas del cambio de luces y por el mando de las intermitencias. Aprovechando esta innovación, se introdujeron otras mejoras, como los topes en los parachoques, unos nuevos faros delanteros y un tapizado diferente. Durante aquél mismo año, apareció la versión del **600 descapotable**. Además de distinguirse por su techo de lona, poseía mayores refuerzos en todo el perímetro de la capota. Con un precio más elevado que el de la berlina convencional, a cambio ofrecía toda una concesión a la moda americanizante: los neumáticos de banda blanca. Como el plazo de entrega era menor que el de la versión capotada, fue el preferido de los impacientes.



En los primeros modelos, los intermitentes, el tirador interior de las puertas y la manecilla que ayuda a cerrar la puerta desde dentro eran de calamina cromada, mientras que en modelos posteriores ya fue de aluminio. Poner la llave en la cerradura de la puerta, independiente de la manecilla, y abrir la puerta "suicida" te transporta hacia a otra época, como demuestran la postura al volante, el dibujo del tapizado y el peculiar sonido del motor de arranque. Resulta sorprendente por la facilidad con que se conducen estos pequeños coches a pesar de su escasa potencia de 21'5 CV.

En 1961, junto con ciertos retoques en el árbol de levas y en el carburador, se introdujeron diversos elementos de confort: el retrovisor pasó a ser de posición noche-día, y si se quería lavar el parabrisas, ya era posible realizarlo en marcha, ya que al apretar un botón en el centro del cuadro delantero, salía agua desde dos pequeños surtidores colocados en la base del parabrisas. Para acabar, se incorporaba un termómetro de agua y un indicador de temperatura peligrosa. Esto fue debido a la propensión a calentarse de estos coches, ya que si sumamos la posición posterior del motor, la sobrecarga, el abuso del acelerador y el mal mantenimiento habituales en estos coches en aquellos tiempos, entenderemos el por qué muchos circulaban con la parte posterior abierta.

Para acabar, comentar como curiosidad que este vehículo venía con un completo juego de herramientas formado por trece piezas y un manual totalmente detallado que explicaba perfectamente todos los secretos mecánicos de este coche.

A pesar de los elogios de los usuarios y los sociólogos, y del protagonismo que adquirió en sus mejores tiempos, el 600 quedó olvidado. Por fortuna, actualmente ya ha pasado a ser un clásico y a ser considerado como una pieza clave de la historia del país.

LA DÉCADA DE 60

Al empezar la década de los 60, que podríamos calificar como década de los utilitarios, la motorización del estado español era un hecho del que daban fe las estadísticas: durante 1960, las carreteras se cobraron ya 1622 muertos.

En el campo social, el 19 de mayo detienen al futuro presidente de la Generalitat Jordi Pujol juntamente a una otra veintena de personas en el Palau de la Música de Barcelona después de cantar "El cant de la senyera" frente diversos ministros. Fue condenado a 7 años de prisión en consejo de guerra. Aquel mismo año la Banca Dorca de Olot da paso a Banca Catalana. En el marco europeo, el hecho más destacado fue el inicio de la construcción del muro de Berlín.

Aquellos años van estar profundamente marcados por la inmigración y el trabajo. En Barcelona, eran habituales las grandes concentraciones de trabajadores andaluces en la plaza Urquinaona, que se convertía cada mañana en un improvisado mercado de contratación de mano de obra barata.

Fueron años de las fibras sintéticas fabricadas en Catalunya como el enkalene de "la Seda" y el tergal de la Safa, que ayudaron enormemente al desarrollo económico del país. Buena prueba de ello fue, también la inauguración de "El Corte Inglés" en la plaza de Catalunya.

El sector del automóvil, fue uno de los principales beneficiados por la explosión económica de la época. Este hecho, unido al sistema de ventas mediante los pagos a plazos, hizo que las ventas aumentasen espectacularmente por todo el estado español y que empezase así la verdadera historia del automóvil en España. Renault fue la primera empresa automovilística en aplicar este tipo de venta en España, concretamente en su modelo Dauphine versión Gordine, que costaba 100.000 pesetas, pagados con una entrada de 50.000 y mensualidades de 7.000.



El consumismo que López Rodó propició con el "I Plan de Desarrollo", dio la salida al concepto de moda de los siguientes años: "el desarrollismo".

Mientras, Joan Fuster acababa de completar las últimas correcciones de la obra "Nosaltres els valencians" y un grupo desconocido hasta ese momento denominado Els Joglars presentaban su primer espectáculo "Mimodrames" en el salón de la Imagen de Barcelona. Nos encontramos ya en el año 1962, año en que desapareció la inolvidable Marilyn y cayó sobre Catalunya, un 25 de Diciembre la nevada más grande de las que se recuerdan.

Durante 1963, Raimon editó su primer disco "Al vent". En aquellos momentos, el salario mínimo se encontraba alrededor de las 60 pesetas, cosa que planteaba serias dificultades al sector del automóvil para conseguir vender sus productos. Por lo que respecta a las ventas de las diferentes marcas, el mercado se encontraba concentrado en tres principales modelos: el "2CV" de Citroën, el "R-4" de Renault (conocido popularmente como cuatro latas) y el más conocido de todos, el "SEAT 600" de la SEAT.

Durante los primeros años de fabricación del 600, la demanda de estos vehículos fue superior a la capacidad de producción de la empresa, cosa que contrasta con el elevado precio para la época. No es de extrañar, si tenemos en cuenta que la empresa, en aquellos momentos, sólo podía llegar a una media de 300 coches diarios con su plantilla de 10.000 trabajadores.

Esto demuestra que en 1964, mientras los americanos se dedicaban a bombardear el Vietnam, Catalunya empezaba a salir de la profunda crisis económica que la había acompañado desde el final de la Guerra Civil, y la gente lo aprovechaba para comprar cada vez más. Esto provocó profundos cambios en la estructura económica del país, como demuestran las compras de Can Jorba y el Banco Soler i Torra por parte de Galerías Preciados y el Banco de Santander respectivamente.

En el año 1965, SEAT lanzó al mercado el que supuso una gran mejora respecto a los modelos que hasta entonces fabricaba, el SEAT 1500, que vino a ocupar el lugar dejado por el SEAT 1400 ya en su versión C, ya que incorporaba un motor con un rendimiento netamente superior proveniente de Fiat y diseñado por el reconocido Aurelio Lampredi. De la buena calidad de este modelo en general, tanto en su diseño como en su construcción da fe el hecho que casi hasta la década de los 90 ha sido fácil ver alguna unidad circulando habitualmente por la calle.



Los primeros 1500, que se convertirían en el coche por excelencia de los taxistas, aparecieron en una época de movilizaciones obreras de cierta relevancia. Por ejemplo, 3000 trabajadores se manifestaron delante de la CNS apoyando la plataforma de CC.OO., de los cuales un centenar fueron detenidos. Al mismo tiempo, las protestas estudiantiles cada vez tomaban mayor fuerza, mientras la extrema derecha intentaba contrarrestarlo con la violencia. A pesar de todos aquellos problemas, los Beatles tocaban por primera y última vez en la plaza de toros Monumental de Barcelona y aparecían los primeros brotes de democracia al escogerse por votación las juntas de los colegios de abogados y Arquitectos.



En aquellos momentos, SEAT había conseguido vender ya más de medio millón de vehículos cuando sacaron al mercado el nuevo modelo de turismo que pretendía dar más espacio que el 600 para mantener su precio económico: el SEAT 850. Este, fue presentado en el "I Salón del Automóvil de Barcelona". El acontecimiento en cuestión se produjo un mes después de que nacieran las Comisiones Obreras poco antes que 130 sacerdotes se manifestaran con sotana frente la "Jefatura de Policía" de la Via Laietana como protesta por la tortura de un estudiante implicado en las protestas.

En mayo de 1968, mientras en París se producían unas violentas protestas de descontentamiento popular, se presentaba el nuevo modelo SEAT 124, del que se acabarían fabricando 200.000 unidades anuales. Este modelo, que obtuvo una gran aceptación, podía comprarse con relativa facilidad gracias a los plazos ofertados a través de Fiseat, sociedad recientemente constituida.

A finales de 1969 se presentó el SEAT un millón, un 124 de color amarillo, que fue adquirido por la ganadora del popular concurso televisivo "Un millón para el mejor". Para ilustrar el estado de la sociedad española del momento y de su falta de libertades, sólo hace falta ver un ejemplo: los españoles iban masivamente al cine a ver lo que estaba considerado como un éxito erótico sin precedentes, la película "Helga", un film sobre educación sexual que los alemanes proyectaban a sus hijos en la escuela.

SEAT 1500: SE COMPLETA LA GAMA



El SEAT 1500 fue un coche que apareció el año 1963. Se trataba de un coche que nació como sustituto del SEAT 1400, que ya se estaba comercializando en la su versión C y llevaba casi 15 años en producción. Se trata, por tanto, de un coche con vocación de vehículo de representación.

Incorporaba un motor de alto rendimiento pero, a pesar de este hecho, no resultaba suficiente para mover el extraordinario peso de este vehículo. Debemos precisar que el modelo de SEAT siempre montó un motor más pequeño que el del su homólogo italiano. Se trataba de motores de 1.400 cm³ y 1500 cm³, que hicieron que este modelo siempre se quedara un poco corto en aceleración.

De todas formas, se convirtió en el coche de representación de la década de los sesenta y, a medida que pasaba el tiempo, fueron los coches preferidos por los taxistas. Estaba considerado como un vehículo muy elegante y confortable y, como ya se ha comentado anteriormente, también era un automóvil con una gran calidad de fabricación demostrada por el hecho de que muchas unidades han llegado casi hasta nuestros días.

Por lo que respecta a la estética de este modelo, comentar que desde los primeros momentos hasta el ecuador de su vida productiva, estuvo profundamente marcado también por las influencias norteamericanas. Las primeras versiones era fácil verlas equipadas con los típicos neumáticos con banda blanca. De la misma manera, la parte posterior es muy significativa y heredera de la moda "atómica" empezada en los años 50 en USA, caracterizada por las enormes colas emulando alerones de cohetes. Igualmente, los cromados continuaban ocupando un lugar predominante en la calandra.

Al principio, el 1500 salió únicamente con un faro delantero a cada lado, pero a posteriori incorporó el característico doble faro de este modelo, colocado

en lo que es la prolongación de los "alerones" posteriores. Para finalizar decir que el interior también incorporaba elementos de confort destinados al segmento alto del mercado, como la tapicería, sin contar el gran espacio interior propiciado por sus más que generosas dimensiones para la época.

En este sentido, hay que destacar el hecho de que en el año 1965 apareció el 1500 familiar, extraordinariamente espacioso y dirigido a las familias numerosas bienestantes que se lo pudieran permitir y que se diferenciaba de la convencional por la verticalización de la parte posterior con la incorporación de una quinta puerta de carga.



SEAT 850: LA CONSOLIDACIÓN DE SEAT

El SEAT 850 es un modelo que, aparecido en el año 1966, fabricado hasta el 1974, y tomando como base el SEAT 600, intentaba conjugar el precio asequible de éste con una cantidad de espacio superior al del 600. En la segunda mitad de la década de los 60, el "desarrollismo" impulsado por el gobierno se encontraba en su punto álgido.

En abril del 1966 se empezaron a entregar las primeras unidades del 850, dándose la circunstancia de que una señora se va convirtió en la propietaria del primer 850 después de hacer cola desde las tres de la madrugada para entregar su solicitud.

Este modelo tenía un motor de 4 cilindros en línea de 843 cm³ y 37 CV de potencia con una relación de compresión de 8'8, montado sobre una carrocería portante metálica.

Su interior era muy espartano visto desde el punto de vista actual, pero resultó sensiblemente confortable para lo que se llevaba en aquella época. Su longitud total era de 3575 mm entre los extremos de los parachoques anterior y posterior con topes forrados de goma, mientras que su anchura máxima llegaba hasta los 1425. Podía acoger, oficialmente, hasta 4 viajeros, y su

interior se encontraba a medio camino entre el del 600 y el del posterior SEAT 124.

Así, toda la parte delantera del habitáculo ya se encontraba forrada, y no como en el 600 donde era prácticamente todo metálico. Las puertas llevaban las bisagras por la parte delantera, siendo por lo tanto mucho más seguras. La cerradura de cierre estaba integrada con la manecilla cromada de las puertas delanteras, las cuales incorporaban ventanas divididas en dos partes. Su parte anterior, estaba dotada de un cristal giratorio, mientras que el cuerpo de la ventana estaba formado por una luna de "sube y baja" mediante una manecilla elevavanas. A la vez, también incorporaba bloqueador de puerta para prevenir la apertura fortuita de la puerta en marcha. Por otro lado, las plazas posteriores disponían únicamente de lunas fijas sin posibilidad de obertura, lo cual hacía que pudiese llegar a ser bastante claustrofóbico en viajes mínimamente largos.

Debido a que al motor de este modelo se encontraba en posición posterior, el capó anterior, con las bisagras en la parte delantera, sólo contenía la rueda de recambio y algunos elementos de soporte del vehículo, como la batería, el lava parabrisas y los depósitos para el líquido de frenos, disponiendo del resto del espacio para colocar el equipaje. Por otro lado, la tapa posterior de acceso al departamento motor tenía la chapa desmontable para facilitar la manipulación.

Por lo que respecta al interior, denotaba claramente su parentesco con el del 600. Las butacas eran regulables e inclinables hacia delante, y el asiento posterior era abatible para poder aumentar la superficie de carga. En el mismo sentido, también se disponía de una bandeja detrás del asiento posterior, así como bolsas portaobjetos en los laterales interiores de las puertas, con los apoyabrazos adosados en los mismos.

Como elementos más enfocados al confort, hay que mencionar la incorporación de tiradores de sujeción tanto para viajeros anteriores como para los posteriores. El retrovisor incorporaba una luz de cortesía y se acompañaba de dos parasoles interiores orientables. Los ceniceros estaban tanto en el centro del tablero de instrumentos como en los laterales de las plazas posteriores.

El 850, a parte de la versión convencional, también contó con una versión diferente: el SEAT 850 4 puertas. Este modelo fue una versión exclusiva de la SEAT, o sea, no tenía correspondencia en Fiat y se trataba, por tanto, del primer intento serio de desarrollo español sobre base italiana.

Las principales diferencias respecto al anterior son las siguientes:

- Cuatro puertas con bisagras delanteras, con lunas del mismo tipo que en la versión de dos puertas.

- Las puertas también llevaban mecanismo bloqueador pero con la particularidad de que las posteriores eran únicamente bloqueables desde el interior, a la vez que las mismas no contaban con cerradura,

tal como es habitual en cualquier vehículo de 4 puertas.

El resto de las características son idénticas a la de la versión de 2 puertas.

SEAT 850 COUPÉ/SPORT COUPÉ



En la segunda mitad de los 60, la SEAT, además de ser la primera constructora nacional comercializaba más de la mitad de los turismos vendidos en España. A pesar de ello, la SEAT no se durmió en los laureles y, después de lanzar al mercado el SEAT 850, en 1967 decidió comercializar el 850 Coupé. Este compartía el mismo motor del 850 normal, pero utilizando una relación de compresión más alta, con la cual cosa llegaba a los 47 CV y conseguía una velocidad superior a los 140 km/h.

Este coche salió al mercado en colores blanco, beige y azul claro o rojo al precio de 126.775 pesetas, la cual cosa lo hacía muy atractivo. Así, el 850 coupé se convirtió en el sueño de la juventud de la época a gran distancia de los Morris 1100 y el Renault 10.

Este 850 continuó en producción hasta finales de 1969. Entonces, la competencia lanzó modelos muy parecidos y fue entonces cuando la SEAT desarrolló su sucesor: el 850 Sport Coupé, que fue lanzado en 1970 y que incorporaba el motor de 903 cm³ y 52 CV. También contaba con un nuevo frontal de cuatro faros y una parte posterior ligeramente modificada con unos nuevos grupos ópticos.

La tapicería era de nappel, y la postura de conducción es muy característica. La colocación de los pedales obliga a torcer ligeramente las piernas hacia el centro y, como el asiento iba muy bajo, el volante de imitación de madera queda casi a la altura de los ojos.

Y es que este SEAT 850 no tiene el por qué mirarse únicamente desde el punto de vista deportivo, ya que su bella línea causó una gran admiración en una época de coches redondeados como el SEAT 600.

SEAT 124: EMPIEZA LA RENOVACIÓN



El SEAT 124 es un modelo, la versión principal del cual disponía de 4 puertas y estaba destinada al sector de las berlinas medias. Fue lanzado al mercado en el año 1968, en el momento en que SEAT producía 200.000 coches al año y poco antes de que alcanzara la mágica cifra de 1.000.000 de unidades producidas.

Montaba un motor de 4 cilindros en línea delantero con una cilindrada de 1197 cm³ y que conseguía una potencia de 60 CV gracias a una relación de compresión de 8'8, la cual cosa le permitía llegar a una velocidad de 140 Km/h a pesar de los 855 Kg de peso en vacío que daban sus 4030 mm de longitud y los 1625 de anchura máxima.

Se trataba de un sedán de cuatro puertas con carrocería monocasco, con las puertas anteriores con bisagras delanteras y doble luna (giratoria / sube y baja con manivela) en las puertas anteriores, mientras que en las puertas posteriores se seguía el mismo esquema pero con un cristal fijo en vez de rotatorio y en la posición contraria que en la puerta delantera del mismo lado.

También disponía de bolsas de mapas en la parte interior de las puertas delanteras. El maletero, posterior, contaba con cierre mediante llave, conteniendo en su interior tanto el depósito de gasolina como el gato, la caja de herramientas y la rueda de recambio. En este caso, el asiento posterior era fijo, completándose con unos apoyabrazos adosados al interior de las puertas con ceniceros incorporados.

Como elementos de confort hace falta destacar las agarraderas colocadas encima de cada puerta con una percha incorporada, el espejo retrovisor con dispositivo antideslumbramiento y los parasoles orientables tanto arriba y abajo como lateralmente, con una bolsa para documentos en el lado del conductor y un espejo de cortesía en el del acompañante.

A nivel estético, el 124 refleja fielmente el hecho del cambio de década. Si comparamos este modelo con otros de la marca como el SEAT 600 o el SEAT 1400 vemos como, de las formas altamente redondeadas, se pasa cada vez más a las aristas y a los ángulos vivos, moda que llegará a su punto álgido a principios de los 80, es decir, 20 años después.

En la primera versión, el 124 incorporaba unos grupos ópticos delanteros circulares, con unas pequeñas luces de posición inferiores rectangulares, que a la vez ejercían de intermitentes, mientras que los posteriores eran totalmente rectangulares.

En el año 1976 se lanzaría el 124 "Pamplona" (por su lugar de fabricación), con motores de 1600, 1800 y 2000. Este modelo tenía unos faros delanteros casi cuadrados, con los intermitentes, ya de color amarillo en el costado. Los posteriores se integraron más a la chapa de la carrocería, se alargaron y equiparon la luz de marcha atrás.

Continuando la comparación del 124 con los modelos que le preceden, nos damos cuenta fácilmente que en esta época los cromados empiezan a perder importancia, y no sólo eso, sino que la industria automovilística europea demuestra el grado de madurez conseguido al desmarcarse más claramente de la moda americanizante que se venía dando hasta aquel momento. El interior venía mucho más cuidado, viniendo equipado con un cuadro de instrumentos mucho más completo, mientras que todo el tablero venía ya forrado de material plástico.

En el año 1969 se presenta el SEAT 124 5 puertas. Se diferenciaba de la versión de 4p por la incorporación de una puerta de carga posterior y el alargamiento de la carrocería para aumentar la capacidad de transporte. En este caso, este hecho supuso el rediseño de los grupos ópticos posteriores, que pasaron a ser verticales con una finalización superior en punta.

SEAT 1430: MODELO EXCLUSIVO

El SEAT 1430 es un modelo que apareció en 1969 y se fabricó hasta 1972. Se trata, en definitiva, de un SEAT 124 con motor de cilindrada diferente. De todas maneras, este modelo siempre estuvo planteado como si se tratara de una berlina deportiva de cierta exclusividad.

Es por ello que se diferenció este modelo del resto de la gama 124 con una nueva calandra mucho más agresiva, unas llantas exclusivas y una parte posterior remodelada. Esta fama de modelo de altas prestaciones le vino dada por las carreras que se disputaban con este modelo. Y la verdad es que el modelo de calle no se quedaba corto para la época, y con su motor con dos árboles de levas en la culata de 1.600 cm³ obtenía muy buenas prestaciones.

Este modelo no tenía correspondencia en Fiat, siendo por lo tanto un modelo de concepción y producción nacional.

Los cambios más profundos respecto a su hermano, el 124, radican en los dobles faros cuadrangulares de su calandra negra, al igual que los grupos ópticos posteriores rectangulares unidos por una franja de color negro de lado a lado.

De la misma manera, las llantas presentaban unas estrías radiales que ayudaban a agudizar el aspecto deportivo de este vehículo sin renunciar al concepto de berlina familiar de uso cotidiano.

LA DÉCADA DE 70

Al principio de esta década coincidieron diversos factores. Franco visitó por última vez Barcelona, Allende tomó posesión de la presidencia de Chile, los obreros de la Zona Franca se declararon en huelga y Serrat estrenó "La llarga agonia dels peixos". Los titulares de la historia, vistos con la perspectiva que da el tiempo, resultan excesivamente coincidentes conociendo lo que después pasó. La década verá como, antes de finalizar, SEAT superará su propio récord de ventas gracias a su modelo SEAT 127, mientras el dictador Franco finalizaba con su agonía y la de todo el país.



El mismo año en que apareció el SEAT 124 Coupé, el SEAT 1430 competición y el 1800 Diesel, Barcelona estrenó los primeros taxis con radioteléfono. A la vez, el por entonces banquero Jordi Pujol comentó más de una vez la repulsa catalana contra el proceso condenatorio que se llevaba a cabo en Burgos contra 16 militantes de ETA. Finalmente, Franco conmutó las penas de muerte

en el último momento, presionado por la opinión pública internacional y, entre otros, de un grupo de intelectuales encerrados en Montserrat.

Catalunya se encontraba en plena efervescencia en aquella época. Los obreros paraban la producción de las grandes empresas del país como la Maquinista, SEAT y Harry-Walker. Por otro lado, estos mismos obreros, convertidos en vecinos salían por la tarde en manifestación pidiendo mejoras en sus barrios, producto del "desarrollismo" de la década anterior y que no contaban con ningún tipo de servicio. La policía seguía sin tener ningún tipo de contemplación y cargaba sin ningún tipo de piedad tanto en un caso como en el otro. Por ejemplo, en Santa Coloma de Gramanet, una manifestación en demanda de un ambulatorio acabó en un tiroteo.

Catorce enlaces sindicales fueron despedidos sin ningún tipo de razón y, aunque ganaron el juicio en Magistratura, la empresa se negó a readmitirlos. Finalmente lo consiguieron, pero en el proceso perdió la vida el trabajador Antonio Ruiz Villalba, asesinado por la policía.



En abril de 1972, cuando sale al mercado el modelo SEAT 127, con el que SEAT consigue su récord de ventas de 1'3 millones de unidades, los barceloneses hacen cola a Ceret y Perpinyà para poder ver películas prohibidas en el estado español. Al mismo tiempo, aparecieron entidades como la "Asamblea de Catalunya" (con el lema Libertad, Amnistía y Estatuto de Autonomía) y se creaba el Banco de Europa, el primer banco catalán fundado en los últimos 50 años. Johan Cruyff debutó en el Barça y se celebraron unas elecciones municipales, que la única cosa que tuvieron de democráticas fue el nombre. El candidato oficial por Barcelona eliminó el resto de oponentes por no cumplir requisitos burocráticos.

Fue en aquella época cuando murió uno de los grandes mitos del momento: el SEAT 600, que dejó de fabricarse cuando se llevaban producidas 800.000 unidades. SEAT se renovaba poco a poco junto con el resto de la sociedad española, y empezaba a comercializar una gama de productos más alta de la que había realizado hasta aquel momento. De esta manera, lanzaba al mercado el SEAT 132 y el SEAT 1430 especial, con un motor de 1600 cm³, a la vez que, con la ayuda de Fiat, se convertía en uno de los primeros exportadores a países como Finlandia y Grecia. Estos destinos tienen su explicación en el hecho de que el distribuidor para estos países era Lascaris, cuñado de los Agnelli.

Había además otras razones que explicaban el crecimiento de la SEAT. En 1974 ya había producido dos millones de vehículos, lo cual la convertía en la octava empresa productora de automóviles a nivel mundial. En aquellos momentos los balances de resultados no se ajustaban, y los auditores aún no se habían inventado. Se creaban puestos de trabajo de la misma manera que se hacía con los billetes de banco: por decreto. El INI obligó a la SEAT a comprar la factoría Authi de Pamplona para conservar sus puestos de trabajo. De esta manera, cuando apareció "Mundo Diario" y Martín Villa era Gobernador Civil en un país presidido por el espíritu de Arias Navarro, la empresa tenía una de las plantillas más grandes y exageradas de la historia.

El gobierno dictatorial necesitaba respirar aires nuevos, mientras su líder, Franco, agonizaba lentamente. Se producían actos por parte de radicales del régimen que intentaban volver a la línea dura anteriormente seguida, con la quema de cines que exhibían películas "inmorales" o el sabotaje a los actos de los aún ilegales partidos políticos democráticos.

En septiembre de 1975, Franco sigue matando antes de morir. Ejecuta tres miembros del FRAP y a dos de ETA. Europa vive importantes protestas contra estos hechos, mientras la "Nova Cançó" catalana, caracterizada por su tono reivindicativo, alcanza su punto álgido.

Mientras, en SEAT, Juan Miguel Antoñanzas se va a Turín en busca de Umberto Agnelli, al cual le comunica un hecho que empezaba a ser evidente: España no podía mantener durante demasiado tiempo más la política de proteccionismo industrial mediante la utilización de aranceles de importación. De la misma manera, hace falta tener en cuenta que en aquel momento casi todas las multinacionales del automóvil (como Renault, Citroën, Chrysler o Peugeot) se encontraban ya con fuerza en el estado español. Ford y General Motors estaban también a punto de introducirse en el mercado. Por lo tanto, ¿a qué esperaba Fiat para absorber definitivamente a SEAT?

En febrero de 1976, los reyes de España visitan Catalunya. Juan Carlos I habló en catalán en el Saló del Tinell, y dos meses después nacía el diario "Avui". Mientras, el acabado de escoger presidente Suárez afirmaba con convencimiento en el "Paris Match" que enseñar física nuclear en catalán o vasco era de idiotas. Por suerte, gente con más sentido común y conocimiento como Tarradellas volvían a Catalunya desde el exilio. La década acababa con cierto optimismo político y económico. Narcís Serra acababa de ser escogido

primer alcalde democrático de la nueva época, y Fiat ya casi poseía el 50% de SEAT.

El mundo del automóvil iba cada vez a más, tal como demuestran las estadísticas de Tráfico: en los años 70 se produjeron 50.573 muertos y más de un millón de heridos en la carretera.

