

DANIEL ROPERO MORATA



TU VIDA SOBRE RUEDAS

Una historia del automóvil





PRIMERA ETAPA



Seat 600

El «pelotilla» para toda la familia



El primer coche que llegó a casa de Daniel fue un Seat 600. Por aquel entonces contaba con tan solo seis años de edad, pero su fascinación por todo tipo de vehículos era algo que había nacido con él. Sus padres, conocedores de su pasión, le habían regalado varios automóviles de juguete, con los que dormía todas las noches. Le gustaba en especial un Renault 8 amarillo de hierro macizo. Cada vez que tenía ocasión desmontaba las puertas, quitaba las ruedas de goma, sacaba los asientos y luego volvía a armarlo todo. Sentía mucha curiosidad por saber cómo estaban contruidos aquellos juguetes y, de paso, los coches.

El Seat 600 de su padre era de color azul oscuro y lo había comprado de segunda mano. Aunque al chico aquel color nunca le gustó, eso no fue un impedimento para que se sintiera fascinado por aquel vehículo que, ahora, pertenecía a la familia. Desde el principio los atosigó a preguntas. Quería saberlo todo sobre él y no perdía la oportunidad de tocar cuantos botones o palancas le permitieran. Eso por no hablar de sentarse en el lugar del conductor cuando estaba aparcado y hacer como si lo llevara él, aunque ni siquiera alcanzaba a ver por encima del volante. Su padre le enseñó el motor, que se situaba en la parte trasera, mientras que el maletero estaba delante. Algo muy diferente a otros que había visto, como el Seat 1500 de la familia de su amigo Juan.

Cerca de la casa de Daniel, en el municipio madrileño de Alcobendas, se encontraba el taller de los hermanos Malasombra. Un

día antes de salir de vacaciones, su padre, Francisco, decidió llevar el coche. Su hijo quiso acompañarlo.

El chico nunca había estado antes en un lugar como ese, y su fascinación se convirtió en admiración. Dos oficiales con monos azules y las manos llenas de grasa colocaban herramientas de todo tipo en ganchos que salían de una pared. Decenas de automóviles se esparcían por el local, que tenía el suelo de color verde. El niño y su padre se acercaron a un pequeño cuarto acristalado y con una persiana de lamas que había al fondo. Allí, tras una mesa y rodeado de archivadores de color azul, se encontraba uno de los hermanos Malasombra.

Paco se presentó, y entonces apareció otro hombre en la oficina. Se trataba, según se enteró luego Daniel, del segundo de los hermanos. No se parecían en nada. El primero era alto y esbelto, mientras que el otro era bajito y moreno y tenía un ojo mirando hacia cada lado. Los dos, eso sí, lucían unas manos negras de grasa. El que había llegado más tarde, Alfredo, saludó a su padre y a él le revolvió el pelo.

—¿Qué pasa, chaval? —dijo. Luego se dirigió a Francisco—: ¿En qué podemos ayudarle?

—Tengo un problema con el coche, se calienta mucho el motor y no sé cómo solucionarlo —contestó—. Nos vamos mañana de vacaciones y no quiero tener que parar diez veces para que se refrigere.

—Sí, es el problema que tienen los motores que se sitúan en la parte de atrás, que no reciben aire para refrigerar. Pero no se preocupe, porque cambiando las bisagras por otras que permiten dejar la tapa un poco abierta para permitir el paso del aire, el motor se calienta mucho menos. Si desean esperar por aquí, no tardaré mucho.

—Perfecto —dijo Francisco.

—¿Puedo mirar cómo lo haces? —añadió entonces el niño.

—Claro, chaval —contestó Alfredo, mientras cogía un destornillador de una caja de herramientas—. ¿Te gustan los coches?

Daniel asintió con mucho énfasis.

—Que si le gustan... —intervino su padre—. Cuando era más pequeño solo comía si estaba al lado de la ventana y podía verlos pasar por la calle. Se quedaba embobado y entonces ni se enteraba de que su madre le estaba metiendo una cucharada de puré en la boca.

Malasombra se rio.

—Te voy a contar entonces la historia de este —le dijo a Daniel, mientras desatornillaba las bisagras de la tapa del motor—. Debes saber que es uno de los más importantes de España.

—¿El más importante? —el muchacho abrió mucho los ojos, y tocó con los dedos la chapa azul del vehículo. ¡No se podía creer que tuvieran un coche tan especial!

—¿Cuántos años tienes, chiquillo?

—Seis.

—Qué casualidad. ¿Sabes que se dejó de fabricar justo cuando naciste tú? En 1973, ni más ni menos. Es una pena, es fantástico. Claro que ya llevaba produciéndose muchos años. Desde 1957. Mucho antes de que tú nacieras, pequeño. He dicho que es el más importante porque fue el primero para mucha gente.

—También es nuestro primer coche.

—Ya ves entonces que tengo razón.

Alfredo sacó uno de los tornillos y le pidió a Dani que lo sujetara. Este lo cogió y lo sostuvo como si fuera un tesoro.

—¿Sabes?, el primer Seat 600 era precioso. Tenía los neumáticos de banda blanca. Incluso había una versión descapotable.

Pero la auténtica revolución llegó con este que ha comprado tu padre, el 600D —dijo, dando unos golpecitos cariñosos al capó.

—Entonces, ¿este es el mejor?

—Hay otro que también es muy bonito —dijo Malasombra, terminando de atornillar las bisagras—. Te lo voy a enseñar. Ven conmigo.

Daniel y su padre siguieron a Alfredo hasta el fondo del taller. Olía a neumático y a grasa. Un fluorescente titilaba en el techo. El chirrido de una máquina elevadora hizo que el niño se tapara los oídos. Un Seat 600 de color verde claro destacaba entre otros vehículos.

—Este es el Seat 600 E. Como ves, las puertas no se abren como las del vuestro.

Ante los ojos atónitos del niño, el hombre abrió la puerta.

—Está al revés.

—Sí —rio Malasombra.

—Bonito coche también —dijo Francisco—. Aunque ha perdido el encanto de las puertas abisagradas detrás.

—Sí, pero estas, las del 600E, son más seguras. Además, las puertas del 600D no son lo más adecuado si se llevaba minifalda —bromeó Malasombra—. No por nada le llaman *mirabragas*...

A Daniel no se le escapó la mirada que su padre echó a Malasombra como diciéndole: «que hay niños...». El hombre continuó con su explicación.

—Lo importante es que los faros son más grandes. Tiene protecciones de goma en los paragolpes y un depósito de gasolina que permite ganar cinco litros de capacidad. Y 100 kilómetros de autonomía. Y luego está el siguiente modelo, el L.

—Es una maravilla, qué duda cabe —dijo Francisco, pasando la mano por la chapa del vehículo y abriendo otra de las puertas delanteras.

—¿Y eso que llevan los asientos qué es? —dijo el niño, señalando los reposacabezas.

—Es para que los pasajeros no se hagan daño en el cuello si tienen que dar un frenazo brusco —explicó Malasombra— Se pueden añadir también a vuestro coche, si queréis.

Alfredo se dirigió entonces hasta una estantería que había en una esquina, junto a la máquina elevadora, y sacó un cabecero de una caja. Era una especie de almohadilla de cuero color marrón que contaba con dos solapas rígidas en la parte inferior.

—Me los ofrecen en una tienda de recambios —explicó Alfredo—. Son universales. Si quiere, se los puedo acoplar en un momento.

Paco aceptó, y Alfredo dejó que el niño viera cómo los colocaba. El hombre enganchó el cabecero en el asiento, colocando una solapa por la parte delantera y la otra por detrás. De esta forma, el cabecero quedó superpuesto y bien sujeto gracias a la rigidez de su material.

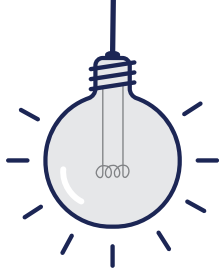
Cuando salió del taller, Daniel ya había decidido a qué se quería dedicar en la vida.

Al día siguiente, toda la familia se dispuso a irse de vacaciones. El coche ya estaba listo. Antes de emprender el camino, colocaron en la baka el equipaje: en total, siete maletas. Luego, solo hacía falta que sus pasajeros tomaran asiento: Daniel y sus padres, Paco y Loli; sus dos hermanos, Patricia y David; y dos de sus primos. Cuando

arrancó, el pobre 600 apenas si podía andar. Tardarían casi medio día en llegar hasta el pueblecito de Toledo en el que veraneaban.

No eran los únicos; aquel verano de 1979, como tantos otros desde que el Seat 600 irrumpió en la vida de los españoles, las carreteras se llenaron de «pelotillas» llenos hasta los topes: las familias, más numerosas que en la actualidad, tenían que caber completas en él.

Por suerte, y gracias al ajuste hecho en los Talleres Malasombra, el motor del Seat 600 se calentó menos de lo esperado y pudieron hacer el viaje sin tener que parar demasiadas veces. Si el coche hubiera tenido radio, seguro que hubiera sonado la canción de Moncho Alpuente: *«Adelante, hombre del 600, la carretera nacional es tuya...»*.



La publicidad de aquellos años

«Si la cuestión es llegar, confíe en un 600»

Desde que los coches pasaron a ser un elemento imprescindible para la vida de cualquier familia, la forma de venderlos también fue evolucionando. En el caso del Seat 600, lo importante era poner de relieve su seguridad o su tecnología.

Si lo miramos desde nuestra perspectiva actual puede dar la sensación de que no era muy seguro: **algunos modelos no contaban con elementos que hoy consideramos básicos**, como reposacabezas o cinturones. En el caso de los modelos que sí tenían cinturones, estos eran una simple cinta que había que adaptar al cuerpo y solo se encontraban en las plazas delanteras. Pero algo que sí tenía el 600 era una estructura «indeformable» diseñada para absorber la energía del impacto en caso de colisión. Y eso, en aquella época, ya era un gran adelanto.

Por todo ello, en uno de los anuncios del Seat 600 aparece un médico rural conduciendo el «pelotilla» hasta llegar a casa de un paciente cuya mujer está dando a luz. Y el lema del anuncio es: **«Si la cuestión es llegar, confíe en un 600»**. Confianza y seguridad eran las claves de la época.

Sin duda, el Seat 600 caló como ninguno en el espíritu de la gente, y se convirtió en un mito. Su incorporación a las carreteras a finales de los años 50 contribuyó al desarrollo de España y a la motorización definitiva del país. Aun hoy, es un coche que cuenta con numerosos admiradores. Incluso tiene presencia, todavía, en nuestras calles, aunque simbólica.



- El Seat 600 nació en 1957 en la factoría que Seat tenía en la Zona Franca de Barcelona, y su producción finalizó en 1973. Durante este tiempo se fabricaron casi 800.000 «pelotillas» para todo el mundo, cuyo **precio era de 65.000 pesetas** de la época.
- Las primeras versiones del Seat 600 tenían un motor de gasolina con una potencia de 18 CV y su velocidad máxima era de 95 km/h.
- Cuando le preguntaron al ingeniero y diseñador automovilístico Dante Giacosa por la creación de la que estaba más orgulloso, eligió el 600.

¿sabías qué?