



El juny del 1957 l'Espanya franquista estava d'enhorabona. A la Fira de Mostres de Barcelona les màximes autoritats de la dictadura van beneir la presentació d'un cotxe nou que havia de passar a la història: el 600. Un model que enca-

ra ara és recordat amb nostàlgia i fins i tot veneració. Els qui ara tenen setanta anys recorden el primer cotxe, de com l'omplien de criatures per anar a berenar el diumenge. Els de cinquanta, com agafaven d'amagat el del pare per perdre's en les insospitades profunditats d'aquell automòbil amb la parella, i molts dels més joves van fer els primers quilòmetres amb el tronat 600 familiar de tota la vida. En una gran part va ser gràcies al 600 que els transports públics van perdre clientela, el trànsit es va complicar i milers de persones es van llançar a la carretera. Amb satisfacció de les autoritats competents, la sensació d'eufòria s'escampava: potser sí que per fi "ja érem europeus".

El privilegi de tenir un 600. L'aventura del 600 va començar al final dels anys 50, i el seu ascens va ser fulgurant. Un any després de sortir-ne el primer estoc, la producció es va multiplicar per sis. Al 1960 en circulaven 60.000, i al 1973, any que van deixar de fabricar-ne ja n'havien fets gairebé 800.000. Anar sobre rodes deixava de ser una excentricitat de rics per a convertir-se en una necessitat.

Però hi ha una dada que permet de fer-se una idea de la importància que va tenir el 600: al 1973, un de cada quatre cotxes que circulaven pel país i per Espanya era d'aquest model. Tot i així, aquests cotxes, no els regalaven. Els primers anys, obtenir-ne un era gairebé un privilegi.

El senyor Mateu, l'any 1968, era director d'una escola de Badalona, amb cinc fills, que suava per arribar a final de mes, com la majoria dels catalans de l'època. En parlar del 600 se li aclareix la veu: va ser el seu primer cotxe, però no sols això. "Era una meravella", diu en un to nostàlgic, tot i que només el va tenir durant dos anys, quan el va substituir per les bondats de quatre portes d'un 850. Segurament, l'esforç que va significar aconseguir el 600 afegeix valor a aquell objecte desitjat. I és que el senyor Mateu va haver de guanyar-se el cotxe a pols, perquè tal com diu, "els donaven amb comptagotes". El procés va ser semblant al de molts altres pioners. "No teníem diners a casa -explica- i per això ens hi vam interessar quan vam llegir un anunci de venda de 600 a espera". El mecanisme consistia a començar a pagar mensualitats fins a arribar a les 70.000 pessetes que valia; una petita fortuna tenint en compte els sous de l'època: un mestre d'escola pública cobrava unes 8.000 pessetes men-

**Temps era temps,
la Seat, lluny de
ser el malson
de molts
treballadors, era
el somni de
gairebé tots els
qui vivien als
anys 60 al nostre
país. Tenir un 600
era un símbol de
prosperitat i de
modernitat. Avui
és un cotxe
lligat a la
memòria del país.**

suals. El senyor Mateu, tot i la pluriocupació i ser director d'una privada, encara patia per arribar a final de mes. Periòdicament, es feia un sorteig, i els guanyadors tenien el *privilegi* d'obtenir el cotxe i de... continuar pagant. Al senyor Mateu, li va tocar al cap d'un any. Recorda que el van anar a buscar a Sabadell, i va veure que havien tingut sort: era de color blanc, tal com l'havien demanat. De tota manera, després de tanta espera, l'haurien acceptat de bon grat de qualsevol altre color. Algunes persones, més impacients per a estrenar el 600, o amb menys escrúpols, anaven per la via ràpida: la del mercat negre -si hi havia calers- o la dels coneguts, que funcionaven a ple rendiment. A la primera època, quan els 600 valien entre 60 i 70 mil pessetes, podien arribar a doblar el preu al mercat negre.

Per l'etern mètode legal de la llista d'espera o per la picaresca, arribava el moment de tenir el volant del cotxe a les mans. La llibertat. "Tenir un cotxe per primera vegada feia molta il·lusió, perquè donava sensació d'independència. Gràcies al 600 vam poder anar de vacances", comenta en Mateu. Segurament el *boom* de la Seat va portar també un *boom* del turisme; poques vegades tanta gent es deu haver decidit alhora a viatjar com en els anys 60. La majoria dels usuaris dels primers 600 tenen desplaçaments per explicar "sense ni una fa-

ARXIU



llada del cotxe”: el Pirineu, França, Espanya... Fins i tot hi ha proeses que recorden els més fans del mític utilitari: la d'aquells aventurers que van fer la volta a Europa sense el més mínim incident. Els diaris, cofois de la modernitat que envaïa el país, no s'estaven de parlar-ne àmpliament. Els èxits del 600 eren



els èxits d'Espanya. No en va deien que els cotxes eren *made in Spain*, “oblidant” que la patent era de la Fiat italiana. Fos de qui fos, la gran indústria Seat funcionava a tot drap. Al 1965 en van fabricar més de 100.000 unitats, i van començar a exportar-ne a Colòmbia. El creixement automobilístic era tan vertiginós que es va fer cada vegada més necessari de regular el trànsit: posar guàrdies urbans, semàfors o controlar els límits de velocitat. Ara bé, la situació era lluny de la massificació que ofega avui les nostres ciutats.

L'esport de trucar el cotxe. El cens del 1965, a la província de Barcelona (la més *motoritzada* del país), consignava que hi havia 176.291 turismes i 144.620 motos. És a dir que cal suposar que encara era fàcil de trobar lloc per a aparcar, i més, és clar, amb un cotxe tan petit com el sis-cents. Però si ara molta gent deu trobar a faltar el vell Seat per anar per ciutat, el fet és que als anys 60 aquesta no es considerava l'única qualitat seva. La propaganda de llavors parlava de la dignitat amb què aquests cotxes participaven en ral·lis i circuits, malgrat que la potència normal dels primers models no arribava als 700 cc i la velocitat màxima rondava els 95 quilòmetres l'hora. Una capacitat que ara sembla ridícula per al més discret dels cotxes, però que aleshores no estava gens malament. I si no, sempre es podia trucar el motor, que diuen que va ser un dels esports preferits dels joves dels anys 60 i 70. Avui deuen ser pocs els 600 que conserven

Els últims models de Seat 600 es van fabricar fa més de vint anys. Encara hi ha molta gent que es resisteix a pensar en el 600 com a peça de museu.

tots els elements originals. Així ho recorda en Ramon, que ara té vint-i-set anys, i que va tenir un 600 de primer cotxe: “Només vaig haver de pagar les 11.000 pessetes que em va costar treure'l del desballestador. Hi havia força peces noves, com per exemple les rodes, que eren de dues mides diferents. Per passar la ITV me'n van haver de deixar unes, i després les vaig tornar i vaig continuar conduint amb rodes desiguals”. El cotxe d'en Ramon també havia incorporat un radiocasset, luxe impensable per als primers propietaris. En Ramon recorda amb nostàlgia aquell 600 verd poma amb el qual va estrenar el permís de conduir, i lamenta d'haver-se'l venut. L'enyora perquè és còmode un automòbil petit per a fer petits desplaçaments, però també perquè és un record entranyable; sa mare ja n'havia tingut un molts anys, amb què van viatjar per mig Europa. A l'àlbum de fotos, les formes arrodonides del vell 600 són testimoni d'una època.

Molta gent es resisteix a pensar en el 600 com a peça de museu. Hi ha grups de *fidels*, com l'actiu Club del 600, que reivindiquen el cotxe cada vegada que en tenen l'oportunitat, i que sovint fan aparicions públiques, com l'encontre organitzat fa tot just dues setmanes. Són els hereus d'una idea que corria pels anys 60, segons la qual la reeixida aparició del 600 havia d'acabar creant una nova classe social: la dels *seatones*. Però els temps han canviat.

Ja no és la modernitat allò que més valoren els propietaris actuals dels 600. Ni la comoditat de què s'enorgullia la Seat quan els va crear. Ni, és clar, la velocitat o l'estalvi econòmic, perquè cada vegada és més difícil d'aconseguir-ne peces de recanvi. És alguna cosa més que tot això, un encant indefinible, que fa que molts usuaris-devots els enllustrin i els decorin com si fossin una joia de la família. Alguns ho justifiquen amb l'argument que “no els ha fallat mai” —encara ara es parla de la robustesa mecànica del 600—, i uns altres apel·len directament al valor sentimental. De fet, aquests cotxes mai no han estat perfectes. Molts tenien fallades de refrigeració tan greus que els conductors havien de parar de tant en tant per posar aigua al motor; uns altres parlen de la facilitat amb què es trencava la corretja del ventilador... Però van tenir una gran virtut, i és la de ser els primers cotxes realment populars. Van ser per a molts una mena de segona casa, i així ho demostrava l'interior: els tapissats de la iaia, coixins, la capseta de caramels, l'aigua del carme per al mareig...

Fa més de vint anys que van deixar de fabricar-ne, però la il·lusió d'un retall de llibertat —individual, familiar— i les hores que desenes de milers de catalans han passat dins el 600 fan que sigui un automòbil lligat al record de tothom.

Agnès Rotger