

# ESPAÑA DE NORTE A SUR

CRÓNICA DE UN VIAJE EN UN 600  
(historias de retrocardos)

10 de noviembre de 2003

Patxi Azanza

La oportunidad surge a partir de la donación que mi hermana María Teresa y su marido José Félix me hicieron de su SEAT 600 D primera serie de 1965 que había dejado ya lo mejor de sí mismo en las calles de Pamplona. El día 10 de noviembre de 2003 el coche sufrió un calentón fuera de serie y terminó sus días de utilidad dejando tras de sí la tristeza de mi hermana, que durante 38 años lo había utilizado.



El 600 se encuentra en estado casi original pues sólo muestra un síntoma de modernidad en los paragolpes que, en su momento, fueron sustituidos por otros correspondientes al modelo D segunda serie.

El coche estaba inutilizable por lo que la primera medida tomada por su nuevo propietario fue reparar el motor, rectificando el bloque, cambiando pistones y segmentos y demás operaciones características de una reconstrucción mecánica total. A finales del año pasado el 600 estaba listo para volver a ser usado.

A partir de ahí comenzaron los preparativos para la aventura de traer el vehículo desde Pamplona hasta Sevilla rodando por sus propios medios.

Había que estudiar una ruta que atravesase España de norte a su sin tocar una autopista o autovía. Se trataba de programar un recorrido por carreteras secundarias en su totalidad. De esta forma el viaje sería realmente conmemorativo de una época ya pasada, la de los años sesenta, no sólo por el vehículo sino por las carreteras y los pueblos que habríamos de atravesar.

Pero los preparativos no eran sólo los de la ruta a seguir; estaban también los de la recopilación y transporte hasta el lugar de origen de la aventura de un conjunto de materiales que nos permitiesen resolver las eventualidades más probables con que nos podía sorprender el "seita" en su rodaje.

Caja de herramientas, juego de platinos, condensador, bujías, bobina, bomba de gasolina, correas, linterna, líquido de frenos, agua, aceite, una cuerda, un trozo de cable eléctrico y un sin fin de materiales varios que, debidamente ordenados en una caja de cartón, ocupaban el escaso espacio disponible bajo el capó delantero del vehículo.

En medio de los preparativos iniciales la sensata opinión de un amigo, retrocardo también, introdujo una consideración fundamental para la buena organización del viaje: el conductor no debía viajar sólo, necesitaba un acompañante. Y ciertamente era esta una buena recomendación, como se puso de manifiesto en muy diversas ocasiones a lo largo del recorrido.

Así que, una vez preparada la ruta y el conjunto de herramientas y recambios necesarios para el viaje, los dos intrépidos retrocardos, propietario y acompañante, cogieron el avión y, pasando por Barcelona, llegaron a Pamplona una tarde de un viernes de marzo, en medio de un paisaje teñido de blanco por las nevadas que habían caído en todo el norte de la península en los días previos. Buen presagio para los agricultores pues, "año de nieves, año de bienes" dice el refrán. Claro que para nuestro proyecto de viaje por carreteras secundarias la nieve no parecía ser una buena acompañante.



Desde el aeropuerto de Pamplona hasta el pueblo donde estaba el 600 fuimos en compañía del mecánico que lo había reparado y de un amigo común de los dos viajeros. Una vez allí el momento sagrado de la puesta en marcha que, como era de esperar, no supuso ninguna dificultad pues, al primer toque del arranque, el motor se puso a girar emitiendo una música celestial que presagiaba un viaje sin problemas mecánicos.



Ya de noche, y en el corto viaje de traslado hasta Pamplona, desde donde saldríamos al día siguiente, pudimos comprobar que las luces no eran precisamente de yodo y que, además, presentaban claros síntomas de falta de regulación pues la izquierda apuntaba directamente al suelo, aproximadamente un metro por delante del vehículo, y la derecha perdía su haz de luz en el infinito, alumbrando discretamente los contenidos de los carteles indicadores de cruces de carreteras situados en rotondas y accesos a vías de circulación rápidas. Naturalmente se trataba de un problema menor que, el sábado por la mañana, en la primera gasolinera que encontrásemos en el camino, resolveríamos con la ayuda de nuestros conocimientos y herramientas.

Cena con un matrimonio amigo, charla agradable, copita en lugar con marcha (sólo apto para menores de 18 años) y descanso nocturno en el hotel, en la medida de lo posible, en unas habitaciones con temperatura de sauna finlandesa.

Por la mañana, magnífico desayuno a base de proteínas de todo tipo, incluidas las proporcionadas por la típica chistorra navarra. Eran las ocho y media de la mañana y ya estábamos en marcha. El día era frío y lluvioso pero, nos consolamos, al menos no nevaba. El coche está en rodaje y no debemos pasar de 90 km. por hora. No es problema. Si somos capaces de mantener un buen ritmo, a lo mejor llegamos a Sevilla en el mismo día, aunque sea un poquito entrada la noche.

Comprobamos que el vehículo viene dotado con los asientos que montaban en la fábrica en el año 1965 y que resultan ser muy parecidos, en cuanto a comodidad, con la que se percibe cuando uno se sienta encima de una caja de las que se utilizan en el campo para recoger la fruta. Pero esto no es ningún inconveniente para los dos intrépidos viajeros que, haciendo gala de su juventud, están seguros de que no se van a ver afectados por unas pocas horas de viaje sentados sobre los indicados protoasientos.



Llegamos a una gasolinera tras ser adelantados por un par de camiones que, según nuestros cálculos, por los bandazos que dio el 600, debieron pasar a unos 200 km. por hora, infringiendo descaradamente el Código de la Circulación.



Allí, revisión de niveles, abastecimiento de combustible e intento de ajuste de las luces. La empleada del surtidor, al introducir la manguera en la boca del depósito nos obsequió con un comentario enternecedor: "Anda, si tiene el motor atrás". Sólo faltó que, como ya le pasó a otro colega de afición, también en una gasolinera, el empleado, al ver el distintivo del 600 D, preguntase si se trataba de un diesel. Ambas anécdotas son representativas de la cultura automovilística de los empleados de las estaciones de servicio.

Desmontamos el faro izquierdo y, de momento, al soltar la bombilla ésta se descompuso íntegramente. Problema menor por cuanto nos encontrábamos en una estación de servicio donde vendían lámparas de repuesto. Así que compramos la lámpara nueva y se la colocamos al faro, con la mala suerte de que, al efectuar esta operación, saltó por los aires un conjunto de muelles que lo sujetaban al cerco metálico que lleva delante. Tras mucho cavilar encontramos la posición que debían llevar los muelles y los colocamos a la perfección.

Una vez de esta guisa comprobamos que el faro no se podía regular si no se soltaba una tuerca que va en el interior de la aleta delantera, delante de la rueda. Como es natural la tal tuerca se encontraba oxidada y recubierta por el barro acumulado en los últimos 38 años y no era posible aflojarla. Tampoco pasa nada, decidimos volver a dejar el faro como estaba y, si se nos hacía de noche por la carretera, pararíamos en un hotel y esperaríamos hasta el día siguiente. Naturalmente el faro, aun no sabemos por qué, no era posible mantenerlo en una posición fija. Bailaba y se quedaba colgando de los cables que alimentaban la bombilla. Claro que tampoco esto era un problema pues con la ayuda de un trozo de cable envuelto en su plástico correspondiente, que empotramos entre el cerquillo y la cavidad para su alojamiento, pudimos fijar la óptica y emprender el viaje.

Otro problema menor, detectado también en la gasolinera, era que no funcionaba el sistema de impulsión del agua del lavaparabrisas. Varios intentos infructuosos de localización de las causas nos obligaron a renunciar a su posible puesta a punto. Ciertamente estaba lloviendo, pero tampoco era para tanto. A fin de cuentas, como no teníamos intención de adelantar a nadie, tampoco se nos iban a manchar mucho los cristales o, al menos, eso era lo que esperábamos.

Eran ya las diez y cuarto de la mañana.

Tafalla, Olite, Caparroso, Castejón, Cintruénigo y Valverde de Ágreda, este ya en La Rioja. En este primer tramo del recorrido descubrimos dos pequeños detalles sin demasiada importancia: el indicador de la temperatura del agua alcanzaba la zona pintada de rojo en cuanto subíamos una cuesta o lanzábamos el coche por un llano a 90 km. por hora y, además, el acelerador, al pisarlo, se quedaba clavado en el fondo. Se trataba de un pequeño problema y de una pequeña incomodidad, respectivamente.

Manos a la obra. Parada en una zona de descanso y comprobación de temperatura del agua. Parece que la temperatura es normal en la parte alta del radiador y en el manguito de arriba, además de no observarse nada extraño en el depósito de expansión. Descubrimos que el indicador de la temperatura no lo es de la del agua sino de la de la culata del motor. Problema resuelto: el sensor debe de estar en malas condiciones y, por tanto, sólo debemos preocuparnos del tema si se enciende la luz roja que indica que la temperatura del agua supera los 110 grados.

Lo del acelerador pillado, que se traduce en una incomodidad manifiesta para controlar el régimen del motor en las curvas, en las cuestas abajo y en los cambios de marcha, pues el coche va siempre lanzado, tiene fácil solución. Amarramos una cuerda al acelerador y el copiloto, a partir de ese momento, se convirtió para todo el viaje en "Maestro Guita", consistiendo su misión en tirar de ella cada vez que el conductor levantaba el pie del acelerador, hecho que, como es obvio, se producía cada 20 segundos aproximadamente.





La perfección y sincronización de movimientos en el manejo de la guita fueron un elemento nada desdeñable a lo largo de todo el viaje.

Pasamos La Rioja y entramos en la comunidad de Castilla y León, concretamente en la provincia de Soria.

Ágreda, Ólvega, Noviercas, Jaray, Buberos, Gómara, Tejado, Nalay, Morón de Almazán, Agradas, Radona, Beltéjar, Miño de Medinaceli y Ventosa, hasta llegar a Sigüenza, ya en la provincia de Guadalajara.



Carreteras y pueblos de los años 60. Pura cura de rejuvenecimiento personal pues no sólo se trataba de viajar en un coche del año 1965 sino que el paisaje que teníamos ante nosotros también se había detenido en ese mismo año. Pasos a nivel sin guardabarreras, pueblos deshabitados, campos abandonados. Todo ello formaba parte del recorrido.

Un error en la lectura del mapa de carreteras nos llevó hasta un lugar en que la carretera terminaba. Era Ventosa, un pueblo medio abandonado, situado en la cresta de un cerro, que hacía honor a su nombre. El viento que azotaba el lugar seguramente fue una de las causas de abandono de sus pobladores. Ambiente muy saludable y paz para el espíritu; un lugar donde reposar sin tensión. Vuelta sobre nuestros pasos para recuperar la ruta adecuada.



Llegamos a Sigüenza a las dos y media. Parada y fonda. Hicimos los honores al cordero de la zona y reemprendimos la marcha, convencidos ya de que de no teníamos ninguna posibilidad de llegar a Sevilla en el día. La velocidad media que estábamos obteniendo se situaba en torno a los 50 km. por hora. Como desde Sigüenza sólo nos quedaban un poco más de 700 km. para llegar a nuestro destino, ya eran las tres y media de la tarde y las luces del vehículo apuntaban para cualquier lugar menos para donde debían hacerlo, comenzamos a pensar en que tendríamos que dormir por el camino.

Por Mandayona y la Venta de Almadrones nos acercamos hacia Brihuega. Como la duración del viaje no era un problema para los viajeros, al llegar a este lugar nos permitimos el lujo involuntario de confundirnos de carretera y nos metimos en el cuerpo unos pocos kilómetros de propina, con la correspondiente ida y vuelta hasta que encontramos el camino adecuado.





Atravesamos Santa Clara, Tomelloso, Armuña de Tajuña, Loranca de Tajuña, Orusco, Carabaña, Villarejo de Salván, Colmenar de Oreja, Villatobas, Lillo, Villacañas y Madridejos para llegar a Puerto Lápice, ya en la provincia de Ciudad Real. Así que, desde la provincia de Guadalajara, pasando por la Comunidad de Madrid y la provincia de Toledo, cruzamos también la de Ciudad Real.

Embargados por las emociones aun estaba por llegar la principal. Antes de acceder a Lillo, ya de noche, en una recta inmensamente larga, acompañados por la luna llena que colaboraba en la iluminación del terreno que estábamos recorriendo, comenzaron a salir unas chispitas, acompañadas de unas llamas de color azul y un fuerte olor a plástico quemado, de la llave del interruptor de las luces de carretera. Reaccionando con rapidez apagamos las luces y, conducidos por la luz de la luna y de los intermitentes, encontramos un camino vecinal en el que metimos el 600 para analizar el origen de este pequeño contrat tiempo. Afortunadamente, hasta este momento, por la carretera no circulaba absolutamente nadie, con lo que nuestro recorrido sin luces no puso en peligro la seguridad vial de vehículos ni personas.



Naturalmente no teníamos cobertura en nuestros teléfonos móviles y girando la vista 360 grados, en aquella inmensa llanura manchega donde se pierde el horizonte, no se veía una sola luz que delatase la presencia de algún ser humano.

Pero éramos autosuficientes y nada debíamos temer.

Desmontado el interruptor comprobamos que se había quemado sin remisión. Había que reaccionar buscando alguna alternativa para continuar el viaje. Consultando el esquema eléctrico del coche que viene en el manual de funcionamiento, vimos que uniendo los tres cables que confluían en el interruptor tendríamos luces nuevamente y, además, seguía siendo gobernable desde la palanca correspondiente, el cambio de cruce a carretera.



Así que, manos a la obra. Con la ayuda de unas tijeras, un cable pelado y cinta aislante conseguimos disponer de luces y pudimos continuar el camino, aunque observando, con algo de preocupación, que bajo la cinta aislante se estaba produciendo un aumento de temperatura nada tranquilizador.

Durante todo el proceso de resolución del problema, que pudo durar algo más de una media hora, tan sólo un vehículo pasó por la carretera. Se trataba de un "todo terreno" que paró unos metros más adelante y, dando marcha atrás, se acercó a nuestro 600. Armado de linterna, me acerqué al vehículo en cuestión, por el lado del conductor, para informar a los ocupantes de que el problema ya estaba solucionado.

Mientras tanto, el copiloto, armado con la barra antirrobo de época que equipaba el 600, permanecía en la sombra de la noche dispuesto a intervenir en caso de necesidad.

El "todo terreno" estaba ocupado por tres individuos vestidos con ropa paramilitar de camuflaje. Todos ellos tenían aspecto de ser de origen caucásico o, como muy cerca, centroeuropeo. Es decir, podían ser rusos, chechenos, bosnios, rumanos, albaneses o algo parecido. El conductor hablaba nuestro idioma al estilo indio, utilizando el infinitivo de los verbos en vez del correspondiente a la frase según las normas de la Real Academia de la Lengua Española. Yo conocer ese coche. "Yo tener uno igual. Ser el Fiat 600". Y otros comentarios similares. Los acompañantes no hablaban, parecían no conocer el idioma. Seguramente, para la profesión que podían estar ejerciendo, no necesitaban de muy profundos conocimientos de nuestra lengua.

Muchas gracias buen hombre. Ya hemos solucionado el problema. Tengan buen viaje y vayan con Dios.



Vuelta al coche, acomodo en su lugar de la barra antirrobo, puesta en marcha y, rueda rodando, hacia Puerto Lápice, lugar que nos habíamos propuesto como destino para cenar y pasar la noche.

En la célebre "Venta El Quijote" repusimos energías, preguntamos por algún hotel en la zona y nos informaron de su existencia. Nos acercamos al lugar, solicitamos dos habitaciones y nos fuimos a dormir con la esperanza de que el día siguiente, domingo, sería otro día. Estábamos desde las ocho y media de la mañana en carretera y eran ya las nueve y media de la noche. No estaba mal para los aproximadamente 600 km. que habíamos recorrido.

A las siete y media de la mañana del domingo nuevamente en marcha. Repostar gasolina y salir rumbo al sur a la búsqueda de una venta manchega donde desayunar. Increíble pero cierto: no había ni una. Llegamos a Ciudad Real, pasamos por Brazatortas y, por fin, a las once de la mañana, en medio del campo, al lado de una ermita, encontramos un lugar llamado "La Bienvenida" donde pudimos tomar un café de puchero. Compramos un tarro de queso en aceite por si durante los próximos kilómetros no volvíamos a encontrar un sitio civilizado. Poco más allá de este punto, y conforme se iban levantando las nieblas de la mañana, comenzaba a verse un paisaje fantástico, lleno de verde y flores de primavera.



Desde el valle de Alcudia en Ciudad Real hasta el del Guadalquivir en Córdoba, pasando por el de los Pedroches en esta misma provincia andaluza, una sucesión de montañas y valles, comunicados por increíbles carreteras, estrechas, de mal firme y reviradas, el recorrido sirvió para poner a prueba, en esta segunda jornada de viaje, la mecánica de nuestro modesto 600.

Y todo lo aguantó: subidas, bajadas, curvas y contracurvas, naturalmente con el buen trabajo del copiloto Maestro Guita que no paraba de tirar de la cuerda continuamente.

Tras sesudos cálculos sobre la ruta más conveniente para atravesar la sierra de Córdoba, elegimos, por error, la peor de las posibles. Estupendo, no hay problema, disponemos de suficiente tiempo para llegar a Sevilla con luz del día. Kilómetros interminables por aquellas montañas preciosas hasta llegar a un lugar en el que la carretera estaba cortada. Teníamos dos opciones: volver por donde habíamos venido, deshaciendo parte del camino, tortuoso como pocos, hasta encontrar una nueva ruta que nos permitiese atravesar las montañas o seguir, campo a través, por las roderas que habían dejado las máquinas excavadoras, sin saber durante cuántos kilómetros, hasta llegar al próximo lugar civilizado que, según nuestros mapas, era Pozoblanco.



Elegimos la segunda alternativa aun a riesgo de pinchar los neumáticos e indudablemente fue la adecuada, pues al cabo de siete u ocho kilómetros de a campo traviesa llegamos a la tierra prometida para incorporarnos a una carretera con su correspondiente capa de asfalto.

El 600 se comportó como un héroe. Tras las subidas y bajadas que había tenido que superar hasta el momento, la dificultad añadida de circular por senderos de tierra no provocó ningún incidente. Llegamos a Pozoblanco y, desde allí, por Villaviciosa de Córdoba, nos dirigimos a Posadas.

Nuevamente kilómetros y más kilómetros por el mismo tipo de carreteras serranas, disfrutando del espectáculo que nos ofrecía la naturaleza.

A las dos y media llegábamos a Palma del Río donde almorzamos con un conocido retrocarro, de profesión tapicero y restaurador del automóvil, en la Peña Flamenca. Desde allí, y tras la sobremesa, por la antigua carretera de Córdoba a Sevilla, cuyo pavimento y trazado parecía el de una autopista de peaje. Tras avistar a la altura de Santiponce la primera pareja de la Guardia Civil de Tráfico de todo el recorrido, llegamos a Sevilla con las últimas luces del día.

Toda una hazaña para un vehículo tan modesto. Y una experiencia sumamente gratificante, por cuanto pudimos disfrutar de los campos y tierras de España, cruzando la península de norte a sur, durante dos días de casi primavera, en un recorrido de más de mil kilómetros.