



CONCENTRACION EN SEGORBE Y LA CUEVA SANTA

Las ocho y media de la mañana, Domingo y ... ¡me están bañando!. Mi dueño se ha vuelto loco, ¿cómo?, otro seiscientos en la misma gasolinera, aquí pasa algo raro, será que nos vamos de excursión.

Llego a la alameda y esta desierta, ¡ah! por ahí llegan algunos amigos, vaya son las nueve y media y por fin salimos, a ver, uno, dos, tres, doce, veintisiete y treinta, vaya no esta mal. Me entero que algunos vienen desde la provincia de Alicante, eso si que es tener mérito. Formamos un buen grupo por las calles de Valencia. Nos desviamos por la pista de Ademuz, esto promete, parece que el trayecto va a ser largo y sin embargo estas carreteras tan anchas y modernas no me acaban de convencer. El consuelo viene porque todo aquel que nos adelanta se queda embobado mirándonos como si tuviéramos monos en la bigotera. A cuantos les gustaría ahora cambiar su veloz coche por uno de nosotros para estar en esta singular caravana que formamos los seiscientos.



A cuantos les gustaría ahora estar aquí

En un desvío leo “Alcublas” y eso me suena a curvas, cuestas y carreteras de las mías, esto empieza a gustarme. La carretera a través del monte es bonita y todos la seguimos en fila, vaya ahora uno adelanta a toda velocidad y se pierde de vista, juraría que era un seiscientos pero nos sé, no damos para tanto. Hombre ahí esta el rápido y es uno de los

Abarth, claro va con zapatillas de deporte y nosotros con botas de montaña, así cualquiera. Llegamos a Alcuablas y nos empiezan a tocar el claxon a todos, los vecinos se llaman unos a otros con urgencia para vernos pasar antes de que nos vayamos en dirección a La Cueva Santa. La gente sale de casas y bares precipitadamente y nos señala con el dedo, que manía de señalarmos todo el mundo.



Pasamos por carreteras de las mías

Me detienen en medio de la carretera, ¿se habrán dado cuenta de mis problemas?, no, es solo que a mi dueño le a dado por hacer fotos a la caravana. Seguimos adelante aunque el tiempo amenaza lluvia y finalmente llegamos a La Cueva Santa, hay una buena explanada para aparcar y nuestros dueños se dirigen apresuradamente a tomar el almuerzo. Bocadillos, picaeta, café y visita a la cueva, no se lo nada montan nada mal los amos. Que fastidio, empieza a llover cuando Parece que nos vamos.



Me detienen en medio para hacer fotos

Esta dichosa lluvia nos acompaña hasta Segorbe, se supone que la policía nos esperaba, bueno ya aparecerán. Una vuelta, dos vueltas, tres vueltas, bueno ya me conozco Segorbe y a sus habitantes porque han estado todo este tiempo en las aceras aplaudiéndonos como en los mejores tiempos de Indurain. Nos aparcan en la plaza del Ayuntamiento, menos mal que nos han ordenado bien porque sino no hubiéramos cabido en esta plaza tan reducida, por otro lado al estar tan juntos lucimos más.

Los dueños se van, creo que a visitar el museo catedralicio. Tres cuartos de hora, no han tardado mucho y por sus comentarios diría que ha sido interesante. Bueno, hacia donde nos llevaran ahora, esta lloviendo y me voy a resfriar. Pues si no querías agua estamos en la fuente de los cincuenta caños aunque en esta ocasión la parada es breve.

Veo que mi dueño sale el último y es que le gusta ver a toda la caravana por delante. Pues hace mal, porque yo pierdo agua y si me quedo no habrá nadie para socorrerle. Vaya, se ha dado cuenta, pero efectivamente se ha quedado como la una, esto es, solo. Será ignorante, a pesar de que me ha revisado los líquidos, supone que me la he bebido y se limita a reponerme el agua cuando resulta que la bomba esta

goteando de manera incesante. Pues ahora de rabia pierdo un tapacubos, se va a enterar.



En una plaza reducida lucimos más

Afortunadamente hemos alcanzado al resto y es que es difícil para semejante caravana pasar desapercibida. Esta vez estamos en Altura y nos aparcan para comer. Por las risas del restaurante parece que se lo pasan bien. Han tardado un poco pero ahí salen y parecen satisfechos, ahí hay unos que se cogen la barriga mientras hablan de “olla típica”, “comilona” o “yo he repetido”. Todos llevan un bastón típico de la zona, lo deben haber regalado. Bueno a casa que ya es hora.

Todos juntos enfilamos la carretera de Teruel hacia Valencia y veo como por el camino la gente se va despidiendo conforme llegan a sus desvíos respectivos, a los que vienen de la provincia de Alicante aun les queda un buen trayecto, ¡buen viaje!. Ha sido un día agradable con los amigos que ni siquiera la lluvia ha podido deslucir.

LA GASOLINA, CON O SIN....

La próxima desaparición de la gasolina con plomo (año 2002) y la necesidad de utilización de la gasolina sin plomo, ha introducido un nuevo problema a los motores diseñados aproximadamente antes del año 85.

El problema consiste en la aparición del efecto que los ingleses denominan como **VSR**, (valve seat recession) que traduciremos por **RAV** (recesión de los Asientos de las válvulas).

La gasolina con plomo contiene como aditivo el Tetraetilato de plomo, este producto, además de ser muy barato e incrementar espectacularmente el octanaje, no solo no perjudica al motor si no que además tiene la "ventaja" de lubricar la parte alta del cilindro (pistón, camisa, segmentos y asientos de válvula), al arder, los residuos de plomo poco volátiles se van depositando sobre los asientos de las válvulas de escape. Como todos sabemos el plomo es un metal blando, por lo que los depósitos de este metal tienen un efecto beneficioso sobre los asientos y guías de las válvulas, actuando como una excelente "almohada" que se renueva continuamente.

Tras la implantación de muy necesarias medidas de anti-contaminación, se va haciendo obligatorio el uso del catalizador, que es un elemento montado en el tubo de escape, cuya misión es hacer posible una reacción química para eliminar el monóxido de carbono y los óxidos nitrosos de los gases de escape. Pero aquí surge el primer inconveniente, el tetraetilo de plomo que hasta ahora se había venido utilizando para incrementar el número de octano, estropea el catalizador rápidamente, (con el uso de solo uno o dos depósitos) y ya no puede ser utilizado como incrementador del número de octano. Esto ocurre en Europa a mediados de los 80. Entonces las petroleras empiezan a fabricar gasolina sin plomo y para incrementar el número de octano se recurre entonces a dos procedimientos, uno es el proceso de *cracking* para romper las moléculas de cadena larga y la adición de otros aditivos muchísimo mas caros que el tetraetilo de plomo, pero aun así, apenas se

consiguen octanajes mas allá del índice 92, tanto es así, que los fabricantes de automóviles tienen que fabricar motores con menor relación de compresión, y sistemas de encendido con sensores de detonación para retrasar automáticamente el encendido y evitar así, los daños que este fenómeno produce al motor

Existen diferentes opiniones al respecto de los efectos que producirá en los motores antiguos la gasolina sin plomo.

1.- Hay quien opina que con el uso de la gasolina sin plomo, los asientos de las válvulas se deteriorarán con rapidez y que la investigación del problema ha permitido determinar que cuando la válvula aprieta contra su asiento en ausencia de plomo, se produce un fenómeno de micro soldadura., que hace que la válvula vaya arrancando material del asiento, causándole un grave deterioro.

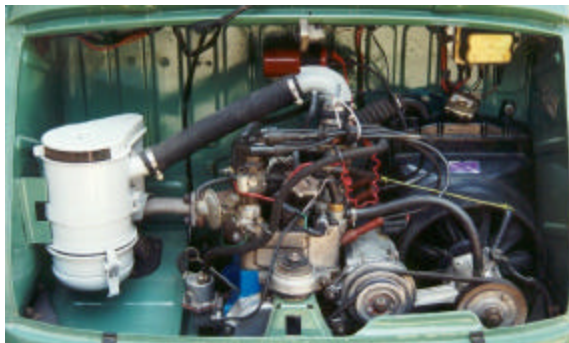
Puesto que los motores que han rodado con gasolina súper mantendrán restos de plomo en los asientos de las válvulas no existirán problemas durante unos 20.000 KM

Dicho problema, piensan que se reducirá con la mezcla de aditivos que se comercializarán, o bien con el uso de una gasolina especial que ya contendrá dichos aditivos. La Federación de Clubes Ingleses de Vehículos Clásicos realizó unas series de pruebas encaminadas a verificar la utilidad de ciertos aditivos, llegado a la conclusión que ningún producto reduce el desgaste de forma tan eficaz como el plomo, el aditivo que mejor resultado produjo fue el SUPERBLEND ZERO LEAD 2000, basado en el potasio que al parecer será la sustancia que llevará la gasolina de sustitución que posiblemente comercializarán las petroleras para sustituir a la gasolina Súper Con Plomo.

Otra solución, aunque muy peligrosa para el bolsillo, es la de mecanizar la culata para modificar las válvulas, las guías y los asientos, de esta forma el golpeteo de las válvulas sería sobre una superficie mayor que reduciría el impacto.

2.- Hay quien dice que, aunque la razón técnica que un material blando (como el plomo) entre dos mas duros actúa como lubricante es cierta, con respecto a la lubricación pistón-camisa, y considerando que el plomo del tetraetilo de plomo se libera en la combustión como plomo metal, pero a nivel microscópico, es incapaz de adherirse a la camisa para facilitar el deslizamiento del pistón, y en cuanto a los asientos de las válvulas, no hay un roce como tal sino un golpeteo y en consecuencia el plomo allí, y a nivel microscópico menos, no hace absolutamente nada.

Parece ser que existe una opinión generalizada de que el uso de gasolina sin plomo no afectará sensiblemente a aquellos motores con una relación de compresión inferior a 9,5:1, y con un régimen de giro bajo, debiéndose usar la de octanaje adecuado (parece ser que si el octanaje es mayor no pasa nada) y no pasar de un régimen de giro de los 2/3 del permitido, no acelerar a fondo y no apurar el motor en pendientes.



Como habéis podido observar parece ser que los diferentes sectores de la tecnología todavía no esta muy de acuerdo con los efectos que producirá el uso de la gasolina sin plomo. Tendremos que esperar un poquito.

No obstante, dada la baja relación de compresión de nuestros vehículos y su bajo régimen de giro no creo que tengamos ningún problema usando la gasolina que comercializarán de sustitución o añadiendo el correspondiente aditivo a la gasolina sin plomo.

...Y HASTA MORELLA LLEGAMOS

Voy a relatar a vuestras mercedes lo que nos aconteció cuando fuimos a visitar la insigne villa de Morella.

Hasta 21 ferrosos 600 salieron de Valencia a poco de entrada la mañana, y quiso nuestra mala ventura que uno dellos sufriera al poco de salir un pinchazo que prestamente fue solucionado. Seguimos retozones el camino, pues unas decenas de kilómetros más allá aguardabáanos un buen yantar en una posada del sendero. Después de bien desayunarnos continuamos el periplo con una grúa RACE a la postrera, a la cual fue menester de animar para que tuviera a bien subir el puerto que llevaba a Morella.

Es, pues, de saber, que cualquier caminante que por allí se aventure podrá regocijarse con la bella vista que de la villa se observa a poco trecho della, como ansí facimoslo nosotros.



A la llegada a Morella recibimos la autoridad competente y acompañamos a las mismas puertas de la muralla donde hubimos de dejar los 600 para su contemplación de las gentes del lugar. Tras yantar una copiosa comida típica morellana en el Hotel Rey D. Jaime, una guía tuvo a bien de iluminarnos con la historia de la villa y sus calles medievales. Hízonos visitar bajo su tutela la preciosa iglesia y el castillo que corona la ciudad, aqueste desde su patio de armas proporciononos unas fermosas trazas de la comarca. No faltaron los placeres de jaranas y músicas tras la cena, pues ese de todos bien sabido que en esta villa tanto se dá la diversión como la devoción.



Con pena salimos de Morella al otro día haciendo camino hasta Castell de Cabres, pueblo entre montañas donde hubimos de tomar un ágape para poder seguir carrera hacia la villa de Peñíscola travesando el pantano de Uldecona.

Esperábanos Peñíscola para ofrecernos el buen yantar y obsequiónos el Club con un tarro de dulcísma miel morellana. Dominando la villa se hallaba su castillo, el cuál nos admiró y tras recorrello, con tristeza hubimos de retornar a Valencia, eso sí, con los corazones henchidos de tantas fermosuras vistas.

ENCUENTRO A MITAD CAMINO SAN CARLES DE LA RAPITA

Llevábamos tiempo ya queriendo hermanarnos con nuestros compis del Club Amics del 600 de Barcelona, y como todo llega, se presentó la oportunidad en una concentración conjunta que hicimos a San Carles de la Rápita.

Salimos 12 coches de Valencia y al pasar por Vinaroz hicimos una breve parada pues había allí una feria de vehículos históricos, y como en el Club somos todos aficionados, disfrutamos de la visita, la cuál lamentablemente se alargó, ya que hubo un par de averías que nuestros hábiles mecánicos aficionados supieron solucionar, mientras los demás degustábamos una comida tipo picnic.



Ya en San Carles nos encontramos con nuestros amigos catalanes que bajaron de Barcelona y después de intercambiar opiniones sobre nuestros coches y su conservación, dimos un estupendo paseo en golondrina por el Delta de L'Ebre. Una magnífica cena acabó de

estrechar los lazos con nuestros nuevos amigos, y dos copas y tres bailes más tarde fuimos a dormir, ya que al día siguiente nos esperaban nuevas emociones.

Una visita al museo ornitológico (Casa de Fusta) y al mirador vecino nos pusieron al corriente de la flora y fauna tan peculiar de dicha zona. Si no fuera porque lo vivimos personalmente, creeríamos imposible degustar en una sola comida más de 8 platos, como hicimos en el rest. Ramón de San Carles de la Rápita, y es que el estómago es un músculo muy, pero que muy elástico. Nos despedimos con pena de nuestros nuevos amigos y regresamos a Valencia pensando ya en la próxima salida.



¿QUÉ MODELO TENGO? (2ª PARTE)

Como comentamos en el boletín anterior, vamos a analizar las diferencias de los distintos modelos de 600, pero en esta ocasión nos centraremos en las diferencias internas. Aquellos mandos que permanecieron sin cambios durante toda la vida del 600, los obviaremos.

600 normal El mando del distribuidor de la calefacción, para los pies de las plazas delanteras y el parabrisas, se encuentra en un lado del túnel de la calefacción. Entre el freno de mano y la palanca del cambio, se encuentran dos pequeños tiradores, que corresponden, el derecho, al arranque, (separado del contacto, que se encuentra en el centro del panel, y funciona con llave) y el izquierdo corresponde al mando del estárter.

En el centro del panel, y a ambos lados de la llave de contacto, se encuentran sendos interruptores que se corresponden, el izquierdo con las luces, tanto exteriores como del cuadro de mandos, y el derecho para los limpiaparabrisas. En la parte superior del contacto hay un testigo que corresponde a los intermitentes. El indicador de temperatura del motor es por aguja y testigo cuando esta supera cierta temperatura, aunque en los primeros sólo tenía testigo, por razones que todos conocemos se incorporó la aguja.

Los mandos de luces e intermitencia están situados detrás del volante, pero el mando se efectúa sobre una “caja” de luces, que no existe en las primeras unidades.

Los asientos delanteros son estrechos y se abate solamente el respaldo.

El depósito de combustible tiene capacidad para 27 litros y está situado en la parte derecha del maletero (siempre se entiende como derecha la parte del copiloto e izquierda la del conductor), y al lado izquierdo, junto a la batería, en el piso del maletero se encuentra el depósito del líquido de frenos, con una boca de llenado grande.

Debajo del tablero existe un mando por tirador que corresponde al acelerador manual.

Logotipo *seiscientos* en la parte derecha del tablero.

600 D En la primera serie, tanto el depósito, asientos, depósito del líquido de frenos, mandos de la calefacción, acelerador manual, permanecen inalterables, siendo los cambios en el tablero de instrumentos. El mando del estárter pasa a ser el único que hay entre el freno y el cambio, ya que el arranque pasa a estar integrado en la llave del contacto. El interruptor de la izquierda pasa a ser para la luz del cuadro solamente, y aparece otro interruptor donde antes estaba el testigo de intermitencia, que corresponde a las luces exteriores. Aparecen tres testigos en la parte izquierda del cuadro, que corresponden de derecha a izquierda con: estárter (amarillo), luces de posición (verde) e intermitentes (verde), que curiosamente son regulables en intensidad, mediante un mecanismo sencillo que girando la zona que se ilumina, la luz es tapada por dos portezuelas interiores. Desaparece la “caja de luces” de la parte posterior del volante, estando los mandos integrados en el conjunto de la barra de dirección.

Logotipo *seiscientos* en la parte derecha del tablero.

En la parte derecha del maletero, y sobre la pared que da al habitáculo, está situado el depósito de agua del lavaparabrisas, que no existía en la versión anterior.

En una versión posterior, el mando de la calefacción pasa a estar situado en una parte más elevada, accionando una palanca que actúa sobre la “caja de distribución de la calefacción”.

Ya en la segunda serie de este modelo, cuando aparecen los detalles del 850, los asientos pasan a ser los de este modelo, siendo más gruesos y abatiéndose todo el asiento para acceder a las plazas posteriores, el depósito pasa a estar situado en la parte posterior del maletero, siendo de forma alargada, y aumenta su capacidad hasta 30 litros, y el depósito del líquido de frenos pasa a estar en el lado izquierdo del depósito (siempre según el sentido de la marcha) y el depósito del agua del lavaparabrisas pasa a estar al lado izquierdo de la rueda de repuesto. El indicador de temperatura pasa a ser sólo de testigo, desapareciendo la aguja.

En las últimas unidades aparecen unas uñetas en las puertas para sujetar los tapizados de éstas.

600 E El cambio del sistema de apertura de las puertas conlleva el cambio de todos los sistemas de aperturas y accionamiento de la ventanilla, dado que las diferencias con los modelos anteriores son en toda la puerta, no indicamos todos los mecanismos.

Desaparece el logotipo de la parte derecha del tablero, aparece un cenicero en la parte central superior del tablero, tienen una bandeja porta-objetos en parte inferior del tablero, accesorio que se montaba en las versiones anteriores, pero que no lo llevaban de origen. Opcionalmente se podía montar un antirrobo Clausor.

600 L Especial Las manetas interiores de apertura de puertas y ventanillas pasa a ser de plástico (lo indican en la publicidad de la época como un avance, la era del plástico lo invadía todo), aparece todo el salpicadero tapizado en mapel (piel artificial o skay), consola central (porta-objetos en el centro de las plazas delanteras), volante de color negro así como el tablier de instrumentos, donde el cuentakilómetros aparece graduado hasta 140 Km/h, arranque con antirrobo de serie, asientos más envolventes y opcionalmente se podía solicitar los siguientes extras, que era la primera vez que ocurría con este modelo:

- Alternador
- Cinturones de seguridad delanteros
- Luneta trasera térmica
- Moqueta especial y techo forrado
- Asientos reclinables

Todo ello al sobreprecio de 5.000 pesetas.

En otro momento hablaremos de los extras, prácticamente todos ofertados por la industria auxiliar, y que hoy en día son algunos de ellos buscados con ahínco por los propietarios de estos vehículos.

BAUTISMO DE 600 EN ALBORAYA

Alboraya es de sobra conocida por su producto estrella: la horchata. Pero en esta ocasión visitamos la localidad por una razón bien diferente, fuimos invitados por el Ayuntamiento de Alboraya a celebrar el día de San Cristobal, patrón del pueblo.

Es tradición en esta población valenciana, bendecir los coches en este día y así lo hicimos los siete seiscientos que asistieron a la concentración.

Después del acto, comimos un estupendo “arròs amb fesols i nabs” que nada tenía que envidiar al que cocinaban nuestras propias abuelas.



Con la digestión y la sobremesa, llegó el final de la jornada. Marchamos a casa, esperando con impaciencia la próxima concentración.

CONCENTRACION XATIVA Y ANNA

Como esta visto que no nos gusta quedarnos en casa nos pusimos en marcha allá por el mes de Julio en un día de “musho, musho caló”

La verdad es que íbamos a poner a prueba nuestros sufridos radiadores, pero los veintitrés seiscientos que participaron en la vuelta, aprobaron con muy buena nota.

Después de salir de Valencia, dirigimos la caravana hacia Xàtiva. Una vez allí y tras unirse a la fila los socios de la zona, nos dispusimos a dar una vuelta por las calles de Xàtiva y luego a subir una empinada cuesta hacia el castillo.



Para matar el gusanillo del hambre, nos habían preparado un tentempié a base de coca de la zona y empanada. Ni que decir que no dejamos ni las migas.

Claro que después y con el estómago lleno, teníamos ganas de visitar el castillo. Allí arriba si que nos apretó “el lorenzo” a base de bien, pero pusimos todos mucha atención a las explicaciones de la guía y subimos prácticamente hasta el palo de la bandera. Luego mas tranquilamente pudimos pasear y un poco por el castillo y refrescarnos donde pudimos.

Y enseguida, otra vez en marcha. Arrancamos nuestros seiscientos y después de un recorrido por Xàtiva, tomamos una carretera de las nuestras, para dirigirnos hacia el bonito paraje de Anna. Tras llegar allí, nos lanzamos hacia la mesa para saborear una excelente paella (hubo incluso quien pudo repetir) y después la desbandada fue general. La mayoría se acercaron a la piscina natural, situada al lado del lago, y se dieron un buen baño. Eso sí, con mucho valor porque el agua estaba congelada. El resto se fue perdiendo por las diferentes sombras de los árboles cercanos, y se dieron una buena siesta.



A media tarde, y a toque de claxon, nos reunimos todos en los coches, y tras unas fotos de recuerdo, nos volvimos hacia Valencia sin ningún problema mecánico.

¡¡Se me olvidaba!! justo al entrar a Valencia, un pequeño embozo en un carburador, pero con estas manitas.....

EL 600 : COCHE DE AUTOESCUELA

El Seat 600 fue el coche símbolo del utilitario de los años 60 y 70. Miles y miles de españoles aprendieron a conducir con él. Por tanto, los comienzos de las autoescuelas fueron paralelos al del 600. Hemos contactado con Adolfo Puchades, gerente de la autoescuela Puchades en Catarroja para que nos comente como fueron sus principios. Cuando Adolfo decidió montar su autoescuela sólo había 5 entre Valencia y su provincia, hablamos de los años 1955-1956, como él era menor embarcó a su padre y a su hermano en sus proyectos.



Empezaron con una pequeña autoescuela y los coches de aprendizaje eran los Citroën “Pato”. En cuanto salieron al mercado los Seat 600 no dudaron en utilizarlos y pudo comprobar la visión de futuro que tenía ya que pronto abrió nuevas autoescuelas, hasta alcanzar el número de 4 en Valencia y su provincia en los años 70, con una formidable flota de 600 que inundaban las calles de Valencia. Hace tan sólo 6 años que Adolfo vendió su último 600, un último modelo en perfecto estado, nos comenta no sin algo de pena. Hoy en día, todavía lucha por enseñar a conducir en Catarroja con los Renault Clio. Y es que los tiempos cambian, pero nosotros, al igual que Adolfo, seguiremos recordando nuestro glorioso Seat 600.

EN LAS FIESTAS DE GESTALGAR

Ahora que hemos cogido la directa, me estoy acordando de cuando me invitó un amigo a venir a Gestalgar para las fiestas de Agosto, diciendome que pretendían celebrar el día del motor y que habían pensado hacer una exhibición de coches de Radiocontrol, a los que soy aficionado, le dije -¿por que no montamos una concentración de seiscientos?.

Dicho y echo, en la siguiente reunión de la Comisión de Fiestas de Gestalgar lo propuso, y aunque en un principio no entendieron que podía aportar esta concentración al pueblo, decidieron probar suerte.

Al final hemos reunido en la Alameda 22 vehículos de todos los modelos y procedencias, ya que había un Abarth, una playera y 600 venidos desde Cocentaina.

Atravesamos las poblaciones de Ribaroja del Turia, Villamarxant, Pedralba y Bugarra, hasta llegar a Gestalgar, donde la carretera circunda la montaña, por lo que no se ve el pueblo hasta casi estar en él. Nos están esperando la Comisión de Fiestas, que han empezado a aplaudir al ver tantos y tan bien conservados 600, e inmediatamente nos invitan a aparcar en la plaza del pueblo, que siendo de tamaño reducido, se ha llenado de seillas, por lo que aparcamos también en la calle principal. Nos obsequian con unos refrescos y almorzamos en un Bar, donde se han portado todo lo bien que podían, dada la avalancha de personas que se le a venido encima.

Después del almuerzo, y dado que debían montar la plaza para los toros de la noche, hemos dado una vuelta por el pueblo con nuestros vehículos haciendo sonar las bocinas, resulta agradable escuchar a las personas de este lugar decir que esto es crear ambiente, y dar a conocer el pueblo, ya que esta es nuestra intención, después nos dirigimos al polideportivo, donde estacionamos.

Nos hemos acercado al río, en una zona preparada para el baño por la gente de Gestalgar, donde descansamos y nos refrescamos, ya que el día ha salido caluroso.

Cerca de las 2 vienen a buscarnos, para dirigimos al polideportivo, donde nos agasajan con una paella, que es para 75 personas, los Festeros, nosotros y los representantes del club de Radiocontrol.

En un principio, al ver el tamaño (pequeño) relativo de la paella y la

cantidad de personas que somos, muchos pensamos que se quedará corta o que será incomedible, pero para nuestra sorpresa, creo que no exagero si digo que ha sido la mejor comida que nos han preparado en nuestras salidas, y además nos miman con esmero, no permitiendo que nos levantemos en ningún momento, y siendo las atenciones recibidas por los festeros difíciles de igualar.

En la sobremesa les obsequiamos con una placa de cerámica conmemorativa del hecho, que según creo está en la biblioteca de la casa de la cultura, un detalle muy de agradecer.

Ya por la tarde se celebra la exhibición de coches de Radiocontrol, que queda algo deslucida por ser pocos los coches que participan en ella.

Después de esto, y dado que en estas fechas casi todos estamos fuera de nuestras residencias, empiezan a marcharse todos, menos yo que me quedo a cenar y disfrutar de la cabalgata que celebran ese día.

En fin, creo que ha sido una de las salidas que en un principio podía parecer menos llamativa, pero que ha acabado convirtiéndose en un día maravilloso gracias a las atenciones de la Comisión de Fiestas de Gestalgar 1999 y al entorno maravilloso de este pueblo que ha ayudado a que todo salga bien.



RESTAURAR UN 600

En el presente artículo no pretendo dar consignas técnicas para restaurar un 600, si no mas bien explicar como debemos tomarnos el trabajo, contando con la experiencia de varios miembros del club.

En primer lugar hay que armarse de paciencia, no deseemos tenerlo todo hecho en una semana, pues posiblemente tendremos un ovni que vuela bajo ó algo que se nos desmonta poco a poco, pero si lo tenemos pronto y bien, probablemente nos dejemos todos los ahorros de una vida.

Con esto no quiero desanimar a nadie, pero si algo nos lo podemos hacer nosotros, nos ahorraremos mucho dinero, pero solo aquello que sepamos que podemos hacer bien, que en algunos casos será la restauración íntegra, y en otros se limitará a buscar buenos profesionales.

Ante todo hay que ver las prioridades, motor ó chapa, aunque lo ideal sería hacerlo todo de una, mientras se revisa el motor, desguazar el coche y reparar de chapa y pintar, aunque esto no siempre es posible. Pero es evidente que un coche con un aspecto de nuevo y que reviente el motor a dos manzanas o que tire como un poseso pero que se le caigan los asientos es para hundir la moral a cualquiera.

También hay que buscar todas aquellas piezas que necesitemos para completar este trabajo, ya que es mas fácil montarla en el momento oportuno, que hacerlo posteriormente.

Para ello os aconsejo, por experiencia propia, no lanzaros al primero que os ofrezca la pieza en cuestión, pues aunque a veces será la elección correcta, puede ser también un fiasco, por calidad ó por precio, que de todo hay. Comparar entre varias casas, incluso de fuera de vuestro lugar de residencia, pues en algunos casos sale mas barato añadiendo incluso los portes, pero en este caso es recomendable que os pongáis de acuerdo con alguien que necesite también pedir algo, para repartir el coste del envío.

Visitar ferias, patear, preguntar, puede parecer tedioso a algunos, pero a la larga lo agradece el bolsillo, incluso patearse las tiendas de recambios de la propia localidad y zonas cercanas, seguro que en alguna ocasión os sorprenderéis.

En cuanto a la carrocería, un análisis previo no os librara de

sorpresas posteriores, pues conforme se va quitando porquería y herrumbre con solera, aparecen sorpresas. Esto es inevitable en cualquier vehículo antiguo, me han contado casos de coches de aspecto magnifico con un precioso suelo de "cartón", y he sufrido el caso de pasos de rueda totalmente "reconstruidos" en masilla.

No os desaniméis, estas cosas pasan, y mas en vehículos que han sufrido una vida dura y al final no se les reconocía la labor realizada.

En cuanto al motor, vigilad las posibles perdidas de potencia, líquidos y aceites, así como si podéis que observen otras personas el coche en marcha desde atrás, os dirán mas que todas vuestras sensaciones.



Al final, si el trabajo esta bien hecho, os sentiréis seguros de vuestro vehículo, y seguro que hasta os señalan por la calle.

Pero ante todo paciencia, mucha paciencia, en mi caso tardaron más de un año en la carrocería, pero el resultado ha sido totalmente satisfactorio y se que tengo carrocería para muchos años, por cierto, tendré que revisar el motor, pues me hecha mucho humo por el desahogo del cárter, como el motor no lo he revisado todavía, tengo un coche muy bonito que no va cara al aire.

POR LAS TIERRAS DEL VINO

Bueno, una vez más estuvimos en marcha el pasado mes de Octubre con destino Requena.

Por la mañana amanecimos todos dispuestos y relucientes en la Alameda, y aunque sin pistoletazo de salida comenzamos la marcha dejando por allá donde pasábamos una estela de “poderío”, bueno... de expectación.

Al llegar a Requena abandonamos la nacional y nos dirigimos por carreteras locales, poco transitadas y entre viñedos a una estupenda bodega familiar, Sisternas.

La llegada al lugar fue auténtica, camino de tierra, rebaño de ovejas con pastor incluido y junto a la bodega un estupendo parking, realmente una enorme era donde dispusimos nuestros coches en semicírculo luciendo más que nunca. Lo mejor del lugar fue su peculiar anfitrión, todo un personaje, que acompañado de parte de su familia nos dieron una calurosa bienvenida y nos enseñaron todas las instalaciones: bodegas antiguas visitables por su interior, una completa casa de la época en que vivían allí con sus corrales, sus cuadras para animales, sus estancias personales..., todo lleno de aperos, objetos, materiales y hasta vehículos a cual de todos más curioso.



Nuestra visita en Sisternas finalizó con una “picaeta” acompañada de buen vino de la zona. Este tentempié fue de nuevo completo, gracias a su anfitrión, quien contó cosas curiosas incluida una anécdota sobre un 600 que tuvo, y nos explicó interesantes cuestiones sobre vinos. Nos costó levantarnos de las sillas pues habían tantas cosas para ver en sus paredes y rincones que hubiésemos necesitado todo el día.

Pero teníamos que calentar motores, nuestros coches necesitaban salir a la carretera y nosotros teníamos más cosas que ver... y comer.



Algo más tarde llegamos a Requena donde nos esperaban, aparcamos los coches en el lugar reservado, y mientras ellos eran admirados por los vecinos de la localidad, nosotros visitamos la ciudad acompañados por una guía, quién nos lo explicó todo. La visita concluyó con las bodegas de La Villa, una serie de bodegas subterráneas particulares unidas en la actualidad para poder mostrarlas a los visitantes. Unas enormes tinajas

en su interior y un sin fin de rincones más o menos oscuros, te descolocaban hasta el punto de... mejor seguir a la guía.

Bien, y una vez en la superficie y con la tranquilidad de la luz del sol se nos abrió el apetito, y como no, con todo ya dispuesto en un restaurante cercano, no sé que fue más rápido si sentarse o zampar. Porque fue zampar y sino ¿ qué os parece la combinación morteruelo, ajoarriero, gazpacho manchego, vino, postre y el merecido café?... ¿ no me diréis que se trataba de un pequeño aperitivo?, pero eso sí, nosotros como buenos chicos cumplimos y no dejamos nada de nada.

El paseito hasta los coches y la charreta con mercadillo incluido fue la despedida a Requena. Subimos a nuestros coches y tras una vuelta tranquila llegamos a Valencia y al final de una jornada llena de cosas para recordar en la cual, una vez más, nuestros 600s se comportaron como unos campeones.

CONCENTRACION Seat 600 VALL DE GALLINERA

Pues el día 14 de noviembre, si que se montó una de las que hacen historia. Cada vez eran más los coches que iban llegando a la Alameda, pero eso no fue todo. Al margen de los vehículos que se unieron a la caravana en Gandía, al llegar a Pego nos esperaban los miembros del Club de Denia, juntando un total de 47 seiscientos.

Esto si que es vistoso. Tenemos para todos los gustos D, descapotable, Multipla, N, E,rojos, azules,....blancos, ...en perfecto estado, ..no tan perfectos; pero no importa, se esta preparando un buen día.

Tomamos una carretera que nos adentra hacia el Vall de Gallinera, atravesando unos simpáticos pueblos no muy poblados. De todas maneras, es que hace un frío curioso. Cuando llegamos a Beniali, "tomamos" el pueblo, ya que aparcamos los seiscientos en todas las calles de la población. Bocadillos de embutido y después un calentet. Y enseguida, otra vez en marcha.

Empezamos a hacer kilómetros por unas carreteras llenas de curvas que nos subieron a la parte más alta del Valle. Cuando llegamos a Ebo, nos esperaba su simpático alcalde con unos porrones de mistela y embutido de la zona. Mientras unos picaban algo, el resto visitaban la Cova del Rull, que nos dejó asombrados a todos. Es realmente preciosa. Y nada más; un poquito de charla y ...¡a los coches! Que nos vamos a comer.

Creíamos que en el tema de carreteras curiosas lo habíamos visto casi todo, pero no. Llegamos a un punto, en el alto de la montaña e iniciamos un descenso vertiginoso, por una estrecha carretera, con la marjal delante de nosotros y el Mediterraneo al fondo. Bonito de verdad.

Pues eso que hemos dicho antes, que íbamos a comer. Y comimos. Nos esperaba una comida de las buenas de verdad. Los platos se quedaron

limpios y después de los entrantes una buena fideuá. El ambiente que se creó en la comida fue estupendo, y antes de despedirnos a todos los participantes se les regaló un cactus de recuerdo.

Y eso fue todo. Nos volvimos a casa con el buen sabor de boca tanto de la comida, como de haber pasado un día estupendo.



A F X D E H J U F S K L
 S G H E M F O N L E E J
 O H M D I O A I X I S O
 T R G E I R C B Z S E E
 N X E S T M U M P C A D
 E S D C G I J I K I L Ñ
 I Q Z A X C E A F E G I
 C T H P I H R J O N E C
 O D T O V E K A I T U L
 H H I T Y T S Q G O O F
 C S C A F T R G N S I O
 O F L B I A B A R T H X
 R P H L N C S W L P G H
 A E F E A L P I T L U M
 D R F T H U N E I D K L

SOPA DE LETRAS
Busca estos siete modelos

PASATIEMPOS



¡MIRA! MIRA Y ENCUENTRA LAS OCHO DIFERENCIAS QUE EXISTEN ENTRE LOS DOS DIBUJOS

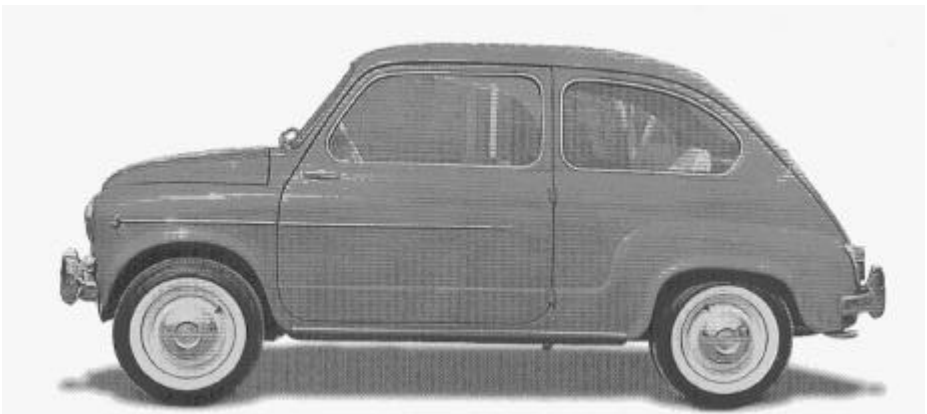


EL ESPIRITU DEL 600

A principios de año, al enviar la carta de inscripción de nuevos socios a toda las personas que conforman la base de datos que tenemos de 600, nos sorprendió gratamente recibir una entrañable carta escrita por una señora de Alcoy, Carmen Miralles, en la cual declinaba nuestra invitación a hacerse socia de nuestro club, ya que vive demasiado lejos.

Nos pusimos en contacto telefónico con ella, pues nos pareció la imagen perfecta del conductor de 600. Carmen va a cumplir 80 años y lleva 30 conduciendo su 600-D de color tostadito. El coche, matriculado en Oviedo en el año 1965, fue comprado por Carmen y su marido en 1.971 y ya nunca se ha desprendido de él. Nos asegura que lo tiene brillante e impecable, cosa que no dudamos, en un garaje tapadito, y que de vez en cuando se da una vuelta con él, en compañía de una amiga o de su nieta, que probablemente lo heredará. Desde aquí le pedimos que lo quiera tanto como su abuela, que es para todos nosotros un ejemplo a seguir.

Nos cuenta Carmen que el pasado día 5 de marzo salieron con la Asociación de Clásicos de Alcoy ha hacer un pequeño recorrido por los pueblos cercanos. “Hemos conseguido que nos admitan el 600 como clásico”, nos comentó con alegría Carmen. ¿Quién podría negarle nada a Carmen Miralles, inefable espíritu del 600?



EL SEAT 600 EN INTERNET

Hasta hace relativamente poco tiempo, existía en internet bastante poca información acerca de nuestro singular coche pero afortunadamente cada vez somos más los que estamos conectados y compartimos el 600 como hobby.

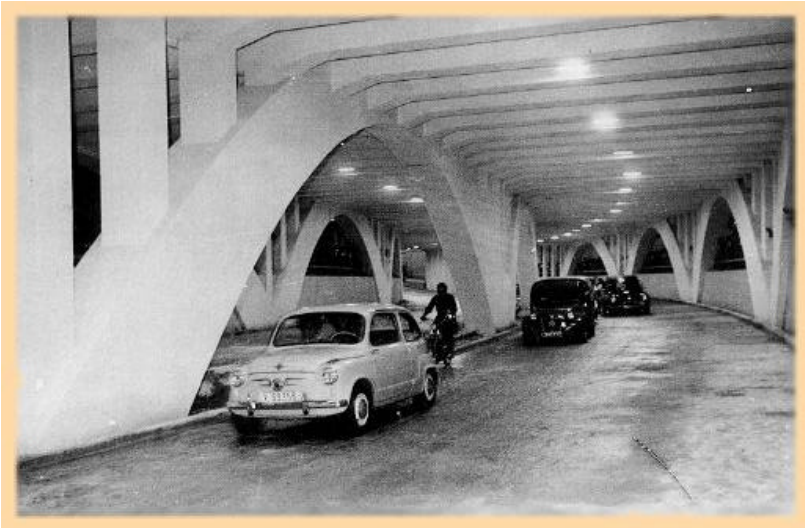
Fue en 1997 cuando dos chavales de Canarias llamados Carlos y Luis crearon la primera pagina web de España dedicada al 600. En ella no hay un contenido muy extenso pero sí muy interesante, encontrándonos algunos manuales de 600 que justifican la visita a esta pagina. El Club d'Amics del 600 de Barcelona fue otro de los primeros en establecerse en la Red, dando algo de información sobre el Seat 600 y también sobre el funcionamiento y actividades del club. En sus paginas describían las concentraciones realizadas y aquellas que tienen previstas.

Fuera de nuestras fronteras también existe pasión por el 600 y así lo reflejan algunas de las páginas web que podemos encontrar en países como Suecia, Finlandia, Polonia o Argentina.

A finales del pasado año el **Club del 600 de la Comunidad Valenciana** abrió su propia pagina web, consideramos que es una página muy completa y que ofrece una amplia e interesante sobre las actividades que el club realiza, teniendo acceso a prácticamente todas las concentraciones que ha realizado nuestro club, incluidas las últimas de Sagunto o la Salida a Albacete, encontrándose en cada concentración un comentario sobre como se desarrollo la concentración y diversas fotos que se hicieron en el momento.

En otra de las secciones de nuestra página web se encuentra información sobre todos los modelos del Seat 600 y sus derivados, hallándose vehículos como la Formichetta o el Multipla. También se ha prestado atención a los modelos de 600 fabricados en otros países como el Fiat 600 italiano o el Zastava 750 yugoslavo. La pagina se completa con una galería en la que se exponen las fotos de mas de 60 seiscientos, muchos de ellos de nuestros socios, una bonita sección de fotos

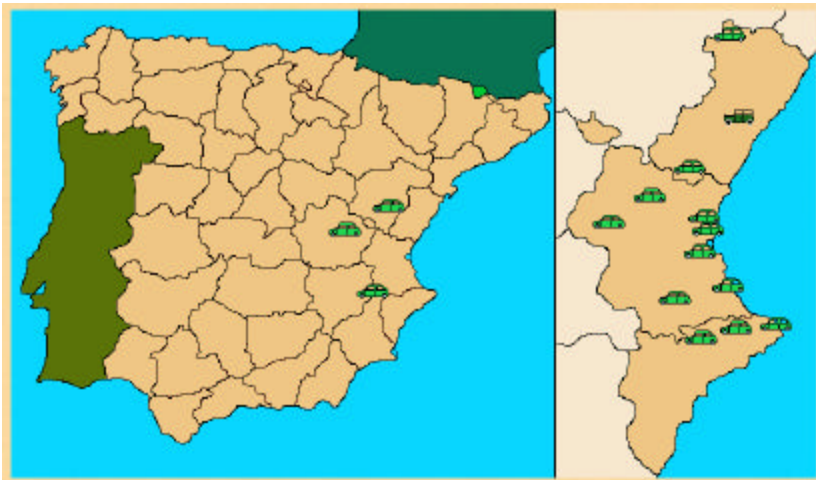
antiguas y una amplia sección de compraventa de 600 en la que podemos destacar que gracias a ella ya se ha producido por lo menos una venta.



En nuestra web se pueden ver fotos tan curiosas como esta del tunel de la Gran Vía

Una página web, además de un sitio donde publicar información, es también un punto de encuentro de aficionados y gracias a ella hemos entablado amistad con aficionados de otros países, de los que cabe destacar a Graham Harpin, un aficionado Ingles, poseedor de un Fiat 600 y que se ofreció a traducir nuestras paginas al ingles y a Pawel Taraszkiwicz, un aficionado de Polonia que nos ha enviado infinidad de fotos e información sobre el 600 y que posee varios Fiat 600 y un Fiat Múltipla.

Podemos decir que la llegada de la pagina web de nuestro club a la red supuso una pequeña revolución ya que, gracias a ella, nos pudimos poner en contacto numerosos aficionados y que finalmente y por iniciativa del presidente del Club de Amigos del 600 de Ciudad Real, se acabó fundando una lista de correo electrónico a la que hay casi 30 aficionados apuntados. En la lista podemos encontrar aficionados de toda España y algunos de Argentina y Portugal.



En nuestra web se pueden consultar todas las concentraciones del club

Como conceptos básicos, diremos que el correo electrónico funciona a través de internet y consiste en tener direcciones electrónicas (direcciones de internet) a las que se pueden enviar mensajes utilizando un ordenador personal. El receptor del mensaje, se tendrá que conectar a internet y consultar en el buzón de su dirección para recibir los mensajes que le han sido enviados.

Una lista de correo electrónico consiste en un grupo de personas con una afición común (en nuestro caso el Seat 600), y cuya dirección electrónica forma parte de una lista de forma que todos los mensajes enviados a la lista son recibidos por todos los aficionados suscritos a la misma. Por ejemplo, si alguien enviara un mensaje de venta de un 600 a la lista de correo, el mensaje llegaría al buzón de la dirección electrónica del resto de aficionados suscritos a la lista. De esta forma se pueden intercambiar ideas, resolver dudas y, en definitiva compartir la afición con gente que vive a muchos kilómetros. Partiendo de esta lista de correo, la página ha sido recientemente cedida a todos los aficionados con interés en mejorarla con el título de *La web colectiva del 600*, colocándose en un servidor público y quedando nuestro club como una sección dentro de toda la información que ofrece este sitio web.

Descripción	Dirección
Club de la Comunidad Valenciana	http://seat600.meyca.es/clubs/valencia/valencia.htm
La web colectiva del 600	http://seat600.meyca.es
Club virtual del Seat 600	http://club.idecnet.com/~vcarlosm
La web monográfica del Seat 600	http://www.geocities.com/MotorCity/Downs/7693
Club de Amigos del 600 de Leganes	http://seat600.meyca.es/clubs/leganes/leganes.htm
Clube amigos do 600 e 500 Amadora	http://www.terravista.pt/copacabana/1052
Un aficionado de Portugal	http://www.terravista.pt/nazare/1522
Un aficionado de España	http://www.paisvirtual.com/gente/amigos/iperuga/600.htm
Miniaturas con sección de 600	http://www.harpin.demon.co.uk/models
Clásicos de los 50, 60 y 70	http://www.geocities.com/MotorCity/Flats/9115

Algunas direcciones de internet dedicadas al Seat 600

En la actualidad otros clubes como Leganes, Sevilla, Tordesillas o Málaga también están preparando sus páginas web como secciones dentro de la *web colectiva* y esperamos que pronto sean publicadas. Por nuesta parte, encontrareis siempre información actualizada de nuestras actividades y concentraciones en la dirección de la pagina web de nuestro club: <http://seat600.meyca.es/clubs/valencia/valencia.htm>



La web colectiva del 600

MATINAL EN VALENCIA

¡Por fin! Mi amo ha decidido sacarme de paseo, desde la llegada del peque de la casa no habíamos salido a ninguna concentración, y como era de suponer, ese día no arranqué, pero con lo manitas que es mi amo me carga la batería y... Broooooommm, listo para dar mi paseo.

Salimos del garaje, yo todo limpito y lustroso, vamos en busca del resto de la familia, la cual me cargan con el cochecito, las bolsas, los niños... etc., ya no cabía ni el apuntador.

Ya todos apunto, nos pusimos en marcha, dirección a la Alameda ¡Qué feliz me sentía! Iba a ver a mis viejos amigos y compartir nuevas aventuras.



Llegamos al punto de encuentro y no había ni un seiscientos, ni un conocido... etc., nadie; miramos el reloj y ya era tarde, se habían marchado todos ¡Qué decepción! en pocos minutos me vino en mente que regresaríamos a casa y a saber cuando volvería a salir. Pero ¡ah! no nos dirigíamos a casa, sino a uno de los puntos del recorrido de la

excursión; Íbamos dirección a la Fonteta de San Luis donde se almorzaría y se celebraría una Gymkhana.

Llegamos y estaban repartiendo los bocadillos ¡Vaya bocadillos! ricos, ricos.

Ya con el estómago lleno, empezó la Gymkhana y fueron muchos los participantes, yo uno de ellos, y si queréis que os diga la verdad, estaba un poco nervioso, pues temía fallar a mi amo.

Entre nosotros nos desafiábamos para ver quien lo hacía mejor, y había risotadas porque uno se saltaba un cono, el otro pasaba por encima, otro se calaba.. etc., pero nosotros a cumplir.

Ese día, el día no acompañaba, hacia mucho aire y frío, así se decidió interrumpir la Gymkhana y seguir la ruta señalada por la ciudad



Íbamos en caravana, uno rojo, el otro azul, aquel gris... etc., y la gente exclamaba ¡Mira mamá cuantos seiscientos van juntos! Los niños, los jóvenes, los mayores.. todos se quedaban mirándonos a nuestro paso y

se alegraban ¡qué felicidad!, mi amo toca el claxon para que también me oigan.

Me gustaría que se vieran las caras de satisfacción que hacen nuestros amos cuando toda la gente les miran, parecen niños cuando les dan un helado.

Cogimos rumbo al Devesa Garden en el Saler, donde hay un buen sitio para dejarnos aparcaditos sin miedo de que nos pase algo, ya que allí estamos vigilados, y ellos van a disfrutar de un bufete libre.

Al término de la comida, se repartieron los premios de la Gymkhana, aunque no gané ninguna medalla, lo bonito fue participar y pasar un rato divertido.

Para bajar la comida, todos juntos (me refiero a nuestros amos), fueron paseando por el recinto y pudieron contemplar todas las variedades de animales que había, como era el tigre, monos, renos, pavos reales, patos, gallinas... etc.

Y así llegó la hora donde volveríamos a desfilar para dirigirnos cada uno a su casa y descansar de una agotadora jornada.

¡Hasta la próxima concentración!