

# EL PEQUEÑO GIGANTE

A pesar de que parecía de juguete, el Biscúter revolucionó el mercado español en la década de los 50. Su diseño nació de la mano de uno de los grandes genios constructores de automóviles de lujo francés, Gabriel Voisin. Todo un contraste para un coche que nació en plena autarquía y que llegó a convertirse en un icono de aquella época.

Por Óscar Ayerra

Con el fin de la Guerra Civil, España estaba sumida en un desastre estructural a todos los niveles: seis años después y tras la Segunda Guerra Mundial, se añadió un aislamiento externo internacional que empeoraba más aún la situación. Por si fuera poco, una política interna autárquica o de autoaislamiento complicaba aún más cualquier intento industrial de levantar el país.

Tuvo que pasar una década para que la situación mejorase ligeramente. Desde el punto de vista automotriz, con una política más transigente y un aumento del poder adquisitivo, el ciudadano medio comenzó a tener acceso al mercado del automóvil. A partir de 1953 cualquier ciudadano, en teoría, tenía acceso básicamente a dos opciones: por un lado, la compra de motocicletas de baja cilindrada, sencillas pero muy económicas; y por otro, a vehículos fabricados en España. Aunque existía una tercera opción, la importación, resultaba solo al alcance de unos pocos privilegiados como altos cargos del régimen, artistas o algún que otro extranjero. En esos momentos Seat o



de venta entorno a las mil copias, y por encima de estas, un pequeño grupo llegaron a tener cierto éxito comercial antes de que el todopoderoso Seat 600 apareciera en 1957 que, con su precio competitivo, diseño acertado y calidad contrastada eliminó a la práctica totalidad de estos minicoches.

Volviendo al nacimiento de estos pequeños autos económicos, marcas como PTV, Kapi, Gogomovil o ISO lideraron un mercado de autos baratos, pero fue la marca Biscúter quien se convirtió en el estándar de esta nueva clase de automoción. Además de un éxito comercial muy notable, con más de 12.000 unidades vendidas hasta 1961, contó con la exclusividad de haber salido de la mente de uno de los grandes genios automotrices de la historia, Gabriel Voisin; diseñador y constructor de aeroplanos, además de creador de una de las marcas de automóviles con mayor prestigio técnico y estético de los años 20 y 30, Avions Voisin.

FOTOS: ALFONSO PÉREZ DORADO



## VARIAS VERSIONES Y UN PROPULSOR DE 9 CABALLOS

En 1953 se presentaba en la Feria de Muestras de Barcelona, consiguiendo numerosos pedidos, aunque no fue hasta 1954 cuando empezó la comercialización de la primera versión, denominada Biscúter 300. Contaba con carrocería de aluminio y sin marcha atrás. Un año más tarde aparece el modelo 200 A, como el de las fotos, esta vez con marcha atrás pero con carrocería de acero. A partir de esta base se desarrolló un modelo comercial, con la opción de caja cerrada o de madera y hasta un deportivo de fibra, denominado Pegasus.

Renault estrenaban fábricas en España construyendo bajo licencia extranjera. Sus nuevos modelos conformaban toda la oferta de cuatro ruedas. Unos productos que, aunque básicos, resultaban prohibitivos para el grueso de la población. Los Seat 1400 o los Renault

44, todavía estaban muy alejados del bolsillo medio y seguían siendo un verdadero lujo. Es en estas circunstancias cuando aparece una nueva fórmula automotriz. A medio camino entre motocicleta y auto se presenta el microcoche. Sin ser una solución magistral, sí resultaba muy econó-

mica, lo que permitía el acceso a ella a una mayor parte de la población. En solo esa década, en España aparecieron más de 40 nuevas marcas de este tipo de vehículo. Aunque muchas de ellas solo llegaban a construir algunas unidades, otras, en cambio, sí que alcanzaron niveles

## LA LLEGADA DEL BISCÚTER

Todo comenzaba en 1952, cuando tres jóvenes aviacionistas y en nombre de la empresa barcelonesa Autonalional llegaron a París para reunirse con el genio creador Voisin. Dos años antes, este multifacético empresario había presentado en el Salón de París su última creación, el Biscóoter. La finalidad de este viaje consistió en comprar la licencia para la construcción del pequeño vehículo francés en España. Este nuevo diseño despojaba al auto de todos aquellos materiales superfluos que impedían realizar un vehículo económico, sencillo y muy funcional. Conceptos que encajaban con una demanda de transporte básico en aquel período de austeridad económica.

En junio de 1953 se presentaba en la Feria de Muestras de Barcelona consiguiendo una gran número de pedidos. Su comercialización comenzó casi un año después, con algunos cambios en su frontal para poder adaptar el motor Hispano-Villiers de 197 cc y 9 caballos. Un monocilíndrico de contrastada fiabilidad, en lugar del francés de 125 cc.

Con sus 245 kilos, gracias en parte a la utilización del aluminio, conseguía un consumo ridículo, un coste de mantenimiento muy bajo y una fiabilidad mecánica alta. Se convirtió en el modelo más popular. Su precio, sobre 30.000 pesetas, contrastaba con los 76.400 que en 1955



costaba un Renault 4A. La ausencia de la marcha atrás no resultaba un problema porque se podía levantar y mover con fuerza física.

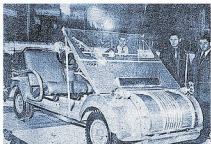
En seguida tuvo seguidores que se embarcaron en numerosas aventuras, bien recorriendo toda Europa, subidas a puertos o recorridos de 400 kilómetros sin parar. Una publicidad que no hizo más que acrecentar las ventas. Con la llegada en 1957 del Seat 600, la fábrica barcelonesa ofreció nuevas versiones para contrarrestar la nueva competencia. Surgiendo el Biscúter de cuatro plazas, la furgoneta e incluso un pseudo-deportivo denominado Pegasus. Modelos que no hicieron más que aumentar el precio y también su peso, lo que repercutió en una pérdida de prestaciones. Todos estos cambios desembocaron en una pieza más de competitividad, quedando el Biscúter 200, que ya podía marchar atrás así como algunas mejoras. En un estado sorprendente será una pieza más del futuro Museo de la Automoción e Historia, MAHI, un edificio expositivo único en España por su valor histórico y didáctico.

Durante estos diez pequeños vehículos de cuatro ruedas permaneció en el olvido hasta que en los años 80 algunas entidades lo pusieron de nuevo en valor restaurado y manteniendo las pocas unidades que existían. Hoy en día el censo de supervivientes llega, según algunos expertos, a poco más de 200 unidades. Un objeto de colección de no muy alto valor económico, pero sí histórico.

La Fundación Jorge Jove no ha querido prescindir de esta pequeña joya automotriz. Desde hace más de 20 años cuenta en su haber con la unidad de las de fotos que pertenece a la segunda generación, el Biscúter 200, que ya podía marchar atrás así como algunas mejoras. En un estado sorprendente será una pieza más del futuro Museo de la Automoción e Historia, MAHI, un edificio expositivo único en España por su valor histórico y didáctico.

## CREACIÓN GALA PERO SOLO TRIUNFÓ EN ESPAÑA

Funcionalidad y sencillez, con esas premisas el genio Voisin decidió a mediados de los años 40 crear un vehículo que pudiese transportar a dos adultos y un niño a unos 60 km/h. Consciente de los altos de carencia económica europea vio la necesidad de aportar un vehículo diametralmente opuesto a todo lo que había construido hasta entonces. El reto de implantar el minimalismo en el auto y el exceso se convirtió en su formato de trabajo, diseñar con el borrador. Así definió este nuevo proyecto que comenzaba cumplidos ya los 60 años. Gabriel Voisin, constructor, diseñador y genio de la aeronáutica, comenzó siendo uno de los pioneros de la aviación a principios del siglo XX. Sus diseños serían determinantes hasta tal punto que le permitieron crear su



propia empresa de aviación, la cual serviría al ejército francés durante la Gran Guerra. A partir de 1939, tras el conflicto, decide cambiar de producto adaptando su propia fábrica, con 2.000 empleados, a la fabricación de automóviles.

Con la denominación de Avions Voisin, este genio utilizará toda la experiencia adquirida en materiales nuevos como sus conocimientos en aeronáutica para la fabricación de autos ligeros y aerodinámicos.

**PRESENTACIÓN EN PARÍS EN 1950**  
 Gabriel Voisin presentaba así su nueva creación de la que solo se llegaron a construir 36 prototipos antes de que la propia fábrica desistiese su continuación. Solo España tuvo su relevo durante una década.

A partir de 1923, los automóviles Voisin definen a unas máquinas refinadas y adelantadas a su tiempo, estableciendo una nivel mundial como una marca de moda y elegante. Sus autos fueron comprados por personajes famosos de la época como Maurice Chevalier, Josephine Baker o hasta Rodolfo Valentino, que contaba con tres unidades, dos en París y una en Hollywood. Tras la caída de 1944, la empresa se nacionalizó. Voisin, aunque siguió trabajando en el grupo, ya no formaba parte de la toma de decisiones.

En 1948 crea el Biscóoter. Desapollable ligera y con carrocería de aluminio. Tras su presentación en el salón de París, y a pesar de que recibió más de 1.000 pedidos—costaba la mitad de un Citroën 2 CV—, la empresa no vio continuidad económica en el proyecto y lo desartó.