



FOTOS: ALBA CASTRO-GIL PÉREZ

Con más de 1.300 autos fabricados hasta su desaparición en 1961, el PTV 250 suponía todo un récord de ventas para la época. A medio camino entre la motocicleta y el vehículo, este microauto era básico, austero y espartano contaba, además, con una fiabilidad destacada gracias a la sobriedad de los materiales utilizados, pero a diferencia de otros modelos, poseía un diseño gracioso y equilibrado que enseguida lo elevó a objeto de deseo

UN MICROINGENIO A LA ESPAÑOLA

Por Óscar Ayerra

La historia de los hermanos Tachó, constructores de este PTV, podría haber sido una más de las más de 120 empresas que aparecieron y desaparecieron en la posguerra española. Creaban pequeños ingenios autopropulsados que difícilmente pasaban de algunos ejemplares. Sin embargo, en el caso de este modelo, el tesón, la tenacidad de sus protagonistas y, por supuesto, la suerte de contar con socios empresarios permitió a este pequeña empresa, bautizada como AUSA, llegar a convertirse en uno de los principales suministradores de microcoches en España a partir de 1956.

DEL PROTOTIPO A LA PRODUCCIÓN
Todo había comenzado en un taller de reparación de autos que los hermanos Antoni y Guillem Tachó habían fundado en Manresa en 1932. Tras la guerra, basaron su principal vía de negocio en la

adaptación al gasóleo de todo tipo de vehículos, una intervención mecánica que permitía sustituir gasolina, cara y con cupos, por carbón o madera. Una empresa que, más adelante, evolucionaba a concesionario Renault y agencia oficial Morata. Además, su ingenio, les permitía diseñar nuevas piezas, accesorios y recambios bajo sus propios nombres y marcas, Tachó y Tilián.

Incluso en sus ratos libres se propusieron crear un automóvil completo. A pesar de la escasez de materias primas y de otras restricciones, nació en 1950 el primer prototipo, antecedente de nuestro PTV.

Denominado como 'Coca', era un minivehículo con los materiales esenciales a un coste muy contenido. Es aquí cuando aparece en escena el empresario textil Matriu Ferramón, cliente, amigo y muy aficionado a

carrocería con ciertos aires de ostentación. Sorprendió por la calidad empleada y un diseño con cierto estilo americano. El número de piezas empleadas y el alto coste de los materiales utilizados hacía inviable su producción, pero ponía las bases para entender que la comercialización de un nuevo vehículo pasaba por concebir un concepto minimalista de bajo coste. Con estos argumentos llegaba en 1953 el que sería el hermano mayor del PTV.

Denominado 'Coca', era un minivehículo con los materiales esenciales a un coste muy contenido. Es aquí cuando aparece en escena el empresario textil Matriu Ferramón, cliente, amigo y muy aficionado a

las cuatro ruedas, quien viendo las creaciones de los hermanos Tachó visionó la trazabilidad del negocio animando a convertirse en sociedad para la producción de estos pequeños vehículos. Junto con otro integrante y colaborador, Josep Vila, nació en mayo de 1956 la sociedad Automóviles Utilitarios S.A. (AUSA) y el PTV sería su primer vehículo en producción. Copias siglas derivaban de la unión de las tres iniciales de los apellidos de sus protagonistas, Ferramón, Tachó y Vila.

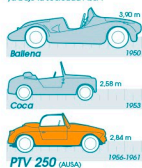
NACIÓ EL PTV

Ese mismo año, 1956, se presentaba en el salón de Barcelona este microcoche donde la calidad era una parte cuidada, pero su diseño destacaba frente a una competencia donde imperaba el diseño óvulo. Según sus diseñadores, Guillem Tachó, se había inspirado en el Porsche Spyder.

De líneas suaves, este descapotable de dos puertas con ventanillas fijas, resultaba elegante y juvenil. Con

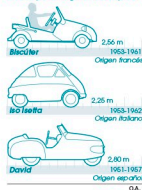
Los prototipos Tachó

Antes de iniciar la producción del exitoso PTV 250, Los hermanos Tachó habían creado dos prototipos diferentes con los que quisieron adivinar el vehículo que nació en 1956 ya bajo la sociedad AUSA.



Algunos microejemplos

Durante los años 50 más de 120 marcas, solo en España, se aventuraron a construir pequeños máquinas de tres y cuatro ruedas asequibles para una sociedad empobrecida y asistida por un régimen autoritario.



un motor de 247 c.c. y tan solo de 2,8 metros de largo, encajaba en muchas familias que lograban así las 1.325 unidades que AUSA fabricó. Por su excepcionalidad se han convertido en objetos muy apreciados por coleccionistas y museos.

El fundador Jorge Jové, máximo exponente gallego de la historia automotriz, fundó en el MAH, Museo de la Automoción e Historia, la unidad que podemos apreciar en las fotos. Su estado es extraordinario fruto de una profunda minuciosa restauración terminada hace tan solo un año.



UN FINAL ESPERADO

La escalada estable de beneficios fomentó que en 1957 se empezase a trabajar en el sustituto, el PTV 400. Con él se evolucionaba en calidad y potencia en un diseño continuista. Sin embargo, el éxito fue efímero, cuando tan solo se habían construido dos prototipos—solo uno pervive hoy en día—, el proyecto se paralizó ante la llegada del que sería el verdugo de los microcoches, el Seat 600. Era más grande, más estable, más cómodo y como calificaban algunas revistas de la época, «más coches» por el que acabó imponiéndose en el mercado.

REORIENTAR EL NEGOCIO

En 1958 y ante la falta de demanda, las expectativas del cierre de la compañía AUSA, fabricante del PTV, eran una realidad. Aunque las últimas unidades fabricadas de este microauto se vendieron en 1961, la compañía había reaccionado con rapidez y reorientó su producción hacia la maquinaria industrial. Con la creación del moto-volquete Dumper, vehículo de transporte de material de obra no solo pudo a flote la compañía sino que AUSA se ha convertido en referente internacional en este sector. Una empresa que resultó ser la única fábrica de microcoches españoles que ha sobrevivido hasta hoy.

MUSEO MAH

A día de hoy se han contabilizado la existencia de 122 unidades del PTV de las 1.325 unidades que AUSA fabricó. Por su excepcionalidad se han convertido en objetos muy apreciados por coleccionistas y museos.

La Fundación Jorge Jové, máximo exponente gallego de la historia automotriz, fundó en el MAH, Museo de la Automoción e Historia, la unidad que podemos apreciar en las fotos. Su estado es extraordinario fruto de una profunda minuciosa restauración terminada hace tan solo un año.



Fábrica PTV. Para comenzar la producción del PTV, en 1956 se adquirió este local en una calle de Manresa, donde se realizaba el montaje final de todos los componentes.

INGENIOS DE POSGUERRA

El fenómeno de los microcoches surgió a partir de una carencia de materias primas consecuencia directa de los grandes conflictos bélicos del segundo cuarto del siglo XX. Con una sociedad depauperada y un tejido industrial inexistente, el comienzo de la recuperación económica recayó en un primer momento en cientos de talleres y pequeñas fábricas donde se buscaba la manera de crear soluciones ingeniosas ante dicha escasez. Surgió así un tipo de vehículo austero y muy asequible donde el mínimo número de piezas empleado se traducía en ahorro y fiabilidad, así de simple. En España, este fenómeno tuvo su principal área de producción en la ciudad de Barcelona, de gran tradición automotriz desde principios del siglo XIX, con un peso menor de 500 kg y una longitud total cercana a los 3 metros. Aparecieron, con estas premisas, centenares de ejemplos artesanales.

Muchos no pasaban del prototipo, otros lograban vender algunas unidades antes de desaparecer, y los menos cosecharon un éxito de ventas relevante, con miles de unidades vendidas, como es el caso de Biscuter, los Isotta o los propios PTV. Otras casas como David, Delfin o Clúa, no pasaron de algunas centenas vendidas y finalmente, denominaciones como Huertas, Díaz, Centeno o Jiménez, entre otras muchas, apenas se conocen datos sobre ellas.

Suponían procesos artesanales que en la mayoría de los casos echaban mano a motores de motocicletas de 2T, frenos primarios, incluso al manillar como sustituto del volante. Las tres ruedas resultaba, en muchos casos, una solución acertada ya que permitía la eliminación del eje de transmisión y del consecuente ahorro económico y de mantenimiento.

Suponían procesos artesanales que en la mayoría de los casos echaban mano a motores de motocicletas de 2T, frenos primarios, incluso al manillar como sustituto del volante. Las tres ruedas resultaba, en muchos casos, una solución acertada ya que permitía la eliminación del eje de transmisión y del consecuente ahorro económico y de mantenimiento.



La llegada del seat 600 terminó casi de golpe el camino de la pervivencia de estos microautos. Sin embargo la contribución de estos microingenios fue esencial al servir como nexo entre las motocicletas, casi el único acceso a la movilidad ciudadana en la posguerra española, y la producción y gran escala con la implantación, en su día, de fabricantes como SEAT o Renault a mediados de los cincuenta.