

LA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA MANRESANA. EL PTV

Joan DESCALS i CASAMITJANA

La història de l'automoció manresana cal centrar-la en la fabricació del model anomenat PTV.

A la segona meitat de la dècada dels 50, era fàcil veure passar pels carrers un cotxe menut, de dues places, que no corria gaire (80 Ql/h); però que era estimat per tots, puix que era fet a Manresa i conegut com PTV.

INICIAT COM A RECREACIÓ

La marca AUSA (Automóviles Utilitarios S.A.), mare del PTV, neix el 1955 al petit taller de reparació d'automòbils situat al començament de la Muralla de Sant Francesc (prop de l'antic convent de Sant Francesc).

Allà, en el temps lliure, sorgeix la idea de crear un prototipus de cotxe utilitari, que serveixi per a emplenar el lleure d'aquells aficionats a la mecànica i al món del motor.

Encoratjats per la seva pròpia il·lusió, i sense cap afany de lucre, creen el primer model de cotxe fabricat total i artesanalment a Manresa. El 1956, el petit cotxet de dos cilindres batejat amb el nom de "Tachó", surt al carrer. Solament en sortirà un exemplar, però serà suficient perquè en Tachó -veritable pare de l'automobilística manresana- es posés en contacte amb dos dels seus clients, dels quals coneixia la seva afició pel motor, per tal de crear una entitat prou forta per comercialitzar un cotxe. Aquests dos clients són en Vila i en Maurici Perramon.

Aquests tres creen la societat AUSA, i el primer treball que fan és el de transformar el primitiu model "Tachó" de dos cilindres en un altre prototipus, d'ídèntiques característiques, però d'un sol cilindre. En surt un sol número.

Després de dissenyar i preparar-se decididament a la comercialització del seu nou projecte, el PTV, presenten, no sense dificultats, tots

els requisits que la burocràcia de Madrid exigeix.

Amb el permís a la butxaca, traslladen la seva seu al carrer de Mossèn Cinto Verdager, i allà comencen a fabricar el fruit de llargues hores de treball.

1300 EXEMPLARS EN CINC ANYS

El 1956 surt el primer model PTV (Perramón, Tachó i Vila). La seva potència no és excessiva, i l'anunci que posen els seus fabricants a la primera plana del llibret d'instruccions és prou expressiu: "Debe tenerse en cuenta que este coche es solamente de 250 c.c., y por tanto, no debe desafiarse en velocidad a otros coches de una potencia superior. Recomendamos dejarlos pasar y siempre saldrán beneficiados en la seguridad de los pasajeros y en el rendimiento del coche".

Malgrat això, el cert és que, en aquella època, era un cotxe que no tenia res d'envejar als turismes més valorats del seu temps.

Al llarg de l'època en què es va fabricar (1956-1961) van arribar a construir 1.325 unitats. Contant amb la feina que donaven als petits tallers secundaris, podem afirmar que AUSA, marca fabricant del PTV, va arribar a crear a la vora d'uns 400 llocs de treball.

El preu del cotxe oscil·lava entre cinquanta i cinquanta-cinc mil pessetes (en aquell temps, quantitat considerable).

El PTV va vendre's per tota la Península, i, amb ell, el nom de Manresa. Però aquesta expansió, per desgràcia, serà curta.

MUNTATGE ARTESANAL

Una de les causes que el PTV aguantés solament cinc anys, ran en el fet que el sistema de producció no era "en cadena" (com farà SEAT).

El cotxe naixia a la taula del dissenyador; ell dissenyava totes i cadascuna de les peces que componien el PTV. AUSA fabricava tot el que podia, i si alguna peça no la podien fabricar ells mateixos, la donaven a encàrrec a un taller. Llavors reunint totes les peces, muntaven manualment i un per un els cotxes. En dir un per un, vull dir que tots els mecànics es dedicaven a un cotxe únicament i una vegada enllestit aquest passaven a un altre. No hi havia l'especialització radical que podem veure en moltes fàbriques d'avui.

SEAT, UN COMPETIDOR INACCESSIBLE

El 1958, l'Estat Central crea una gran empresa automobilística amb capital estatal; la SEAT.

SEAT disposà de totes les innovacions d'aquell moment; d'una font econòmica de proveïment, quasi inesgotable, i alhora es dedicà a la producció massiva d'un turisme, el popular 600, que no donà opció a totes les petites empreses de cotxes de turisme que s'havien creat, entre elles AUSA.

Progressivament el nombre de vendes va minvant, la competència del PTV amb el 600 és impensable.

El 1961, amb un nou model d'AUSA a punt de sortir al mercat, la producció de turismes s'atura indefinidament. Juntament amb el PTV han anat plegant els populars models de Biscuter, de Capi, d'Iseta...

Sembla que la il·lusió dels fundadors ha acabat d'hora; però no és així. El regust que els produeix la mecànica i el motor, els crida a no desfer AUSA, el que fan és passar de produir cotxes utilitaris a produir auto-

mòbils especialitzats per contribuir a la construcció: els dumper i elevadors.

Semblava que allò era un camp massa desconegut perquè la idea rutlli. Però ara, podem dir sense por, que AUSA ha sobreviscut plenament dins de l'automoció, però en un camp no massa popular.



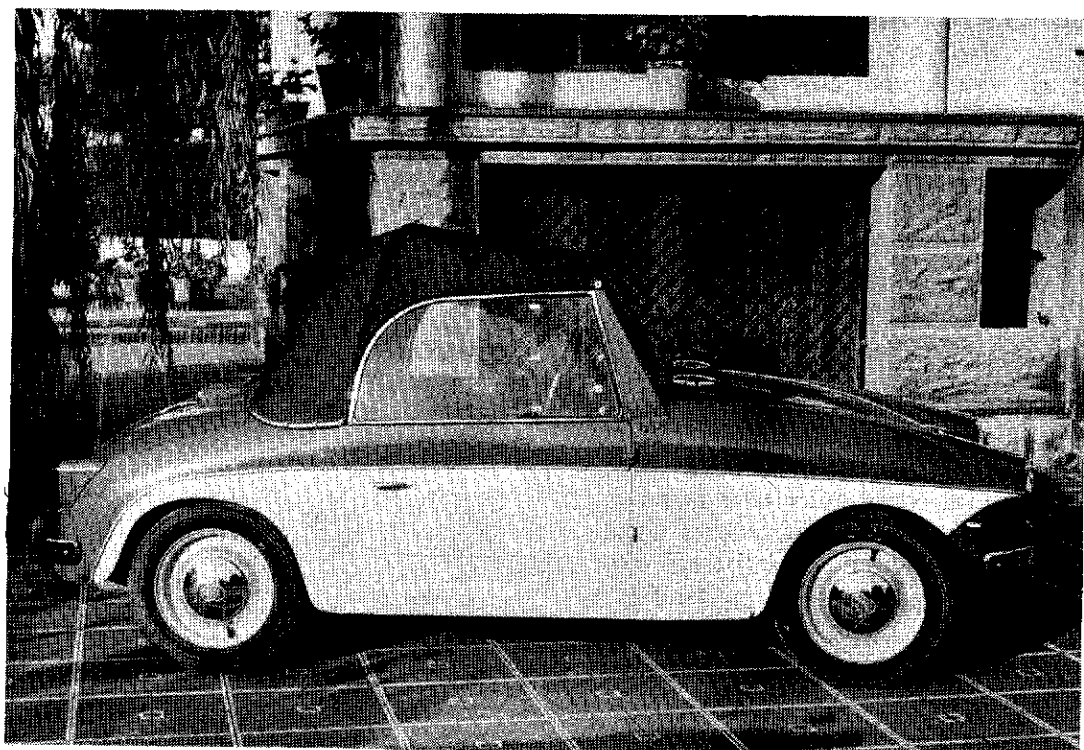
Un "dumper" del model Senior 1500-DSH, fabricat per AUSA.

EL DUMPER; UNA NOVA ETAPA

Actualment els cinc models de dumper i els tres d'elevador que fabrica AUSA, el seu segon lloc en el "ranking" europeu de producció i les seves exportacions a 26 països del món, ens fan saber que la indústria automobilística manresana no s'ha mort, solament ha agafat un camí secundari, que no vol dir pas que no sigui important.

L'ideal dels fundadors d'AUSA segueix present actualment: no han variat massa els socis accionistes, es segueix, més o menys, amb la idea de producció artesanal, però en el fons de tot, encara hi ha l'estima per la mecànica, el motor i l'automòbil.

En entrar a l'actual factoria d'AUSA, a El Guix, hi ha un antic model de PTV, per a recordar, no millors temps, sinó una altra època, una època que ha contribuït a formar un cotxe, el PTV. I encara ara, s'hi parreu amb el fundador, en Tachó i us explica la història del PTV, no hi veureu tristor (l'empresa segueix funcionant com mai no ho havia fet), però si un xic de melangia.



CARACTERÍSTIQUES GENERALS DEL PTV

MOTOR.— Marca AUSA d'un cilindre, cicle de dos temps, diàmetre de 66 mm, carrera 72 mm, cilindrada 247 c.c., potència fiscal 3,02 CV, potència al fre 11 CV a 4.500 r.p.m.

EMBRAGATGE.— Per discs múltiples en bany d'oli.

TRANSMISSIÓ.— Per engranatges, atacant directament l'eix posterior provist de diferencial, amb tres velocitats cap endavant i una cap endarrera.

FRENS.— De peu hidràulic a les quatre rodes i de mà mecànic a les posteriors.

SUSPENSIÓ.— Telo-hidràulica a les quatre rodes. Rodes davanteres independents.

DIRECCIÓ.— Especial patentada. Amb anti-robotori marca CLAUSOR.

ARRENCADA.— Amb motor d'arrencada elèctrica.

ENCESA.— Per bobina i ruptor. Acumulador de 12 vol. i 30 Amp. H. Alimentat per dinamotor.

CONSUM.— 4,5 litres cada 100 Quilòmetres.

MIDES.— Llargada 2950 mm (amb para-xocs)

Amplada 1320 mm

Alçada 1250 mm

Capacitat del dipòsit de combustible: 18 litres. Pes. 330 Qg.