

Els cotxes clàssics fan rodar estampes d'altres temps

TEMA DEL MES. La irrupció i generalització del motor elèctric marcarà un punt d'inflexió en la història de la indústria de l'automòbil. Això implicarà que els cotxes propulsats per motors d'explosió passen a ser clàssics i, amb el pas dels anys, antics i patrimonialment valuosos. En un futur, com passa ara, de ben segur que restaurar-los i col·leccionar-los serà una passió al voltant de la qual s'organitzen tot tipus d'esdeveniments socials i divulgatius, i també trobades que ressegueixen episodis de la nostra història.

Alguns dels microcotxes de la col·lecció de Toni Tachó. Foto: Francesc Rubí.

El Clàssic Motor Club del Bages va néixer el juny de 1989, «després que Xavier Perramon i Guillem Tachó restaressin un PTV d'Ausa i ens plantéssim fer una trobada de microcotxes», explica Toni Tachó, el primer secretari i actual president. Tenien la referència d'una trobada de biscúters al Moll de la Fusta de Barcelona i, «amb la idea de fer la concentració a Manresa, vam crear el club». Tachó reconeix que, per a la bona acceptació de l'entitat va ser clau «reunir microcotxes, però sumar-hi altres clàssics populars com el 600 i obrir-nos a tothom. Fins llavors, el món dels cotxes clàssics era molt elitista». Així, amb els pas dels anys, el club ha anat sumant socis i ha trobat espai per a tot tipus de vehicles. Avui dia, hi ha actives i coordinades fins a tretze seccions: Amics del Biscúter, Escuderia PTV, Esportiva, 4x4 Clàssics, Citroën, Clàssics, Mini, Seat 600, Antics, Motos clàssiques, Porsche, BMW, Microcotxes i Lancia.

«Fa una mica de por pensar que no quedi gent capaç de restaurar i reparar cotxes antics»

L'entitat, que organitza una cinquantena d'activitats anuals, mobilitza al voltant de 3.000 socis del país, la resta de l'estat, diversos països europeus i, fins i tot, dels Estats Units. La gerència, a càrrec de Roger Grandia, l'administració i atenció al soci, a mans de M. Alba Raurich -antiga treballadora de Copi-Gràfic i maquetadora de la revista trimestral-, i altres aspectes del dia a dia s'han professionalitzat. Les oficines del carrer Tarragona, 50, de Sant Joan de Vilatorrada, compten amb una destacada biblioteca especialitzada i un ampli horari d'atenció -en dies feiners, matí i tarda-, durant el qual es dona suport en aspectes com la contractació d'assegurances, la normativa de circulació, matriculacions i ITV, i també l'accés a la compravenda, manteniment i recerca de recanvis. A part del web del club, la revista trimestral Info Clàssic és el canal de comunicació entre l'entitat i els associats, i deixa constància de les sortides i concentracions. De l'any 1991 fins al 2004 es va editar un butlletí que va començar amb 36 pàgines en blanc i negre i va acabar amb 100, amb una bona part en color. Des de desembre de 2004, coincidint amb el número 50, la publicació s'imprimeix en format DIN A4 i totalment en color.

El PTV, manresà de cap a peus

Entre el 4 de maig de 1956 i el 1961, l'empresa Automóviles Utilitarios, SA (Ausa) va llançar el PTV, la marca catalana de microcotxes amb més repercussió a l'estat. A diferència del Bisúter, el Goggomobil i l'Isetta, el PTV era l'únic vehicle de disseny i fabricació totalment local. El model es basava en els vehicles que els germans Tachó havien desenvolupat durant els anys cinquanta, dels quals es va construir una sola unitat. A partir de l'últim prototip es va

desenvolupar una producció en sèrie, per a la qual Antoni i Guillem Tachó, Maurici Perramon i Josep Vila van fundar AUSA. De les inicials dels cognoms va sorgir la marca: PTV. El primer model era un descapotable biplaça amb motor posterior monocilíndric de 250 centímetres cúbics, que, amb una potència d'11 cavalls, assolía una velocitat de 75 km/h. El preu oscil·lava entre 44.500 i 55.000 pessetes. En total, se'n van arribar a produir 1.100 unitats, fet que el converteix en el quart microcotxe amb més producció a l'estat.

El 600, la icona d'una època

El més entranyable dels clàssics fabricats a l'estat és la icona d'una època: la del desarrollismo franquista. Amb el 600, la classe mitjana va començar a viatjar, sortir el cap de setmana i marxar de vacances. L'original italià, el Fiat 600, va ser ideat per Dante Giacosa i presentat al Saló de l'Automòbil de Ginebra de 1955. El Seat 600 N -amb una cilindrada de 633 centímetres cúbics i 21,5 cavalls- es va fabricar a la Zona Franca barcelonina entre 1957 i 1963. En sortir al mercat costava 71.400 pessetes. Finalitzat aquest període, es va substituir pel 600 D, del qual es van produir 418.035 unitats. El 600 E, que tenia com a principal novetat unes portes que s'obrien en el sentit normal, el va reemplaçar el 1970. I, a finals de 1972, es va afegir a la gamma el 600 L Especial. El 1973, quan es va deixar de fabricar, se n'havien posat a la venda 790.000 unitats.

Un 600 restaurat al Poble Nou

Daniel González dins del seu 600. Foto: Marc Prat.

El 600 de Daniel González, un mecànic, manresà de tota la vida que l'any que ve en farà setanta, va sortir de fàbrica el 22 de juny de 1972. Ho acredita un certificat oficial de la marca que van lliurar-li l'any passat amb motiu de la celebració del seixantè aniversari de la sortida al mercat de la primera unitat. A través de l'associació catalana Traveseat, narra amb satisfacció dos grans esdeveniments en què va prendre part. Del 21 al 25 de juny, «un centenar de cotxes vam venir des del circuit del Jarama de Madrid fins a Barcelona». L'autonomia del 600, que el Daniel calcula que és «d'uns 330 quilòmetres, ja que el dipòsit és de 30 litres», va obligar a fer el recorregut per etapes passant per Conca, Terol, Peníscola, Vilafranca del Penedès i, finalment, la Zona Franca, el bressol del primer 600.

El 600 del Daniel González, fabricat a la factoria de la Zona Franca de Barcelona el 1972. Foto: Marc Prat.

El Seat 131 Supermirafiori de Daniel González. Foto: Marc Prat.
Pocs mesos abans, al març, amb la idea d'establir un rècord Guinness, «es van presentar 1.200

propietaris de 600 a Montmeló per rodar-hi conjuntament. En van descartar molts perquè estaven massa modificats. No pas el meu». Finalment, al circuit van rodar-hi uns 750 vehicles, una quantitat que va superar, amb escreix, el repte que es volia assolir: fer-ne circular 600 alhora pel traçat. «Amb la meua dona, n'hem gaudim molt, del 600,» assegura el Daniel. «Les trobades estan molt ben organitzades. No t'has de preocupar de res». Estan atents a totes les concentracions, travesses i ral·lis d'autos clàssics. Se n'informen a través del Clàssic Motor Club del Bages i d'un altre a Lleida des que, el juliol del 1997 va comprar el petit auto a través d'un client. «En vaig pagar 75.000 pessetes. Vaig comentar-li a la dona el vespre del dia que em van dir si m'interessava. L'endemà mateix vaig dir que sí. Va ser un regal anticipat de l'aniversari de nocces». Tot i que la il·lusió del Daniel hauria estat tenir un Seat 124, «el primer cotxe que vaig tenir», recorda que, de jove, «quan treballava al Garatge Camprodon, l'Antoni, l'amo, em deixava fer córrer el seu 600 cada diumenge a condició que dissabte, abans de plegar, li deixés ben net».

Abans de regentar un taller de propietat al carrer de les Tortonyes, al barri del Poble Nou, el Daniel havia treballat en altres negocis que ja no existeixen. «Primer al carrer del Sol, amb Ramon Altimiras, i, finalment, a MotorAVINGUDA, a l'actual rotonda dels Dolors». L'empresa va fer fallida i, el 1982, juntament amb un altre soci, van obrir un taller al carrer Major, número 34. «Hi vam ser vuit anys, fins que, el 1989, vam venir on som ara». El nom del establiment, Danric, és fruit de la unió dels noms dels dos socis: Daniel i Enric. El segon ja es va jubilar i ara el negoci funciona amb un únic operari, l'Enric Vilaseca, que també havia treballat a MotorAVINGUDA.

La trajectòria com a mecànic va ser clau per «restaurar el 600 peça per peça. Quan me'l van donar hi havia bonys i feia molt soroll. Vam haver de refer tota la distribució. Recordo que, en acabar la jornada, al taller, me'l mirava per tot arreu i pensava com intervenir-hi sacrificant al mínim els components originals». En el cas del 600, però, «força recanvistes tenen peces i, a més, hi ha mercat d'elements mecànics nous perquè hi ha gent que es va quedar motllos originals de la fàbrica». Sens dubte, el Daniel va fer una bona feina. Poc després de restaurar-lo, en una trobada de 600 organitzada pel Montepio de Conductors, va guanyar el premi a la millor reconstrucció.

Externament, el 600 del Daniel manté totes les peces originals (fars, pilots, aletes, para-xocs i embellidors). «A diferència de les peces mecàniques, els elements exteriors i de carrosseria són cars. Se'n troben d'originals, però no són gens barats». Fa tres anys, el Daniel també va recuperar un Seat 131 Supermirafiori «amb tapisseria original. En col·locar-lo a l'elevador del taller i veure que no estava gens rovellat, també vaig decidir restaurar-lo. Era un cotxe que havia fet poc més de 30.000 quilòmetres». I, és clar, el 131 també és un autèntic clàssic que ara fa circular tant o més que el 600.

El planxista amb mans de plata

Antoni Jubert al costat de l'Hispano Suiza de 1920 que va restaurar peça per peça. Foto: Marc Prat.

És un home que va per feina, de poques paraules. Això sí, s'entusiasma xerrant de cotxes. Jaume Jubert, nascut el 1947, «als catorze anys ja feia d'aprenent a Manresa, al taller Rubió i Vilaseca que hi havia al carrer de Girona. Després vaig treballar a l'Obradors, a Terrassa, Tarragona i

Barcelona. En tornar de la mili, vaig passar per Sant Fruitós fins a fer cap a la Planxisteria i Pintura Sant Joan, on els dos socis que hi havia llavors necessitaven algú que dominés el tipus de feina que jo feia». Va acabar sent-ne soci i ja no se'n va moure fins que es va jubilar, ara farà cinc anys. El Jaume és un artesà de la planxisteria i un acreditat reconstructor d'automòbils. Les parets del local on guarda els cotxes que col·lecciona estan plenes de fotografies amb l'evolució de les reconstruccions d'autos de tot tipus que, observant-les cronològicament, passen de mostrar un munt de ferralla a convertir-se en autos lluent, com si fossin nous.

Es percep que l'ofici l'apassiona -més encara que la possessió mateixa dels vehicles un cop reparats, pintats i carrossats altre cop. «Molts cops he intercanviat cotxes restaurats per altres que s'havien de reconstruir. D'un temps ençà, però, ha anat reduint la flota. «Tot plegat comporta feina i, de moment, ningú de la família hi mostra interès». Un nord-americà li va comprar més de la meitat de la col·lecció per exposar els cotxes en un museu d'Estats Units que temps després va poder visitar. «Havia arribat a tenir un bon volum de vehicles. Sumant-los tots, crec que me'n deuen haver passat uns 400 per les mans», diu el Jaume.

Tot i que ja arranjava automòbils antics d'alguns clients de la planxisteria, les tasques de restauració li han ocupat llargues hores i caps de setmana -fora de l'horari laboral- des de fa gairebé tres dècades, quan «des d'Ausa, em van demanar de restaurar un PTV». Cada dia passa una bona estona on té guardats els cotxes, fent-hi el manteniment per preparar sortides amb el club, algunes de les quals encapçala. Per al 27 i 28 d'octubre, per exemple, ja té a punt el Ral·li del Bolet: «Recorrem uns 130 quilòmetres amb cotxes antics, d'abans de 1940. per carreteres secundàries i, pel nom, queda clar que està lligat a la gastronomia de temporada».

Taller amb eines, peces i motllos de planxa per a la restauració de cotxes. Foto: Marc Prat.

Ara que té més temps, continua fent restauracions com a mer aficionat. Molta gent li té confiança perquè sap que té els coneixements, l'ofici i les eines. I és que, a la part de darrere del local, hi té un taller en què ara afronta l'arranjament d'un «biscúter comercial amb caixa de fusta». De fet, admet que «cada cop hi ha menys tallers o gent que sigui capaç de fer aquest tipus de feina». L'ofici del Jaume traspua per tots els racons del taller, on té acumulades planxes, motllos, peces i capós de biscúter, el autos que, al llarg dels anys, més ha restaurat. Per a ell, la feina es redueix a «tenir una peça original o els plànols i mides per poder fer-ne una còpia».

El Jaume, que és vicepresident del Clàssic Motor Club del Bages, té una col·lecció variada que inclou cotxes antics, microcotxes, grans cotxes americans i clàssics com un 600, un Mini i un Volkswagen Golf de primera generació descapotable. De tota la flota, sobresurt un Hispano Suiza de 1920, l'auto del qual no es desprendria mai. «Pel valor i perquè vaig reconstruir-lo manualment amb l'ajuda d'un amic molt manetes per a la part mecànica». Calcula que van dedicar-hi «unes 1.500 hores de feina». Explica el procés amb devoció. Cal «desmuntar-lo tot i separar-ne les parts: les peces mecàniques, el xassís de base, la carcassa, els elements de la carrosseria i la resta de components un per un». A banda de la intervenció mecànica que controla fins a cert punt, l'expertesa del Jaume queda palesa a l'hora de crear i col·locar ben dreçades a l'esquelet -que en molts cotxes centenaris és de fusta- les diferents planxes, portes, aletes, estreps i capós que el conformen. Tot un art.

92 anys de passió per l'automòbil

Trinitat, Antoni i Quim en el seu Opel de 1933. Foto: Marc Prat.

«La primera grua per a vehicles que hi va haver a Manresa la vam construir damunt d'un camió de la guerra que vam anar a comprar en una subhasta del Cuarto Regimiento Militar, a Sant Boi de Llobregat», rememora Antoni Camprodon, nascut a la ciutat el 20 de juny de 1926. El taller familiar l'havia fundat el pare, Joan, que, com havia fet abans la germana, «va arribar a Manresa des de Sant Hilari Sacalm, perquè hi havia més oportunitats de trobar feina. Va aprendre mecànica al sector tèxtil i, abans de muntar negoci propi, també havia treballat amb cotxes al Garatge Sport». En acabar la guerra, el mateix any 1939, va obrir un taller al carrer Nou de Valldaura, on actualment hi ha l'escola FEDAC. L'Antoni s'hi va incorporar d'aprenent en fer catorze anys, després d'haver anat a escola a la Salle. A principis dels quaranta, hi veia desfilar els cotxes i camions d'aquella època que feien cap al taller per fer-hi reparacions. Les marques habituals eren, entre altres, «Ford, Chevrolet, Peugeot, Renault... Els més impressionants eren de propietaris industrials i eren americans i europeus». Aquells autos, de seguida, van començar a fer-li peça.

Chevrolet Nova que conserva Antoni Camprodon. Foto: Marc Prat.

D'aquella època, al local de Grues Manresa, situat a la carretera de Santpedor, 101, que actualment només fa serveis d'assistència i regenta la seva filla Francina, hi conserva «un Opel de 1933 amb matrícula de Huelva que vam comprar de segona mà a un home de Calaf. És un model que en deien rodillas i és el que feia circular particularment». La seva esposa, Trinitat Espinalt, que va acabar portant l'administració del taller, apunta que és probable «que només en quedin un o dos més a tot l'estat». Amb l'ajuda de la filla, ressegueix la trajectòria del negoci familiar, que va arribar a tenir 20 operaris i que «quan les dominiques van voler ampliar l'escola, es va traslladar a l'avenida de la Cruzada Española (ara Bases de Manresa) i, posteriorment, on és ara». La Trinitat explica la veritable odissea del servei de la grua, que funcionava 24 hores al dia i sense telèfons mòbils. Quan hi acudien el seu marit, el sogre o els operaris «era com si a la gent se li aparegués la verge!». La passió pels cotxes va propiciar que l'Antoni n'arribés a tenir una dotzena. A part del rodillas, també conserva un Chevrolet Nova americà de sis cilindres, «comprat al Garatge Modelo de Barcelona, a tocar de la presó del carrer Entença». L'edat i la falta d'espai l'ha obligat a reduir la col·lecció, tot i que ara és el net qui ocupa, amb els seus cotxes, bona part del garatge.

L'Opel de 1933. Foto: Marc Prat.

Interior del model Opel, "rodillas". Foto: Marc Prat.

Nascut el 1982, Quim Falcó Camprodon és fill de l'altra filla de l'Antoni, la Joana -professora del Pius Font i Quer fa més de tres dècades- i del pintor Quim Falcó, «un altre gran apassionat dels cotxes que sempre m'ha ajudat molt a cultivar l'afició». És un amant «dels ja cotxes clàssics esportius que tenen 25 o 30 anys. Són autos dels vuitanta i els noranta que ara tiren fort entre els col·leccionistes. Els cotxes com els de l'avi, són difícils de conservar i restaurar, i els entesos solen ser gent de certa edat». Empleat a l'àrea d'R+D+i d'una empresa de la comarca, després d'estudiar disseny industrial, el Quim és secretari del Clàssic Motor Club del Bages, del qual l'avi té un dels primers números -també va ser un dels fundadors del Montepio de Conductors-, i ha participat als ral·lis i concentracions «des que era petit amb el pare i amb els avis, que de vegades encara m'emporto a alguna trobada. He viscut el club i reconec que la majoria de gent que s'hi mou és com jo, ha heretat l'afició. A banda, és un tipus de col·leccionisme que requereix temps, espai i cert podeu adquisitiu». El Quim es considera un col·leccionista menor i diu que és contradictori tenir cotxes clàssics i no poder-los tenir a punt per fer-los circular. «Em fa una mica de por pensar que no quedi gent capaç de restaurar i reparar cotxes antics perquè els que en saben cada cop tenen més anys». Respecte dels dos cotxes de l'avi, té claríssim que, si s'han de restaurar, «passaran per les mans del Jaume Jubert».

Cotxes de la col·lecció de Quim Falcó. Foto: Marc Prat.

El PTV, un tòtem familiar

Toni Tachó davant d'alguns del seus PTV. Foto: Francesc Rubí.

Toni Tachó recorda amb nostàlgia i emoció l'any 1989 quan el seu pare -del mateix nom- «i el meu tiet Guillem, que amb cent anys encara remenava peces mecàniques, es dedicaven a restaurar el primer PTV que vaig comprar». El germans Tachó reproduïen la mateixa estampa dels cinquanta quan, pocs abans de fundar AUSA amb Maurici Perramon i Josep Vila, dissenyaven i muntaven els autos que van acabar sent la font d'inspiració del seu microcotxe, del qual, amb l'arrencada de l'empresa, es van produir 1.100 unitats. Aquella primera restauració va acabar implicant tota la família i el suport de diversos amics, entre els quals hi havia Jaume Jubert. Com en el cas del seu amic Xavier Perramon (fill del Maurici), «la tradició del PTV m'arriba per un fil conductor familiar. El 1971, el meu pare va adquirir el primer de la col·lecció que tinc -de color carbassa butà-, quan feia vuit anys que no es fabricava».

De fet, es pot dir que la flota de PTV restaurats han anat entrant a la casa de l'actual president del Clàssic Motor Club del Bages a mesura que han anat naixent els seus cinc fills. El primer, va coincidir amb l'arribada de l'Aura (1989). Posteriorment van arribar la Mercè (1991), la Roser (1995), la Carla (2004) i el Toni (2007). Avui dia, «tots tenen el seu. De fet, a casa els coneixem com el PTV de la Mercè... o el de la Carla i el del Toni que, de moment, encara no els poden conduir, però ja els tenen assignats». Van a les sortides plegats, recentment a Sant Joan Lohitzune, al País Basc francès, com mostra somrient en unes fotografies. «Cadascú carrega el cotxet en un remolc i ens plantem allà on calgui». Tot i que, en els primers temps del club no se'n perdia ni una, «ara només anem a cinc o sis trobades cada any. Sempre solen ser les mateixes i a partir de motivacions diferents: que concentren un tipus de vehicle en concret, que estan lligades a un àpat... o, simplement, que són itinerants i cada edició es fa en un lloc diferent», una bona excusa per fer una escapada amb la família.

«M'agraden els cotxes antics i els clàssics anglesos, però la meva veritable passió són els microcotxes», reconeix el fill d'un dels inventors del PTV, que continua vinculat a AUSA. A part dels assignats a cada fill, el Toni també ha procurat tenir «els competidors que tenia a l'estat a

l'època en què es fabricava: el Biscúter, el Goggomobil i l'Isetta». A banda, també ha incorporat altres petits vehicles de la mateixa categoria com un microauto de tres rodes que va produir la factoria d'aviació alemanya Messerschmitt després de la Segona Guerra Mundial. La dèria pels microcotxes del Toni no es limita només als vehicles a escala real, «també col·lecciono miniatures a escala de tots els models». Estan col·locats en una estança contigua al garatge de casa, damunt de diferents taules i tauletes amb altres antiguitats o enmig d'unes prestatgeries plenes de llibres, àlbums de fotografies i revistes d'arreu del món, totes relacionades amb el món de l'automoció. «Soc soci de molts clubs i, de vegades, em demanen que hi escrigui algun article. N'he fet per a publicacions en diferents idiomes, a part dels in comptables articles, reportatges i cròniques que, tot solet, preparava per imprimir els primers butlletins de l'Info Clàssic».

A part de ser el primer secretari del Clàssic Motor Club del Bages i, des del 1991, el president, com no podria ser d'una altra manera i amb el suport d'altres companys, coordina l'Escuderia PTV, la secció de l'entitat dedicada exclusivament a la marca. En la majoria de trobades, però, sumen la resta de microcotxes de petita cilindrada. El Toni té tots els cotxes del garatge sempre a punt per sortir, un fet que «comporta tenir-los endollats i fer-hi el manteniment corresponent». Ell mateix fa de provador: «Cada cap de setmana que soc per casa, surto a comprar el diari o a fer algun encàrrec amb un de diferent. És la manera que no estiguin parats i d'assegurar que les peces mecàniques no es ressequin ni s'encallin».

Un Isetta de la col·lecció de microcotxes de Toni Tachó. Foto: Francesc Rubí.