

L'automòbil és més que un mitjà de transport; sovint esdevé reflex d'un estil de vida així com una font de records d'èpoques passades. El Biscuter, per exemple, és un testimoni històric valuós, que hom pot considerar ja com una peça d'exposició vàlida per als museus. El Clàssic Motor Club del Bages, creat l'any 1989, ha contribuït a mantenir viva la memòria i a estendre l'afeció pels cotxes d'època. Xavier Perramon i Antoni Tachó n'han estat els impulsors. Tots dos són descendents dels creadors del popular model català de microcotxe PTV, de la firma AUSA (Automóviles Utilitarios, SA), fundada l'any 1956 a Manresa (Bages) per Maurici Perramon, Josep Vila i els germans Antoni i Guillem Tachó. Es tracta de l'empresa d'automòbils més antiga de les que existeixen a l'Estat espanyol i és l'únic fabricant de microcotxes que ha sobreviscut al conegut *matamicros*, el mític 600. **“Un bon dia vam restaurar un PTV i vam pensar: per què no fem una trobada d'aquests models? Va ser tot un èxit i la gent va quedar molt contenta. Va representar l'inici de la fundació del club, que va donar els primers passos dins les oficines d'AUSA”**, rememora Antoni Tachó, actualment president d'una entitat que arreu té més de 2.500 socis.

Des de la seva aparició, el club ha rebut una càlida acollida. **“Fa un parell d'anys que sumem un soci més cada dia laborable”**, constata amb satisfacció Antoni Tachó, qui atribueix aquest èxit a tres raons principals: el rigor en la gestió; el caràcter obert, familiar i acollidor de l'entitat, i la prestació d'un servei integral i avantatjós. **“Ofereix un bon nivell de qualitat, ja que organitzem bé les coses, però tampoc no volem reduir-nos al gran estatus. La nostra idea ha estat sempre ser accessible a tots els aficionats. Pretenem arribar també al senyor que a casa té un 600 o un Biscuter. Nosaltres l'ajudem a fer-lo córrer. Aquest soci pot participar a les nostres trobades i sentir-s'hi tant a gust com aquell que hi participa amb un Hispano-Suiza. Hem aplanat el nivell, però tot mantenint la qualitat”**, especifica. Els nous membres es troben amb un ambient amistós que junt amb la passió pels vehicles d'època, no triga a inocular **“una espècie de virus”**, bromeja el president, i remata la frase: **“El soci que entra al Club i s'arranja el cotxe, acaba per canviar-lo per un de millor o per comprar-ne més d'un. L'afeció creix.”** I ho fa de tal manera que vehicles que fa deu anys no tenien cap valor, ara són avaluats sota un altre prisma: **“Abans els col·leccionistes tenien arraconats els microcotxes o els clàssics més populars. Nosaltres els hem donat vida, potser tanta que ara han pujat molt els preus.”**

Ser soci del Club també representa molts avantatges: **“Avui en dia, gràcies a les accions d'entitats com la nostra, l'assegurança d'aquest tipus de vehicle, que abans era molt cara, és molt econòmica. A més, amb la sol·licitud pertinent a l'ajuntament, un automòbil de més de 25 anys registrat en un club pot quedar exempt de l'impost de circulació. Així mateix, a la ITV li donen un tracte especial, és a dir, si per exemple a l'època que es va fabricar el cotxe no portava intermitents, ara no els hi exigiran pas.”** La possibilitat de gaudir d'una matrícula històrica, amb la qual el vehicle posseeix els anteriors avantatges i el permís per fer-lo rodar a la carretera, és un al·licient per associar-se: **“Per aconseguir-la, el club ha de confeccionar una fitxa tècnica que n'acrediti l'autenticitat. Amb aquesta certificació, pot rebre la corresponent homologació de la Generalitat, necessària**

per anar a la ITV i obtenir la matrícula històrica, amb la qual ja pot circular; però cal tenir en compte una sèrie de limitacions: si no porta llums, no podrà ser conduït al vespre, o si no pot superar els 60 quilòmetres per hora, no haurà d'entrar a l'autopista”, cita com a exemples. Per als directius del 'Clàssic', l'aficionat és alhora soci i amic. **“No ha de tenir cap problema per delectar-se amb el seu automòbil. Això vol dir que en el club ha de poder trobar totes les prestacions que necessiti, ja siguin administratives o fins i tot històriques. Tenim una biblioteca portada per l'Agustí Marin, l'arxiver, entès en arqueologia industrial, on es pot trobar qualsevol dada històrica o solucionar qualsevol dubte sobre la restauració d'un cotxe o una moto d'època.”**

D'altra banda, el club ofereix un ventall ampli d'activitats, concretament unes cinquanta sortides l'any per a tota mena de vehicles. **“La Trobada de Microcotxes, de ressò internacional, a l'igual de la Trobada de Vehicles Militars d'Època, coordinada pel Ferran Sibila, acullen més de dos-cents participants. Les altres són concentracions d'una trentena d'automòbils.”** Així mateix, s'edita una revista, única en el sector i útil per trobar informació, tant actual com històrica, tot i que les eines informàtiques també juguen, en aquest sentit, un paper capdavantier, alimentat per un grau elevat d'afeció. **“Existeixen molts fòrums i Webs de clubs, com la nostra i la del PTV –creada pel fill del nostre secretari general, Lluís Jou–, també d'especialistes de restauració, de compravenda de cotxes, etc. Fins i tot pots trobar catàlegs sençers de peces de recanvi navegant per Internet.”**

Els automòbils antics mouen passions a altres països, com els Estats Units, Alemanya o Anglaterra, on es localitza un elevat nombre d'experts. **“De recanvistes, n'hi ha molts que fabriquen peces per a cotxes. D'un Citroen Stromberg dels anys 40 o dels 50 es poden trobar els recanvis a França, perquè hi ha molt aficionament, però d'un Hispano-Suiza o d'un Bugatti no hi ha cap peça i s'han de fabricar totes.”** Hi ha professionals especialitzats en aquests treballs, **“tant pel que fa als mecànics com als planxistes, com és el cas del nostre sots president, Jaume Jubert.”**

Poca gent sap que a Catalunya s'han arribat a fabricar cent marques de vehicles, malgrat que avui en dia, com a la resta d'Espanya, no n'hi ha cap de pròpia. Manresa és protagonista en l'aparició de dos prototips de microcotxe fabricats pels germans Tachó, que posteriorment, després de fundar AUSA amb Maurici Perramon i Josep Vila, serien coautors del popular PTV. Aquest cotxe de butxaca va revolucionar la vida manresana, la producció es va perllongar durant cinc anys i van sortir de fàbrica 1.100 unitats del model 250. D'altres autors també hi aportarien la seva creativitat: L'Iso Isetta, a Madrid; el Goggomobil, al País Basc, o el Biscuter, del qual es van fer 12.000 unitats, en són tres exemples. Les marques David, Clúa o Delfin van assolir cert grau de producció, però d'altres van existir de manera testimonial: Simó, Dunjó, Salomó o Kapi. Els microcotxes, característics d'una època de postguerra i carestia i d'una precarietat tècnica notable, donaren el relleu al Seat 600, amb més prestacions i amb el suport financer de l'Estat. Avui, aquests models restarien a la memòria dels ancians o serien només un testimoni descolorit d'àlbums antics si no fos per la labor empremta per entitats com el Clàssic Motor Club del Bages.

“L’afecció
pels cotxes antics
creix”



Fotografia: Agustí Estudi Fotogràfic

Josep Casas
Josep M. Companys
Antoni Tachó
Xavier Perramon
Josep Espinal
Agustí Marin
Ferran Sibila
Dolors Franch
Antoni Camprodon
Josep Claret
Jaume Jubert
Lluís Jou

Directius del Clàssic Motor Club del Bages - Manresa (Bages)