



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



CARROCERIAS AYATS, S. A.

DEL TRANSPORTE DE CARBÓN AL PRESTIGIO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS



DESDE LA SECCIÓN QUE LA REVISTA VIAJEROS BRINDA A ASCABÚS, QUEREMOS HACER UN HOMENAJE A LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA, RECORDANDO SU PASADO, PERO MIRANDO AL FUTURO, MEDIANTE LA PUBLICACIÓN DE UNA BREVE HISTORIA DE CADA UNO DE SUS MIEMBROS, QUE APARECERÁ BIMESTRALMENTE, CORRESPONDIENDO LA PRIMERA DE ELLAS A LA HISTORIA DE LA EMPRESA AYATS

En el año 1905 Joan Ayats Casas construye los primeros carros para el transporte de carbón entre las carboneras de Montseny y la estación ferroviaria de Hostalric, que proveía de carbón vegetal a la ciudad de Barcelona. Nacido en Navata, Alt Empordà (Girona), a los 17 años se traslada a Barcelona como aprendiz, casándose a los 24 con Teresa Vilà i Argelés, hija de la villa de Navata. Con una carpintería y la ayuda de su mujer construye carruajes de madera que serán la antesala de las futuras carrocerías. Corría ya el año 1911 y, con la ayuda de 15 colaboradores, dedica todo su esfuerzo a la construcción de carruajes seriando algunos de los procesos de fabricación y creando las primeras secciones especializadas, como la de tapicería, que dirige su mujer.

Oficios artesanales, como carpinteros, herreros, tapiceros, etc., quedan vinculados con un objetivo común: la producción especializada. Estos especialistas darán origen al trabajo en serie y posteriormente a la producción en cadena.

A mediados de la década de 1910 la expansión en el sector maderero es máxima y la riqueza forestal del Montseny sirve como base para las primeras carrocerías que construye AYATS. La aportación de nuevos especialistas en planchistería y pintura permite la incorporación de planchas metálicas como acabados exteriores en dichas carrocerías.

Se incorpora también por estas fechas, como aprendiz con 11 años, Joan Vilà Carré, futuro encargado general del taller, que a finales de la década se ubica en el número 16 de la calle Camprodon de Arbúcies. Con el paso del tiempo el pequeño obrador se va transformando en una empresa cada vez más sólida, incorporándose a la misma el yerno Remigio García y el hijo del fundador Joaquim Ayats Vilà.

La ampliación de los talleres en el número 88 de la misma calle Camprodon a finales de la década de 1920 permite compartimentar los espacios de almacenaje y producción, logrando una mayor comodidad en el trabajo. De esta época son las primeras carrocerías construidas, como las Landó, las berlinas y las Hispano Suiza, para terratenientes de la zona. El taller sufre un espectacular incendio que, avivado por la gran cantidad de madera almacenada, destruye la maquinaria y el propio edificio.

Uno de los Hispano Suiza de este periodo es utilizado por el rey Alfonso XIII.

Al inicio de la Guerra Civil española la plantilla de AYATS estaba integrada por 48 personas, entre operarios y aprendices, 34 de ellos hijos de Arbúcies.

Los talleres son colectivizados e incautados todos los vehículos de la provincia, lo que provoca la falta de pedidos de nuevos modelos. Sin embargo se construyen vehículos para el transporte de tropas, ambulancias y material de guerra.

Después de la guerra, con Joan Ayats Casas en prisión y su hijo Joaquim ausente por el servicio militar, toma el control Joan Vilà Carré, como encargado general. Posteriormente regresan el fundador y su hijo, que vuelven a tomar las riendas del negocio.

España queda exenta de la ayuda internacional del Plan Marshall con lo que la economía avanza lentamente. Las prioridades evolutivas de las carrocerías AYATS se centran en la integración de los motores en el cuerpo del chasis. Hasta entonces los motores se montaban por delante de las ruedas delanteras. Esta modificación, gracias a la solidez estructural, mejora la estética exterior y la estabilidad de los autocares, pero no respeta los espacios interiores perdidos.

En la década de 1950 AYATS apuesta por la estética de sus vehículos como elemento diferencial, integrando elementos cromados y grandes ventanas que se proyectan en el techo gracias a los nuevos materiales conformables inventados en la época, como el plexiglás. No obstante, sigue utilizándose el techo de los autocares como portamaletas.

Con una estructura piramidal la empresa estaba integrada por secciones especializadas, con sus responsables. A su vez, las secciones estaban integradas en la cadena de producción, en la que va tomando el relevo Joaquim Ayats, hijo del fundador. Jubilado Joan Vilà Carré en 1965 pasa a ocupar su cargo Joan Vilà Cumalls, como jefe de taller, siendo el presidente Joaquim Ayats. AYATS apuesta claramente por la innovación estructural de sus unidades, desplazando el motor a la parte trasera del vehículo.



1. Réplica de la diligencia que hacía el recorrido Igualada Barcelona.
2. Hispano suiza de 1914, Transporte de línea.
3. Modelo Diamond 1949 de Autocares Molist.



Esta apuesta se puede llevar a cabo gracias a la utilización de materiales más ligeros y resistentes en las estructuras. Se alcanza una época de máximo esplendor.

Del mismo modo y creciendo en vertical se consigue generar por debajo del habitáculo un espacio bodega que sustituye a la tradicional baca superior. De este modo, se gana confort interior, seguridad en la conducción y visibilidad para el pasajero.

La ruptura del monopolio estatal en la venta de chasis, a principios de la década de 1980, permite dar un giro importante en la política de ventas de la compañía.

La gestión empresarial pasa de un sistema claramente piramidal a un consejo de administración presidido por Joaquim Ayats, en el que sale reforzada la figura del encargado general, Joan Vilà Cumalls. Se logra optimizar el dinamismo de la gestión, tanto en el ámbito administrativo o comercial, como en todos los procesos de ingeniería y desarrollo vinculados a la producción. Carrocerías Ayats adquiere un gran prestigio en esta época.

A mediados de la década de 1980 los autocares AYATS se posicionan como referente español en el mercado europeo, Oriente Medio i norte de África. Necesitados de mayor espacio para cubrir la cartera de pedidos se construye una nueva planta de 20.000 m² en Can Call, Arbúcies, donde trabajan más de 200 personas, con una producción anual de 200 unidades.

Se construyen autocares de uno y dos pisos, poniendo hincapié en los chasis AYATS, más ligeros y robustos que lo que marcan las normativas internacionales.

Se crea un nuevo y diversificado consejo de administración, del que entran a formar parte Joan Vilà Cumalls y Juan García Ayats (hijo de Remigio García). En 1996 CARROCERÍAS AYATS recibe el premio a la exportación, concedido gracias al prestigio internacional de sus vehículos.

Se inaugura una nueva planta de construcción de carrocerías en Casablanca, gestionada directamente por Juan Vilà Cumalls. Su hija Carme Vilà pasa a ocupar la gerencia de la compañía a la vez que, en 1997, se incorpora Rita Vilà como responsable de producción.

Inauguradas las plantas de Tetuán (Marruecos) y Tona (Barcelona), AYATS descentraliza la gestión con el fin de dinamizar los procesos adecuándolos a los mercados de influencia. La comercialización de los autocares AYATS, dirigida por Martí Pagès, a través de ferias internacionales y de un gran esfuerzo del equipo de dirección, supone un aumento espectacular en la producción del número de unidades.

En fin, el aumento de la demanda no ha comportado un cambio de estrategia de producto; seguimos creyendo en la personalización de nuestros vehículos como autocares fuera de serie, en los procesos de producción, artesanales en su base, con tecnologías punteras en su diseño, producción y acabados. Hoy en día AYATS, dirigida totalmente por la familia Vilà, dispone de más de 40.000 m² edificadas.

Una buena parte del éxito de CARROCERIAS AYATS se ha basado, desde siempre, en la ilusión, el esfuerzo y un óptimo producto.

Agustín Gómez Pereira
Secretario General de Ascabús

C/Orense nº 34, Planta 9ª, Edificio Iberia Mart II
28020 Madrid
Telf. 699594987 / Fax. 913450377
www.ascabus.es

