

EXPOSICIÓ DE LLARGA DURADA

La revolució de l'automòbil

Els inicis de la indústria del motor a Catalunya

DOSSIER DE PREMSA



CONTINGUTS/

PRESENTACIÓ/	3
La indústria de l'automoció a Catalunya [1890-1936]	4
Automòbil Bonet, 1890 [rèplica de 1990]	5
Motocicleta Villalbí, 1904.....	6
Automòbil Hispano-Suiza HP16, 1919	6
Xassís Elizalde 23/26, 1920-1922.....	8
Automòbil Nacional Pescara, 1929	9
Automòbil Hispano-Suiza T60RLA, 1936	10
EL MNACTEC/	11
CONTACTE/	12

PRESENTACIÓ/

L'exposició "La revolució de l'automòbil" presenta una mostra representativa dels vehicles fabricats a Catalunya entre 1890 i 1936, un període molt destacat de la indústria de l'automoció catalana.

En la mostra s'exposen els vehicles següents de fabricació catalana:

- Una rèplica de l'automòbil Bonet [1890], el primer vehicle propulsat per motor de combustió interna fabricat a la península Ibèrica.
- La motocicleta Villalbí [1904], la primera motocicleta fabricada a l'Estat espanyol.
- Els automòbils HP16 [1919] i T60RLA [1936] d'Hispano-Suiza, la marca emblemàtica del luxe i la tècnica amb projecció internacional.
- Un xassís Elizalde 23/26 [1920-22], la marca fabricant de vehicles que es va caracteritzar per la innovació tècnica constant.
- L'automòbil Nacional Pescara [1929], un cotxe de curses que va obtenir grans èxits en competicions internacionals.

També s'hi mostra un breu audiovisual amb filmacions de l'època de la Filмотека de Catalunya relacionades amb el món de l'automoció i de les curses d'automòbils.



El director de l'autòdrom de Terramar demostrant la possibilitat de donar una volta completa a la pista sense tocar el volant del cotxe [1923]. Autoria: Josep Gaspar i Serra. Arxiu MNACTEC.

La indústria de l'automoció a Catalunya (1890-1936)

La invenció de l'automòbil va representar una revolució transcendental, que va transformar la societat en múltiples aspectes. Des del punt de vista social, les formes de vida i la mobilitat en pobles i ciutats van canviar totalment. Alhora, l'urbanisme es va adaptar als nous usos i necessitats: carreteres, espais per a vianants, aparcaments, i altres infraestructures viàries van modificar les ciutats per sempre.

Ben aviat, la nova indústria va originar l'aparició de negocis vinculats a la construcció d'automòbils i al sector serveis, com ara gasolineres, tallers mecànics, garatges, o carrossers, i va transformar l'economia i el comerç de mercaderies. El cotxe va esdevenir un nou producte de consum i un símbol d'estatus social, i va impulsar altres activitats com el turisme o l'esport.

Gràcies al seu progrés industrial previ, Catalunya va esdevenir pionera en la fabricació d'automòbils a la Península Ibèrica. Entre finals del segle XIX i la dècada de 1930, la indústria catalana va desenvolupar des dels primers vehicles autopropulsats de l'estat fins als màxims exponents de la indústria del motor en l'àmbit internacional, amb marques tan representatives com Hispano-Suiza o Elizalde.

Automòbil Bonet, 1890 [rèplica de 1990]

Tricicle Bonet: un cotxe mogut amb el seu propi esforç

Francesc Bonet [1841-1898] va ser un empresari tèxtil meravellat pel progrés tècnic. Un dels seus somnis era crear un cotxe que es mogués «amb el seu propi esforç». L'any 1889, va visitar l'Exposició Universal de París, on va descobrir el motor d'explosió com a font d'energia per als primers vehicles autopropulsats, un invent dels alemanys Karl Benz i Gottlieb Daimler. Va arribar a un acord per comprar l'únic motor Daimler Einspur que s'hi exposava i el va transportar a Barcelona. Tan sols tres mesos després, Bonet va construir i patentar el primer vehicle català amb motor d'explosió.

El tricicle Bonet està equipat amb tres rodes de carro recobertes de cautxú que, originalment, havien de ser quatre i que estan disposades d'una manera diferent a la tradicional: la roda del darrere és la que funciona com a propulsora, mentre que les dues davanteres regulen la direcció a través d'una mena de volant rectangular.

L'automòbil Bonet va ser el primer vehicle propulsat per motor de combustió interna fabricat a la Península Ibèrica. El vehicle exposat és una rèplica construïda l'any 1990 per Salvador Claret.

Automòbil Bonet

Datació: 1890

Any de construcció de la rèplica: 1990

Cessió Dipòsit Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret



Rèplica de l'automòbil Bonet. Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret.



Bonet al seu automòbil, acompanyat de tres persones més [1890]. Autoria desconeguda. Arxiu Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret.

Motocicleta Villalbí, 1904

Villalbí: la primera motocicleta fabricada a Catalunya

La inquietud del mecànic de bicicletes Miquel Villalbí (? - 1952) per les novetats tècniques i científiques de l'època va portar-lo a visitar l'Exposició Universal de París de 1889, on probablement va veure exposades les primeres motocicletes.

L'any 1903 va decidir construir-ne una al seu taller del passeig de Colom de Barcelona, amb un procés de fabricació totalment artesanal. La majoria de les peces les va construir el mateix Villalbí.

El funcionament de la motocicleta era molt simple. Disposava d'un motor monocilíndric de quatre temps amb vàlvules oposades d'admissió automàtica (equivalents a 429,83 cc), amb els comandaments de gas, d'aire i d'avançar. En una peça plana entre les cames hi havia el dipòsit d'oli, la bobina, la bateria i la gasolina.

Miquel Villalbí va arribar a construir sis motos, quatre de les quals es van comercialitzar al preu de 1.200 pessetes. La dificultat per trobar peces i el temps de fabricació de cada unitat van fer que acabés abandonant el projecte. La motocicleta Villalbí va ser la primera fabricada a l'Estat espanyol.

Motocicleta Villalbí

Datació: 1904

Dipòsit Pere Ferrer Villalbí



Motocicleta Villalbí. Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya



Motocicleta Villalbí. Autoria desconeguda. Arxiu MNACTEC

Automòbil Hispano-Suiza HP16, 1919

Hispano-Suiza: l'emblema internacional del luxe i la tècnica

Hispano-Suiza és una de les marques més destacades de la història de l'automobilisme a Catalunya, tant pel desenvolupament tècnic dels seus cotxes com per la producció de camions, autobusos o motors d'aviació. Va ser fundada l'any 1904 per Damià Mateu i Francisco Seix, juntament amb l'enginyer suís Mark Birkigt, que es va ocupar de la direcció tècnica.

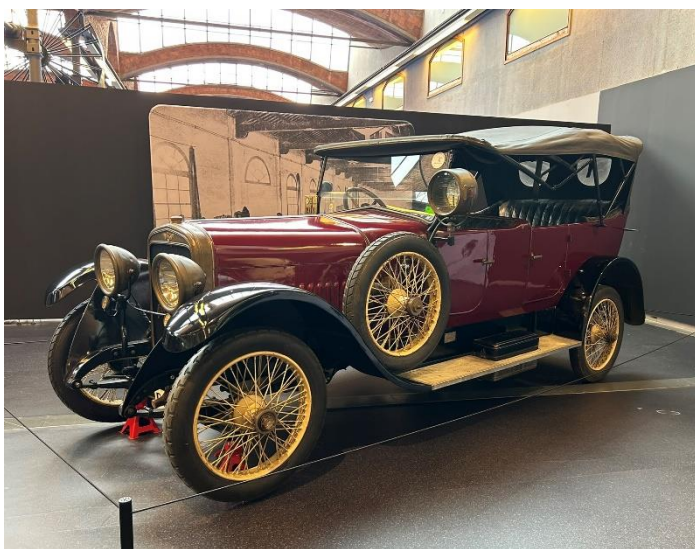
El model HP16, fabricat entre 1915 i 1925, va ser el primer Hispano-Suiza que va incorporar un motor de tècnica avançada, el tipus 30, responsable en gran mesura de l'èxit que la marca va aconseguir durant les dues dècades següents. Birkigt va dissenyar una nova arquitectura de motor, anomenada de «comandament directe», que va millorar-ne el rendiment i en va reduir els nivells de soroll. El motor tenia quatre cilindres verticals disposats en línia, 2.952 cc i una potència de 52 CV, i permetia al vehicle arribar a una velocitat màxima propera als 120 km/h.

La Hispano-Suiza va ser reconeguda internacionalment per la qualitat dels seus vehicles i motors.

Automòbil Hispano-Suiza HP16

Datació: 1919

Compra



Hispano-Suiza HP16. Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya



La il·lustració de Ramon Casas titulada "La dama del visó" (1904) fou utilitzada com a imatge en diferents elements corporatius de La Hispano-Suiza. Arxiu del Museu Castell de Peralada

Xassís Elizalde 23/26, 1920-1922

Elizalde: la fabricació de vehicles amb innovació tècnica constant

L'any 1909 l'enginyer industrial Arturo Elizalde va fundar una empresa dedicada a la fabricació de peces de recanvi per a automòbils, però aviat tingué interès a construir vehicles amb tecnologia pròpia.

El primer cotxe Elizalde produït a la seva fàbrica del passeig de Sant Joan es va vendre l'any 1914. Aquell vehicle va causar sensació a tot el país i fins i tot va ser adquirit pel rei Alfons XIII.

La marca va fabricar una gran varietat de models, a més de camions i altres vehicles industrials per a l'exèrcit. Elizalde destacà per les seves constants innovacions tècniques, com la fabricació del primer cotxe català equipat amb frens a les quatre rodes, el motor de quatre vàlvules per cilindre o un servofrè precursor de l'actual ABS.

Com altres marques, Elizalde venia els xassís dels seus vehicles sobre catàleg, i més tard s'enviaven al carrosser per fer el muntatge dels acabaments. El xassís 23/26 es va fabricar en versió civil i militar amb lleugeres versions.

El xassís exposat va ser utilitzat per l'empresa tèxtil Boada per a un vehicle de repartiment fins a l'any 1963.

Xassís Elizalde 23/26

Datació: 1920-1922

Dipòsit Antonio Capella Elizalde
i Javier Elizalde Montagut



Imatge del catàleg del xassís tipus 23/26, en format camió [1922]. Arxiu de la Fundació Elizalde.



Xassís Elizalde 23/26. Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya.

Automòbil Nacional Pescara, 1929

Nacional Pescara: una marca efímera i un cotxe únic

L'any 1929, Raúl Pateras-Pescara, marquès de Pescara, va fundar juntament amb el seu germà Enrique la "Fábrica Nacional de Automóviles, S. A.", coneguda popularment com a «Nacional Pescara». Apassionat de la innovació tecnològica, anteriorment havia patentat aparells aeris com un dels primers helicòpters o un hidroavió amb llançatorpedes.

Amb un equip format per l'enginyer Edmond Moglia i nombrosos tècnics provinents d'Hispano-Suiza i Elizalde, Nacional Pescara es va enfocar a la fabricació de cotxes de luxe i automòbils de competició.

Malgrat l'embranchida inicial, el taller dels Pescara tan sols va fabricar una desena d'automòbils. Amb l'arribada de la República espanyola, la manca de recursos econòmics i la situació política i social van fer que l'empresa fos venuda a FIAT. Tot i la desaparició de la marca, Nacional Pescara va continuar competint com a escuderia fins a l'any 1936.

Dels vehicles que va fabricar, el Nacional Pescara del MNACTEC és el més destacat des del punt de vista històric, tècnic i patrimonial, i l'únic exemplar complet que es conserva d'aquesta marca catalana. Es tracta d'un cotxe esportiu amb un xassís curt, carrosseria d'alumini i un imponent motor de 8 cilindres en línia i compressor que arribava als 180 CV de potència. Va participar en importants curses internacionals, de la mà dels pilots Juan Zanelli i Esteban Tort.

Automòbil Nacional Pescara

Datació: 1929 [carrosseria modificada l'any 1933]

Compra



Automòbil Nacional Pescara. Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya



Esteban Tort a la IX Cursa Automobilística Internacional Pujada de la Rabassada [1931]. Autoria: Ramon Claret / Joan Bert. Arxiu Nacional de Catalunya

Automòbil Hispano-Suiza T60RLA, 1936

T60RLA: La Hispano-Suiza fa front a la competència nord-americana

Al llarg dels anys 20 i 30 del segle XX, els automòbils de la Hispano-Suiza van continuar tenint un considerable èxit comercial, tot i la introducció en el mercat de models nord-americans que tenien preus molt competitius.

Al model T60RLA, Hispano-Suiza va utilitzar peces fabricades directament als Estats Units amb l'objectiu d'abaratir el cost del vehicle, que es va introduir al mercat l'any 1934 amb un preu força ajustat per als estàndards de la marca.

L'automòbil es caracteritza per una carrosseria elegant i sinuosa, i disposa de tres velocitats i marxa enrere. El motor tenia una potència de 70 CV a 3.000 rpm, fet que li permetia assolir una velocitat màxima de 110 km/h.

L'exemplar del MNACTEC presenta l'emblemàtica cigonya característica de la marca, adoptada a partir de 1919 com a homenatge al pilot d'aviació francès Georges Guyenemer, membre de l'«esquadró de les cigonyes» durant la Primera Guerra Mundial. A la insígnia també s'observa la bandera tricolor que, amb l'arribada de la República Espanyola, va substituir per decret l'anterior bandera monàrquica.

Automòbil Hispano-Suiza T60RLA

Datació: 1936

Compra



Automòbil Hispano-Suiza T60RLA. Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya



Portada del catàleg de la Hispano-Suiza, dissenyada per Ricard Giralt Miracle, en què destaca la cigonya, emblema de la marca [1935]. Fons Ricard Giralt Miracle. Museu del Disseny de Barcelona-DHub.

EL MNACTEC/

La missió del MNACTEC és la de difondre i promocionar el coneixement de la cultura científica, tècnica i industrial i, a la vegada, conservar, estudiar i mostrar la implantació i l'evolució dels avenços científics i tècnics a Catalunya, la seva aplicació industrial i, molt especialment, la seva implicació i incidència social.



La seu del MNACTEC està ubicada a Terrassa, en un dels edificis fabrils més emblemàtics del modernisme català i un dels més bells d'Europa: el Vapor Aymerich, Amat i Jover, antiga fàbrica tèxtil dissenyada per l'arquitecte Lluís Muncunill i construït entre 1907 i 1908.

/SISTEMA TERRITORIAL MNACTEC

El MNACTEC lidera una xarxa de 29 museus i espais patrimonials independents i singulars que expliquen els processos productius industrials al territori català.

CONTACTE/

Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya [MNACTEC]

Rambla d'Ègara 270 TERRASSA

Tel. 93 736 89 66

www.mnactec.cat

Més informació:

Àrea de Comunicació i Difusió del MNACTEC

Tel. 93 763 89 63

difusio.mnactec@gencat.cat