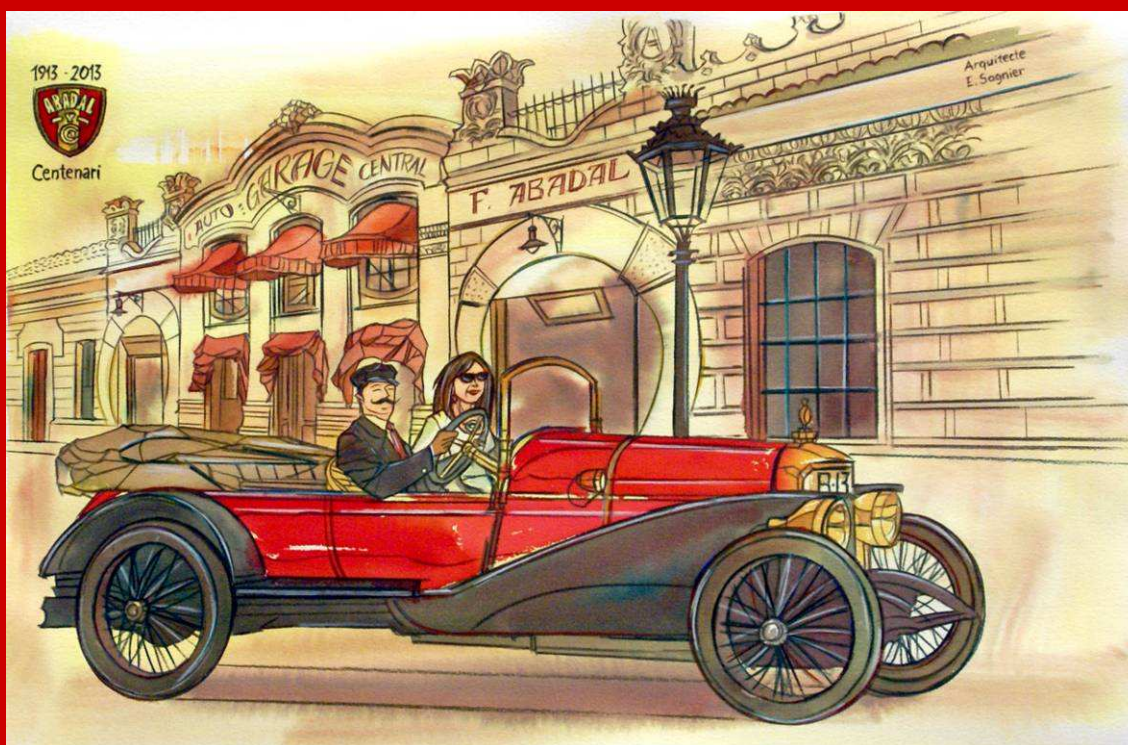


mNACTEC

Exposició  
Del 24 d'octubre de 2013  
fins al 30 de juny de 2014

# ABADAL Y Ca, una marca mítica de l'automoció catalana





## ÍNDEX

<b>Presentació</b>	<b>Pàg. 5</b>
<b>Un repàs als inicis de la història de l'automoció a Catalunya a través de l'exposició "ABADAL Y C<sup>a</sup>, una marca mítica de l'automoció catalana"</b>	<b>Pàg. 7</b>
La indústria automobilística arriba a Catalunya (i a Espanya)	Pàg. 7
Paco Abadal: entre la competició esportiva i l'afició a la mecànica	Pàg. 8
L'inici de l'èxit a l'Auto-Garage Central	Pàg. 9
La marca Abadal y C <sup>a</sup> . (1913-1914)	Pàg. 11
Els Impéria-Abadal, un llegat dels Abadal y C <sup>a</sup> (1920-1923)	Pàg. 13
La firma Abadal a la nova era del automòbil (1917-1936)	Pàg. 15
<b>Sobre el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC)</b>	<b>Pàg. 17</b>
<b>Crèdits de l'exposició</b>	<b>Pàg. 19</b>



## PRESENTACIÓ

Amb aquesta nova exposició, el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC) vol donar a conèixer els inicis de l'automoció a Catalunya a través de l'emblemàtica figura d'un dels homes més destacats del sector en aquell moment: Francesc Serramalera i Abadal o Paco Abadal, com de fet és conegut. En ell i la seva història conflueixen la història industrial i social del país a principis del segle XX que van permetre el naixement i desenvolupament de la indústria automobilística a Catalunya, amb un destacat lideratge a Espanya i afavorint la industrialització i la modernització del país.

L'exposició ens explica la fascinant història d'un home apassionat pel món del motor que va destacar tant com a *sportsman*, guanyador de nombroses curses ciclistes i automobilístiques, com com a empresari i emprenedor dins del sector de l'automòbil, essent el promotor de grans aliances empresarials, models de vehicles molt potents i d'idees enginyoses capaces de revolucionar el mercat intern, com la venda del producte acabat.

“ABADAL Y C<sup>a</sup>, una marca mítica de l'automoció catalana” representa, a més, una oportunitat única per poder veure junts per primera vegada els dos únics cotxes Abadal y C<sup>a</sup> que es conserven: es tracta de dos models T45, l'un procedent del Museu do Caramulo, a Portugal, i l'altre dels propietaris particulars Adela i Vicenç Pedret. Acompanyen els T45 altres vehicles antics de gran bellesa, com un model d'Hispano-Suiza T-16 o un Clément de 16 HP de la Col·lecció dels Germans Vilanova, entre d'altres elements curiosos.

L'exposició ha estat organitzada pel Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC) juntament amb l'Associació Cultural Paco Abadal en col·laboració amb l'Antic Car Club de Catalunya, la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret, Foment del Turisme de Sitges, el Museu do Caramulo, La Caixa, la Gentlemen Drive Magazine i el RACC.



## UN REPÀS ALS INICIS DE LA HISTÒRIA DE L'AUTOMOCIÓ A CATALUNYA A TRAVÉS DE L'EXPOSICIÓ "ABADAL Y C<sup>a</sup>, una marca mítica de l'automoció catalana"

### La indústria automobilística arriba a Catalunya (i a Espanya)

Encara que el primer automòbil d'Espanya es va construir a Barcelona el 1889, aquest sector industrial no inicià el seu desenvolupament fins a començaments del s.XX. Durant aquest període, i fins a la I Guerra Mundial, la fabricació dels vehicles era molt artesanal i destinada a les classes econòmicament benestants. La innovació dels diferents components mecànics així com el disseny global del vehicle, eren els factors que impulsaven la creació dels diferents tallers que construïen els automòbils.



Karl Friedrich Benz patentà el primer automòbil de món l'any 1886. A l'exposició es pot veure una maqueta del vehicle.

L'any 1889 Francesc Bonet, enginyer industrial i fabricant tèxtil, patentava i construïa el primer vehicle fet a Espanya, el Bonet.



### E. La Cuadra y C<sup>a</sup>, la primera fàbrica espanyola de cotxes

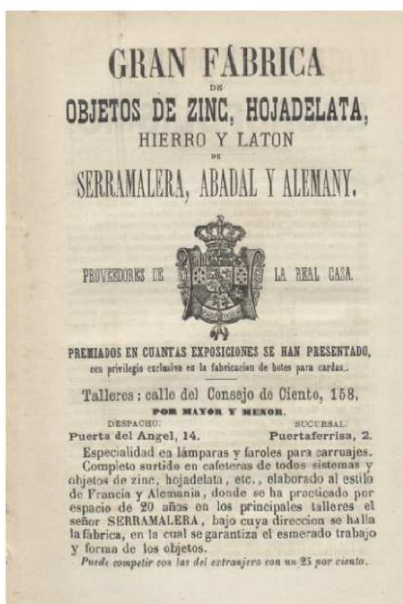
L'any 1900 Emilio La Quadra funda a Barcelona la companyia E. la Cuadra y C<sup>a</sup>, que construeix diversos prototips de vehicles elèctrics. No va tenir prou èxit però, gràcies a la maquinària i als empleats que hi treballaven, finalment en va sortir l'emblemàtica i històrica La Hispano-Suiza, Fàbrica de automòbils, S.A., creada l'any 1904 pels empresaris Damià Mateu i Francesc Seix, juntament amb l'enginyer suís, Marc Birkigt, extreballador d'E. La Quadra y C<sup>a</sup>.



Retrat de Marc Birkigt, un geni internacional de l'enginyeria de l'automoció

## Fill d'una saga cridada a jugar un paper destacat en el desenvolupament de la indústria de l'automoció

L'últim quart del segle XX, Catalunya s'aplega al moviment europeu de la modernització i industrialització, el que suposa un canvi de l'activitat artesanal a l'activitat i la producció industrials. Una d'aquestes activitats fou la dels llauners, la qual desenvoluparia un paper cabdal en el futur de la indústria de l'automoció.



En aquest procés, Serramalera, Abadal i Alemany era la fàbrica de producció industrial d'objectes de metall més important del país i fou promoguda pels pares del Paco Abadal: Narcís Serramalera i Camps, hereu d'una important saga d'artesans llauners, i Dolors Abadal i Cots, hereva de la saga d'impressors Abadal.

Anunci de la fàbrica Serramalera, Abadal i Alemany l'any 1879

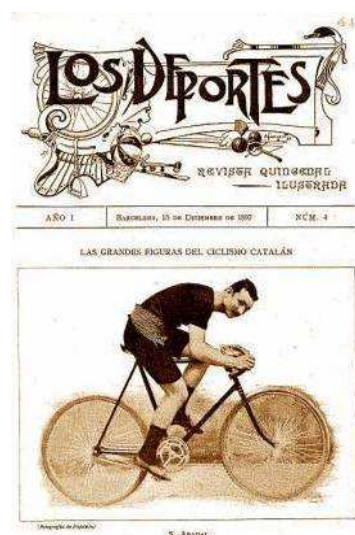
## Paco Abadal: entre la competició esportiva i l'afició a la mecànica

Mentre en Paco Abadal es forma com a mecànic al taller familiar del carrer Consell de Cent de Barcelona pren una gran afició per la bicicleta, la motocicleta i l'automòbil.

### Paco Abadal, el *sportsman*

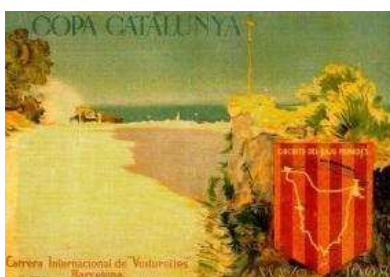
Paco Abadal fou un gran *sportsman*, com s'anomenava en aquella època als grans esportistes d'èxit. Va participar en nombroses curses de bicicletes en les que va destacar com un dels millors corredors del país.

Paco Abadal ocupa la portada del diari "Los deportes" (15/12/1897) en una sèrie sobre les grans figures del ciclisme català. A l'exposició podem veure una bicicleta Clément, semblant a les primeres que va utilitzar Abadal en les seves competicions.





Les curses de cotxes constituïen un camp de prova dels vehicles i una activitat propagandística de les diferents companyies. Els èxits en les competicions eren cabdals: es provaven noves innovacions i representaven una gran oportunitat per aconseguir exportacions, imprescindibles per tenir una demanda adequada i desenvolupar l'empresa. Així ho va fer Hispano-Suiza per difondre la seva marca i promoure els seus automòbils, participant en competicions nacionals i internacionals. Paco Abadal fou el primer pilot d'Hispano-Suiza l'any 1905 i es convertí en un dels seus millors propagandistes participant en competicions.



L'any 1908 se celebra la primera prova automobilística rigorosa, la Copa Catalunya, organitzada per l'Auto-Garage Central, dirigit per Abadal, per encàrrec del RACC.

Cartell de la I Copa Catalunya, fet per Ramon Casas

### L'inici de l'èxit a l'Auto-Garage Central

L'any 1902, fruit dels seus guanys com a *sportsman* i en contra de la opinió de la família, Abadal va invertir el seu capital en obrir un taller al carrer Consell de Cent de Barcelona: el mític Auto-Garage Central, dedicat a la reparació, manteniment, custòdia i venda de bicicletes, motocicletes i automòbils.



Per commemorar l'inici del segle XX, Ramon Casas simbolitzà el nou segle pintant el seu cotxe amb ell i Pere Romeu en un cartell anomenat "Començaments de Segle", que va decorar les parets dels Quatre Gats. Després el van regalar a Paco Abadal, qui l'utilitzà per decorar el seu Auto-Garage Central.

Al museu es pot veure una litografia del quadre.

L'Auto-Garage Central es va fer famós en el món de l'automòbil, cosa que li va obrir força portes i contactes. De seguida va associar-se a Pedro Homet i va constituir la societat F.S. Abadal y C<sup>a</sup>, que traslladà la seu al carrer Aragó, prop de Rambla de Catalunya. Encara que l'Auto-Garage Central representava tot tipus de marques de vehicles amb rodes, l'Hispano-Suiza és la que va tenir més importància i, de fet, Paco Abadal ve pertànyer al seu consell d'administració.



## **Paco Abadal, el *supersalesman***

Paco Abadal tenia unes grans habilitats per a les relacions públiques, que va desplegar en la comercialització d'automòbils des del seu Auto-Garage Central, per la qual cosa era considerat un dels principals venedors d'automòbils de l'època. A l'estranger era anomenat com el *supersalesman* espanyol.

Entre els seus clients hi figuraven personatges tan destacats com el rei Alfons XIII, amb qui mantenia una relació d'amistat. Van fer diverses excursions per provar nous models i li va vendre diversos cotxes. L'any 1913, per exemple, li va encarregar un vehicle amb xassís i motor Hispano-Suiza, carrosseria Vidal i pneumàtics Klein.



A la foto, Paco Abadal i el rei Alfons XIII l'any 1906 preparant una excursió davant el Palau de Pedralbes per provar l'Hispano-Suiza de 6 cilindres.

## **La marca Abadal y C<sup>a</sup> (1913-1914)**

A Catalunya la implantació de la fabricació dels béns de consum i, concretament la metal·lúrgia de transformació presenta, a las primeres dècades de segle XX, taxes de creixement més grans que la mitjana i adquireix una importància cada cop més gran en l'estructura industrial.



L'any 1911 la fàbrica Hispano-Suiza va implementar el primer automòbil d'aspecte esportiu, el model Alfons XIII, que va tenir un gran èxit de vendes però que amb el temps va presentar serioses deficiències que els usuaris traslladaven al concessionari, la firma Abadal, i a les quals la fàbrica Hispano-Suiza no podia donar resposta.

Així doncs, a finals de 1912, Paco Abadal va trencar la relació comercial amb Hispano-Suiza i va emprendre la creació de la seva pròpia marca d'automòbils: Abadal y C<sup>a</sup>. Per a aquesta nova empresa, la firma Abadal va arribar a un acord amb

la firma Belga Springuel&Impéria -de la qual era representant a Espanya-, pel qual l'empresa belga fabricaria els xassís i motors segons les seves especificacions i es transportarien per tren a Barcelona, on serien carrossats i acabats amb patents de la firma Abadal als seus tallers a la Plaça Letamendi de Barcelona.



A banda de desenvolupar els vehicles més moderns i avançats de la època, Abadal y C<sup>a</sup>. va esdevenir així la primera empresa constructora d'automòbils que els fabricava i lliurava completament acabats.

Logotip de la firma Abadal y C<sup>a</sup>.

### **EI T45**

El model T45 d'Abadal y C<sup>a</sup> es va inspirar en el model Alfonso XIII d'Hispano-Suiza, que va millorar amb materials de més qualitat i amb prestacions superiors. Disposava d'un motor de quatre cilindres de 80 x 180 i cubicava 3.619 cc., una distribució en forma de T i doble arbre de lleves lateral.

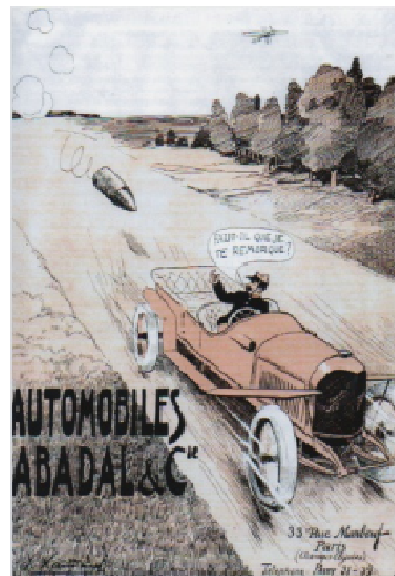


Presentació del primer automòbil Abadal, el T45, al Saló Internacional de l'automòbil de París l'octubre del 1913.

### **Gran èxit de mercat**

Els automòbils Abadal es van qualificar com a econòmics, ràpids i elegants. En poc temps es creà una xarxa de concessionaris i en els seus menys de 2 anys de vida es van vendre més de 300 unitats a diferents països d'Europa.

Anunci del automòbil Abadal y C<sup>a</sup> al núm.1 de la revista TOUT-PARIS el 13/10/1913.



### **La fi d'Abadal Y C<sup>a</sup>. amb l'arribada de la Gran Guerra**

Poc després de la presentació pública del primer model, el T45, es va presentar el 15/30, de cilindrada 3.016 cc. Es van anunciar nous models, especialment l'espectacular 60HP, però no es van poder desenvolupar.

Malauradament, l'esclat de la I Guerra Mundial l'any 1914 va suposar el final de la producció. La invasió alemanya de Bèlgica impedia el subministrament de xassís, motors i altres element mecànics, motiu pel qual es va traslladar tot l'estoc als tallers de la Plaça Letamendi i s'instal·là una unitat de producció de xassís i motors. La producció s'aturà a finals de 1914 amb la fi de les existències.

### **Els Impéria-Abadal, un llegat dels Abadal y C<sup>a</sup> (1920-1923)**

L'any 1919, un cop alliberada Bèlgica, els belgues van voler reiniciar la producció i els Abadal y C<sup>a</sup>. van sortir de nou al mercat l'any 1921 sota la nova marca Impéria-Abadal.

Els nous Impéria-Abadal es van construir sota la base de dos motors diferents:

- el motor de 80 x 180 de 45 HP en dues versions: la de ciutat i viatge, de 2000 rpm i 70 Km/h de velocitat màxima; i l'esportiva, de 2.200 rpm i 110 Km/h de velocitat màxima
- el motor de 80 x 150, de 2500 rpm i velocitat màxima de 100 Km/h.



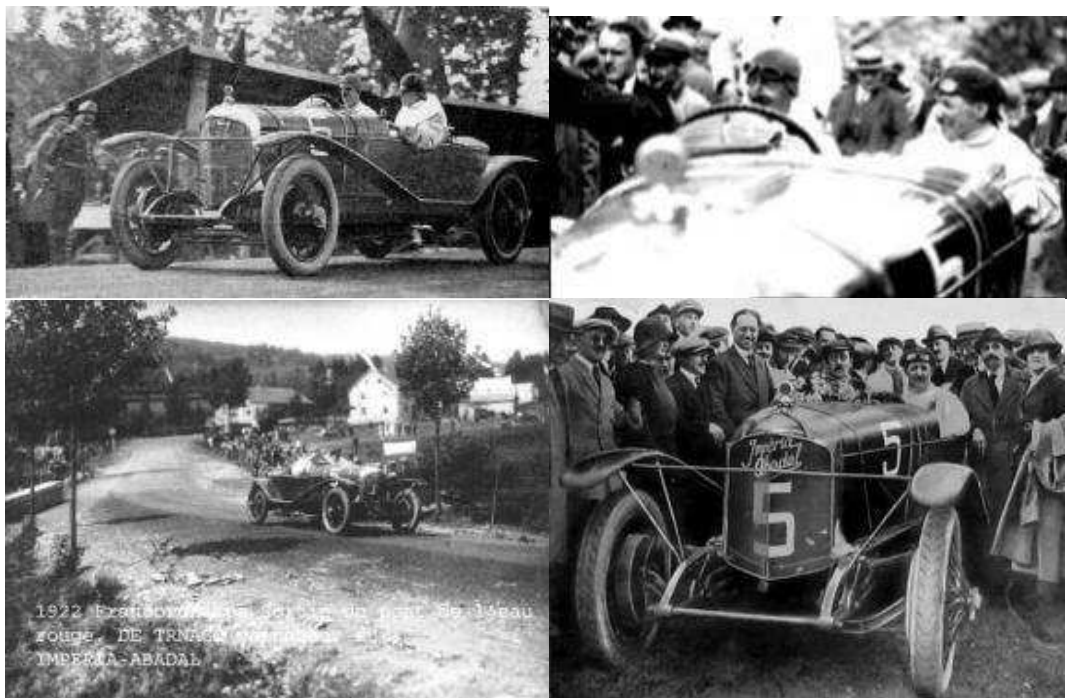
A banda, es va construir un luxós model, el tipus 40/50, de 8 cilindres de 80 x 140 en línia i de 6,1 litres de cubicatge, que va ser presentat al Saló de París de 1921. El motor d'aquest vehicle incorporava l'arbre de lleves en culata amb comandament per eix davanter vertical, semblant al desenvolupat pel motor d'aviació Abadal Y-12 durant la Gran Guerra en la cerca de noves línies de negoci.

L'any 1923, però, es va aturar la producció donat el canvi de tendència cap a automòbils més econòmics iniciat per la nova direcció d'Impéria l'any 1922.



Representació gràfica dels d'automòbils Impéria Abadal

Pel que fa al món de la competició, els Impéria-Abadal van tenir importants èxits entre els que destaca la participació del Baró de Tornaco amb el model 15-22 HP *sport*, i la de Deryn i Grua en models més petits per a la competició de 3 litres, en el circuit de Francorchamps.



Sèrie fotogràfica sobre el primer Gran Prix (GP) de Bèlgica, en el que va triomfar l'Impéria-Abadal pilotat pel Baró de Tornaco.







## **SOBRE EL MUSEU DE LA CIÈNCIA I DE LA TÈCNIA DE CATALUNYA**

El Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC) és un dels tres Museus Nacionals reconeguts pel Parlament de Catalunya.

Amb la missió de fomentar el coneixement de la història de la ciència, la tècnica i la industrialització de Catalunya, els principals objectius del mNACTEC són l'adquisició, la conservació i la documentació del béns mobles de caràcter científic i tècnic que constitueixin un testimoni de la història del món del treball i de la vida quotidiana, així com les innovacions tecnològiques, amb especial interès en els objectes produïts des de la industrialització fins als nostres dies i, preferentment, els fabricats a Catalunya.

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.



## **CRÈDITS DE L'EXPOSICIÓ**

Organització i realització

**Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC)**

**Asociación Cultural Paco Abadal (ACPA)**

Direcció i coordinació

**Equip del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC)**

Comissaris

**Eusebi Casanelles**

**Salvador Claret**

Continguts

**Manel Fernández**

**Bernardo Valadés**

Disseny museogràfic

**Varis Arquitectes**

Disseny gràfic

**Estudi Tere Moral**

Audiovisual

**Manel Fernandez Escobar**

**Ambient Gràfic**

Producció i muntatge

**Ambient Gràfic**

Correcció i traducció

**Mots**

Agraïments

**Pilar Abadal**

**Adela i Vicenç Pedret**

**Família Vilanova**

**Tiago Patrício Gouveia**

**Museu do Caramulo**

**Col·lecció d'automòbils Salvador Claret**

**Associació Cultural Paco Abadal**

Col.laboradors

**Antic Car Club de Catalunya**

**Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret**

**Foment del Turisme de Sitges**

**Museu do Caramulo**

**La Caixa**

**Gentlemen Drive Magazine**

**RACC**

Dades de contacte:

**Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC)**  
Rambla d'Ègara 270 TERRASSA  
Tel. 93 736 89 66  
[www.mnactec.cat](http://www.mnactec.cat)

Horaris: Dimarts a divendres, 10 a 19 h.  
Dissabte, diumenge i festius, 10 a 14.30 h.

Més informació:

**Area de Difusió del mNACTEC**  
Tel. 93 763 89 63  
[difusio.mnactec@gencat.cat](mailto:difusio.mnactec@gencat.cat)

