

*Els automòbils d'Ernest Niquet Remy ( i II )*

**Automóviles "Benz-Parsifal"**  
son el triunfo de la perfección



Concesionarios exclusivos en España  
**Garage Términus, de D. Balet y Hermano**

---

**Automóviles "Berliet"**  
Es el chassis ideal  
**Domingo Balet y Hermano**

---

**GARAGE TÉRMINUS**  
290, Calle Valencia, 290  
(entre Pasco de Gracia y calle Claris)  
BARCELONA

Anunci publicat a la revista Los Deportes del 17 d'abril de 1904

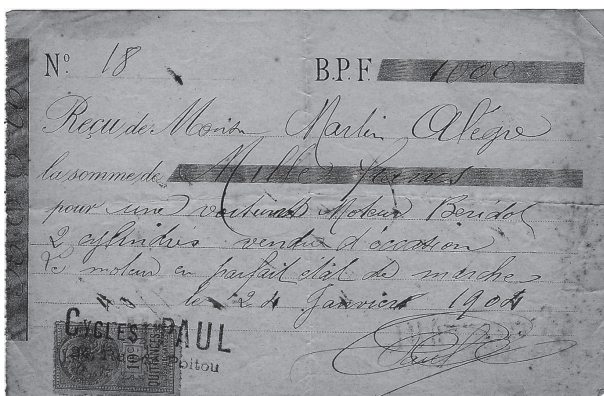
A l'Aplec automobilístic celebrat el 1903 a Terrassa hi va concórrer un nodrit nombre de vehicles, entre ells, el model Rochet-Schneider de 16 CV d'Ernest Niquet, així com un magnífic i elegant Benz-Parsifal de 12 CV, conduït pels germans Enric i Domingo Balet i Duran, futurs propietaris, a partir del desembre del mateix 1903, del Gran Garage Términus, domiciliat al carrer de Bailèn de Barcelona, que es va traslladar, el març de 1904, al carrer de València, 290.

També hi participà un model Dion-Bouton, ocupat per Antoni Miguel i Francesc Truco i Félix, propietari aquest darrer, aleshores, d'un dels principals garatges de Barcelona, l'anomenat Auto-Garage Barcelonès, que poc abans, i des del març de 1902, s'anomenava Auto-Garage Americano, situat a la Gran Via de les Corts Catalanes, 253, i que regentava junt amb Joan Masfarré.

Formava part de l'aplec un altre Dion-Bouton de 6 CV, conduït per Josep Comas i Solà, director de l'Observatori Fabra. Un model, el Dion-Bouton, que comercialitzava Erasmo Ymbert i Nadal, gràcies a la mediació del mateix Josep Comas amb la marca francesa. També hi van participar, amb un model Darracq de 1902 de 8 CV, el propietari de Nuevo-Garage, l'enginyer Ricard Fradera i Wynn, del carrer de Provença, 276, i, amb el mateix model, el crític musical Joaquim Pena i Costa, acompanyat de l'escriptor Benito Pérez Galdós. També hi va concórrer Lluís

Bosch i Gausà, amb un Mors de 8 CV, distribuït per Francesc Serramalera i Abadal, propietari de l'Auto-Garage Central, taller que organitzava aquell Aplec.

A Benito Pérez Galdós es pensava retre-li un homenatge la tarda d'aquell mateix diumenge, al Teatre El Retiro de Terrassa, durant la representació de l'obra Els Vells, i es va donar el cas que, com que s'esperava que arribés en tren i no en cotxe, molta gent, al no veure'l arribar a l'estació, va pensar que no hi acudiria i va deixar d'anar al teatre, fet que va desmerèixer ostensiblement l'acte.



Rebut de compra de l'automòbil de Martí Alegre, datat el 24 de gener de 1904

Procedència: Rafel Comes i Ezequiel

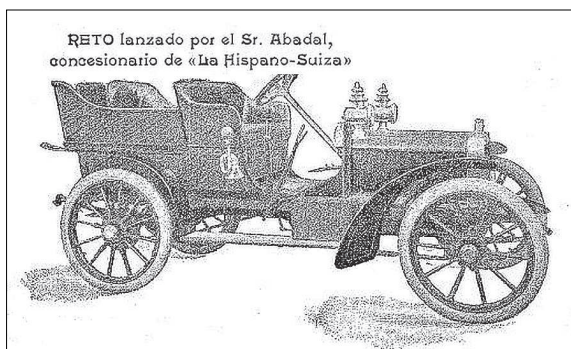
A tots els participants de l'Aplec automobilístic se'ls va obsequiar amb una banderí que portava la inscripció: «Festa major de Terrassa de 1903 — Concurs d'Automòbils». Segons la premsa local, aquest esdeveniment no despertà gaire expectació entre els terrassencs, i poc públic va mostrar interès a seguir-lo. Segurament, el record recent de l'ambient vaguista, de les coaccions a treballadors i de la violència que es va viure el 1900 a l'empresa Niquet contribuï a aquesta indiferència, i més si tenim en compte que l'empresari, el 13 de juny de 1900, després d'hissar la bandera francesa a la fàbrica, fugí dels vaguistes amb el seu automòbil cap a Barcelona, acompanyat de dos guàrdies civils armats amb màusers, per tal de demanar protecció al cònsol general de França.

Els primers terrassencs que passejaren els seus vehicles per la ciutat de Terrassa foren el mateix Ernest Niquet, des de 1899, i Martí Alegre i Puig, que el 24 de gener de 1904 pagà mil francs per un vehicle d'ocasió motor Beridot de dos cilindres, al qual, el juliol del mateix any, se li van haver de fer un munt de reparacions en el taller d'en Niquet, tal com apareix a la factura que m'ha facilitat Rafel Comes i Ezequiel.

Dos anys després, el 9 de juliol de 1906, Josep Sala i Dinarés estrenà un Berliet de 20 CV adquirit al concessionari i representant aleshores d'aquesta marca a Catalunya, el Garage Bové, de Pere Bové i Benet, domiciliat al Passeig de Gràcia, 88, de Barcelona. Dies després, el 15 de juliol de 1906, Pere Bové es va presentar a Terrassa amb un Berliet de 40 CV, i es dirigí a la finca que Agustí Prat i Marçet tenia a Matadepera, així com a la propietat del diputat provincial per Terrassa, Joan Barata i Quintanas, on Bové va proposar provar el seu cotxe fent una costeruda excursió fins a Can Poble. Aquesta demostració animà Joan Barata a comprar-se un Berliet, que li fou lliurat tres dies després.

Aquell mateix 1906, a Terrassa començava la pugna entre dues marques automobilístiques, la francesa Berliet, representada a Catalunya per l'esmentat Pere Bové, i la Hispano-Suiza –societat anònima constituïda a Barcelona el 14 de juny de 1904–, que donà origen a l'aparició d'hispanistes i berlietistes, els quals van poder veure com, el diumenge 21 d'octubre d'aquell mateix 1906, Francesc Serramalera i Abadal, abans representat de la Berliet i des de 1904 de la casa Hispano-Suiza, efectuava la mateixa excursió a Can Poble amb un model de 20 CV, per tal de demostrar que era un cotxe superior al model de la marca francesa Berliet de 40 CV, repte que, segons la nota apareguda a la pàgina 4 del setmanari Egara, del 27 d'octubre de 1906, es va aconseguir plenament: «Tienen que convencerse los Berlietistas que los Hispanos no son solo automovilistas en las ascensiones sino que son aeróstatos y que alcanzarán pronto la gloria».

De fet, la rivalitat entre aquestes dues marques no es va viure exclusivament a Terrassa, i foren diversos els reptes que la premsa s'ocupà de fer públics. Entre d'altres, Francesc Serramalera i Abadal plantejà una aposta de 15.000 pessetes a tot aquell que volgués competir amb els Hispano-Suiza. Concretament, desafiava qui s'atrevis a competir, amb tres cotxes de qualsevol marca estrangera de 20 CV i 400 quilograms de pes, contra tres Hispano de la mateixa potència i pes, fent el recorregut Barcelona, Montcada i Reixac, Granollers, la Garriga, Centelles, Sant Feliu de Codines, Caldes, Sabadell, Rubí, Sant Cugat del Vallès i novament Barcelona.



*Repte de la Hispano-Suiza publicat a la pàgina 218, tom I, de la revista Los Deportes del 21 d'abril de 1906*

La resposta de Pere Bové, com a representant de la Berliet, aparegué publicada a la pàgina 4 de la revista Los Deportes, del 28 d'abril de 1906, i fou no acceptar el repte dels Hispano, manifestant que ja hi havia curses oficials que podien demostrar la qualitat i avantatges dels vehicles que ell representava.

En relació amb l'esport, a partir de l'Aplec de 1903 el nom d'Ernest Niquet solament apareixerà citat a la premsa en les pàgines dedicades a l'esgrima, als concursos eqüestres i al polo, no pas en les que parlaven del món automobilístic. Respecte a la pràctica del polo, Ernest Niquet fou membre de la primera Junta del Polo Club Barcelona, entitat creada el 29 de maig de 1896 i constituïda oficialment l'11 de maig de 1897.

Ernest Niquet pare va morir a Barcelona el 30 de setembre de 1913 i el seu fill, la tarda del 18 de febrer de 1915.

(Les dates de naixement i mort dels Niquet que han aparegut en les dues separates m'han estat facilitades per Rafel Comes i Ezequiel)

Ana Fernández Álvarez  
anacampanadas@gmail.com