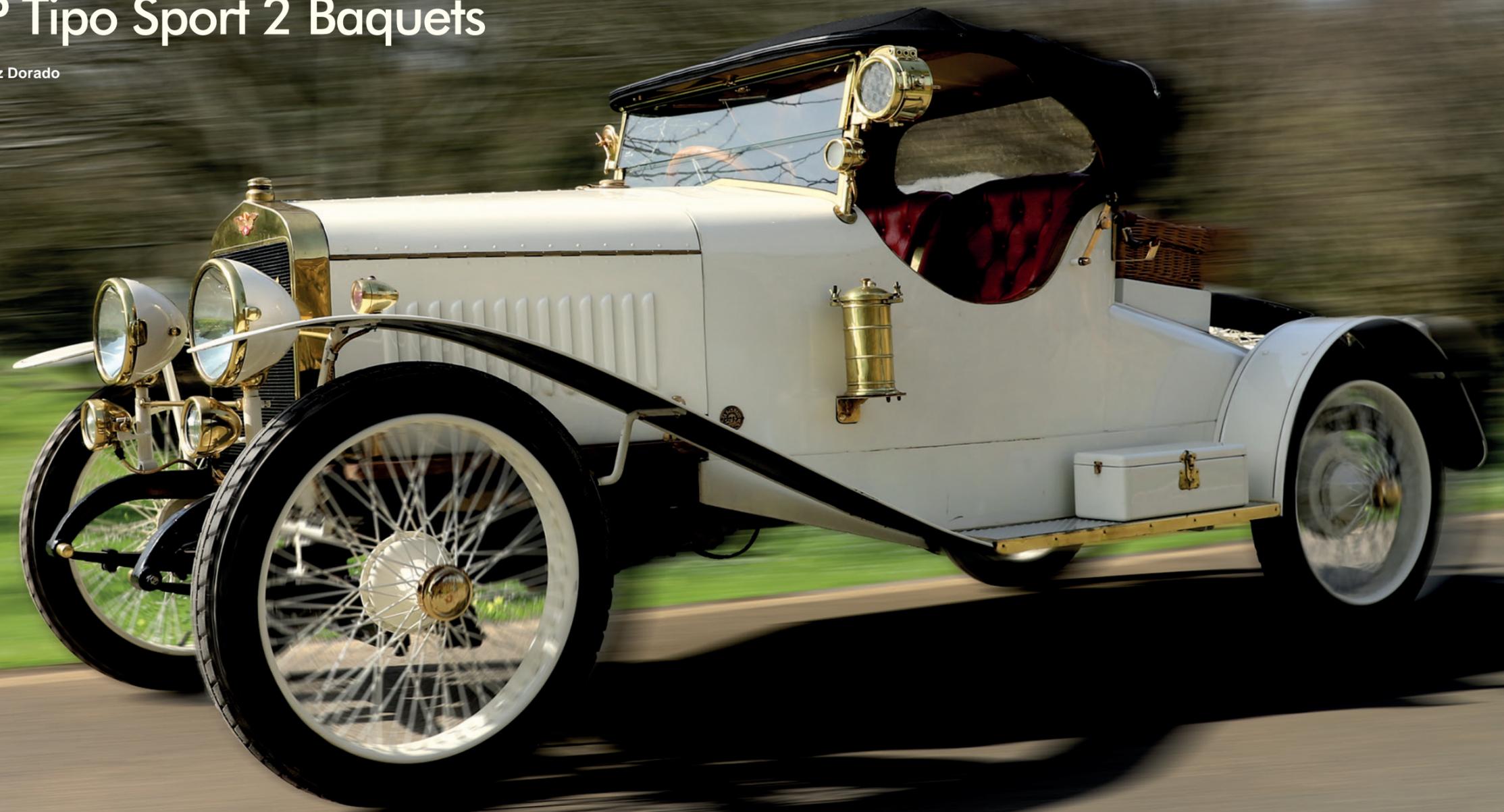


Hispano Suiza

8-10 HP Tipo Sport 2 Baquets

Texto: Manuel Lage
Fotografías: Alfonso Pérez Dorado





Mi primera visita

al museo del automóvil de la Fundación Jorge Jove de La Coruña tuvo lugar hace algunos años, invitado por su presidente Ángel Jove. Me impresionó el taller de restauración y la cabina de pintura, todo perfectamente equipado y destinado exclusivamente a los coches de la colección.

Enseguida me fijé en los dos Hispano Suiza que tenían, uno era un gran H-6 con carrocería torpedo y el otro un pequeño 8-10 HP, del tipo denominado "Económico", pero que lucía una preciosa carrocería sport de dos plazas ricamente equipada y en perfecto estado de conservación.

Teniendo en cuenta que el 8-10 HP se empezó a fabricar en 1914 y que estaba destinado a usos profesionales, la opinión que habían expresado otros expertos de la marca era que el chasis se podría haber recarrozado años después, algo que fue usual en la España de la posguerra con los chasis de los años 10 y 20.

Un detalle particularmente curioso era el escudo redondo de la marca, situado en ambos lados de la carrocería, justo delante de las puertas. Este escudo había sido utilizado entre los años 1908 y 1915 y

normalmente se ponía en la parte alta de la pared cortafuegos del chasis. El coche me resultó particularmente interesante y me estaba haciendo recordar algo que en aquel momento no pude identificar.

El nacimiento de los 8-10 HP

En 1912 la fábrica de París de La Hispano Suiza estaba produciendo a buen ritmo los chasis tipo 15/45 HP Alfonso XIII, que se habían labrado una excelente imagen en las competiciones, tanto con equipos de fábrica como con participantes privados que corrían con sus propios coches. Ahora los nuevos desarrollos apuntaban a una nueva gama de motores de diferente diseño, entre los que se encontraba el "motor para coche económico", que sería el 8 HP. Iba a ser un automóvil ligero y de precio asequible con el que la empresa pretendía atacar un segmento de clientes muy grande. Ya desde 1911 aparecían citas en las memorias de la empresa sobre los planes para el lanzamiento de este tipo de vehículo, cuya fabricación estaba prevista en Barcelona.

Se buscaba un bajo coste de fabricación tanto del motor como del chasis para el nuevo proyecto de coche utilitario, de precio y mantenimiento econó-

mico, de poca fuerza, "el llamado coche pequeño o de ciudad, muy necesario a todo hombre de negocios", según descripción de la propia empresa. La previsión era de fabricar en serie también las carrocerías en la misma fábrica.

El nuevo motor 8 HP Económico era de cuatro cilindros monobloque, con unas modestas dimensiones de 70 x 120 mm y 1.847 cm³, pero sin embargo, incorporaba importantes mejoras de diseño. Hay que apuntar que la denominación por potencia en HP correspondía exclusivamente al diámetro del cilindro y había representado en los primeros años de los motores de gasolina la cifra de potencia aproximada en el entorno de las 800 a 1.000 rpm, pero en 1912 ya no tenía nada que ver con la potencia real de los motores. Esta cifra se quedaría más tarde como la cifra de potencia fiscal, diferente según los países.

El anterior motor de referencia era el Alfonso XIII, también de cuatro cilindros, de 80 x 180 mm con una gran cilindrada de 3,6 litros. Su diseño era el clásico de la época con dos árboles de levas en el cárter y válvulas laterales simétricas a ambos lados, que daban lugar a una cámara de combustión plana y en forma de T. A pesar del gran avance que supuso la bujía en el centro de la cámara, que inició Hispano Suiza en 1910, las cámaras en T presentaban un serio problema inherente a su diseño, ya que su altura tenía que ser reducida para obtener la relación de compresión de 4,5:1 que permitían las gasolinas de entonces. Pero la reducida altura de la cámara limitaba la apertura de las válvulas, y en consecuencia la respiración del motor a partir de un cierto régimen de giro.

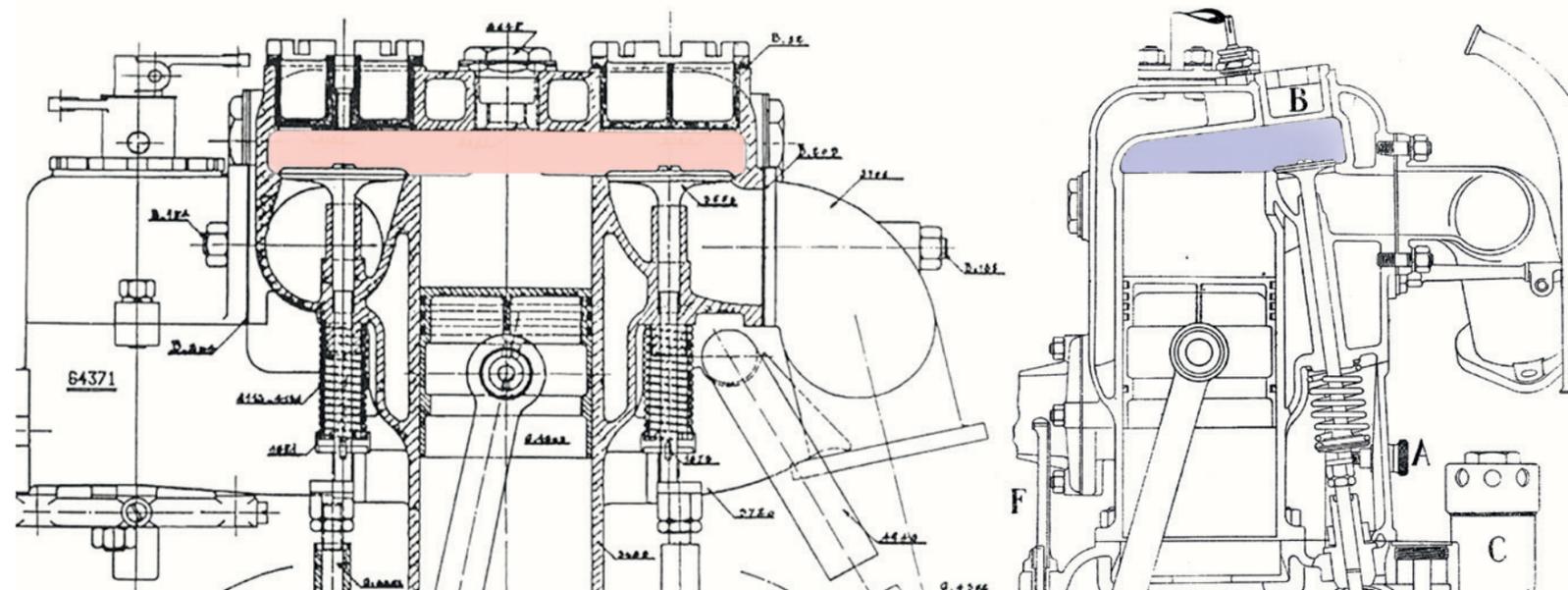
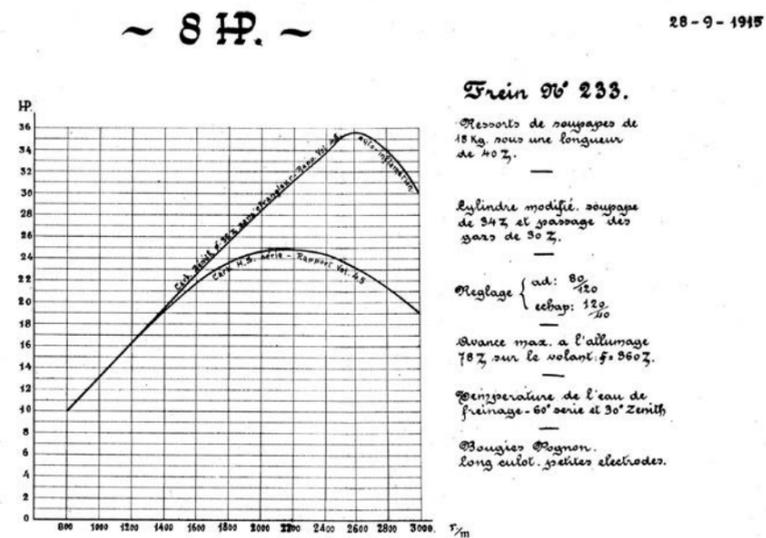
El 8 HP no pretendía prestaciones extraordinarias, pero significó un avance muy claro en la técnica de los motores HS. Tenía las válvulas a un solo lado del motor, inclinadas 7,5° con lo que se conseguía una cámara más compacta y de mayor rendimiento, además de simplificar la fabricación al utilizar un

solo árbol de levas. Su mayor altura de la cámara permitía una mayor apertura de las válvulas, mejorando la respiración del motor que así podía alcanzar un régimen de giro más alto, que en este motor se definió a 3.000 rpm. La compresión volumétrica se mantenía en 4,5:1, determinada por las gasolinas disponibles. Se montó por primera vez sobre el banco de pruebas en abril de 1914.

Otra simplificación notable fue la eliminación de la bomba de agua, confiando la circulación del agua al efecto termosifón, favorecido por la reducida altura del motor; el agua caliente salía de la culata y subía hacia el radiador donde se enfriaba y bajaba a la parte inferior para retornar al motor. Evidentemente esta circulación natural era suficiente gracias a la discreta potencia del motor.

Los Alfonso XIII alcanzaban una potencia real de 56CV a 2.000 rpm que, con sus 3,6 litros de cilindrada, daban una potencia específica de 15,6CV/litro.

Curva de potencia del motor 8-10 HP. Debajo, cámara de combustión comparadas entre el Alfonso XIII (roja) y el 8 HP económico (azul), más compacta y de mayor eficiencia.



“
EL 8 HP ECONÓMICO FUE EL PRIMER MOTOR HISPANO SUIZA DE SERIE QUE ALCANZÓ 3.000 RPM Y EL PRIMERO TAMBIÉN QUE SE DOTÓ DE ARRANQUE ELÉCTRICO.

En el nuevo motor 8 HP de 1,85 litros y 3.000 rpm, su potencia máxima de 33CV se alcanzaba a 2.800 rpm; estas cifras nos dan una potencia específica de 17,8CV por litro, un 14 % superior a la del Alfonso XIII. La mejora se debía a dos razones: la mayor eficiencia de combustión por su cámara más compacta y el mayor régimen de giro gracias a una carrera reducida de solo 120 mm, contra los 180 mm del Alfonso XIII. Los pistones del nuevo motor eran de aluminio.

El 8 HP Económico fue el primer motor Hispano Suiza de serie que alcanzó 3.000 rpm en marcha normal y el primero también que se dotó de arranque eléctrico *Gray & Davis* americano (démarrreur, según las notas de fábrica), a partir del año 1918.

El árbol de levas único en el cárter del cigüeñal y las válvulas van ahora cubiertas por una tapa lateral que permite un fácil acceso y las resguarda de la suciedad y del polvo. El sistema de válvulas a un solo lado representa una gran ventaja sobre la anterior culata en T, sin embargo conlleva un inconveniente grave de diseño al tener que montar el carburador en el lado opuesto al de las válvulas; y ello obliga a pasar la mezcla carburada a través de un paso estrecho entre los cilindros 3 y 4 para llegar al colector de admisión, que va fundido en el interior del propio bloque.

Es muy significativo comprobar que estos pequeños motores de 1,85 litros de cilindrada alcanzaban más potencia que las primeras *voiturettes* de carreras HS de 1909, con cilindrada de 2,4 litros.



Chasis del 8 HP según el catálogo de la época.

Siguiendo la costumbre de la casa, el nuevo motor no nació solo, sino formando parte de una familia de tres, de distintas cilindradas y aplicaciones, pero que compartían la construcción monobloque de cuatro cilindros, la nueva cámara de combustión y las válvulas inclinadas. El mayor de estos motores sería el 40/50 HP, de 6,8 litros de cilindrada y 50CV a 1.600 rpm, desarrollado para el concurso abierto por el Ministerio de la Guerra español de un camión militar de 4 toneladas, que ganó. Fue el primer motor HS con 4 cilindros y cigüeñal de cinco apoyos. Estuvo en producción hasta la Guerra Civil, más de 20 años. El motor intermedio de 3,0 litros y 36CV a 2.400 rpm no pasó de la fase de preserie.

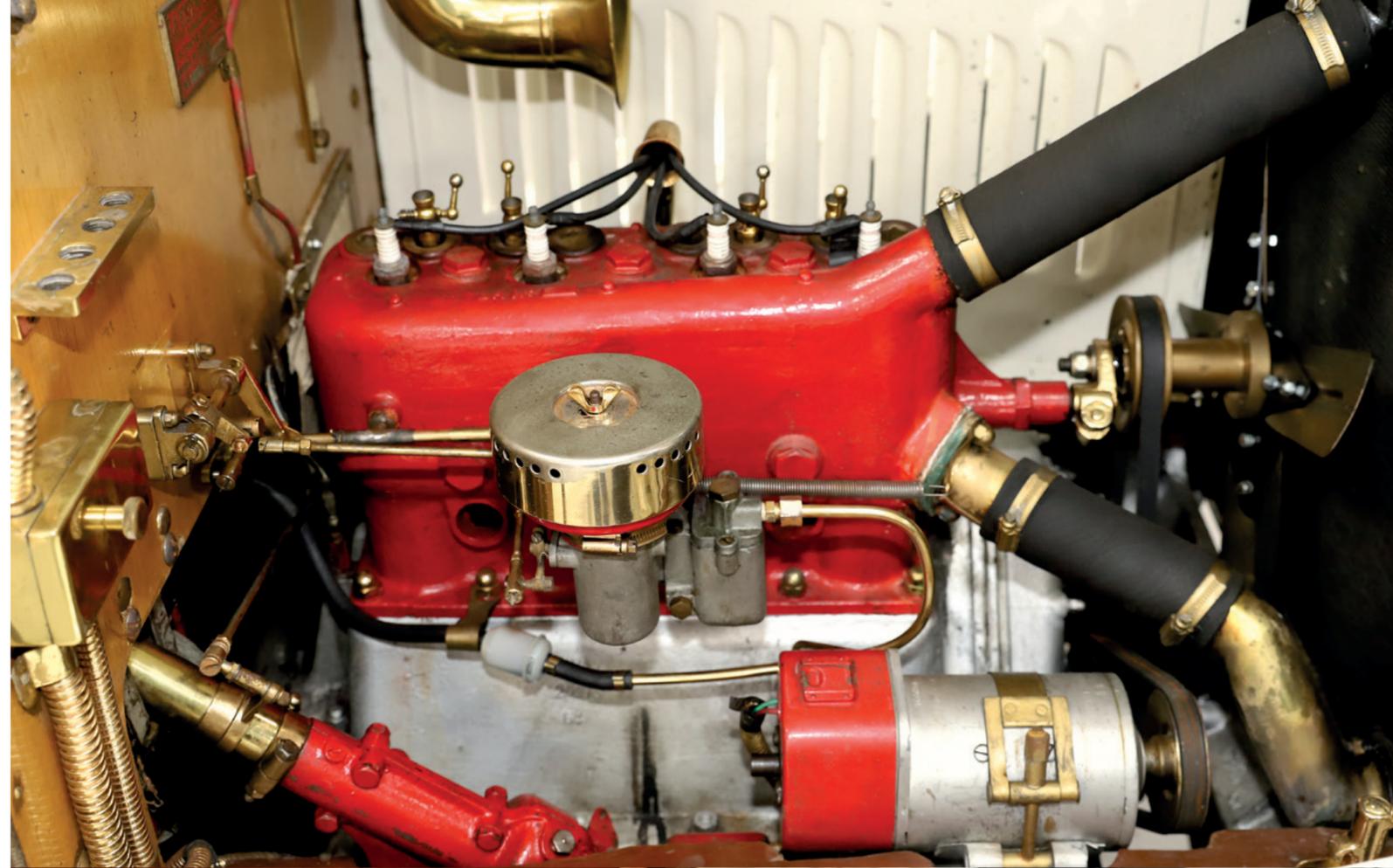
La simplificación llegó también a la disposición del chasis, en el que podemos ver el depósito de gasolina montado sobre la placa cortafuegos, haciendo de soporte para el tablero de instrumentos. Esta disposición permitía eliminar la bomba de gasolina ya que la alimentación del carburador se hacía por gravedad. Esta disposición resultaría muy útil para la identificación de modelos carrozados, ya que los 8 HP son los únicos con el tapón de gasolina delante del parabrisas.

El chasis del 8 HP también fue el primero en montar las ballestas traseras por debajo del eje para reducir la altura del vehículo, otra novedad importante que siempre pasó desapercibida, son las ballestas delanteras asimétricas, con la mitad delantera más corta que la trasera con objeto de reducir el voladizo delantero del chasis, pero manteniendo la flexibilidad de la suspensión.

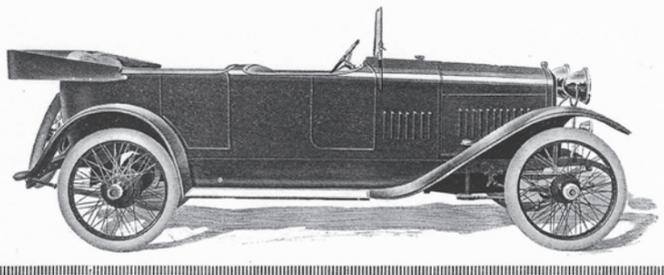
Incorporaba un cambio de 4 velocidades y marcha atrás, con embrague cónico con forro de cuero y los frenos eran los habituales de la época: freno de pie sobre el árbol de transmisión y freno de mano sobre las ruedas trasera. Las ruedas delanteras todavía no tenían freno por la dificultad de disponer un accionamiento compatible con el giro de la dirección, algo que suponía una complicación mecánica, que se empezaría a instalar en los chasis de alta gama, al tiempo que el freno de pie pasaba a actuar directamente sobre las cuatro ruedas.

En el catálogo oficial de la marca encontramos la oferta de carrocerías para el 8 HP: torpedo, cupé de ville y limusina, todas de cuatro plazas, en línea con el objetivo del proyecto inicial del *"coche pequeño o de ciudad, muy necesario a todo hombre de negocios"*.

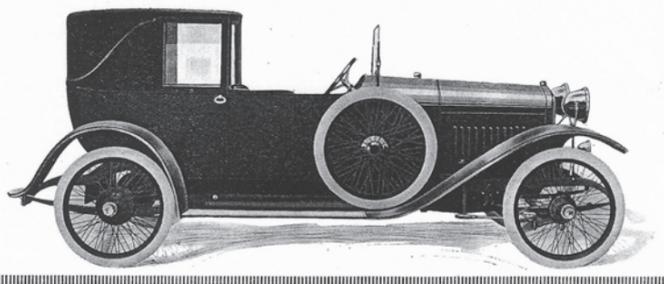
La Hispano Suiza no había considerado las posibilidades de este chasis ligero para aplicaciones deportivas y tendrían que ser los carroceros externos los que descubrieron en el 8-10 HP un chasis de dimen-





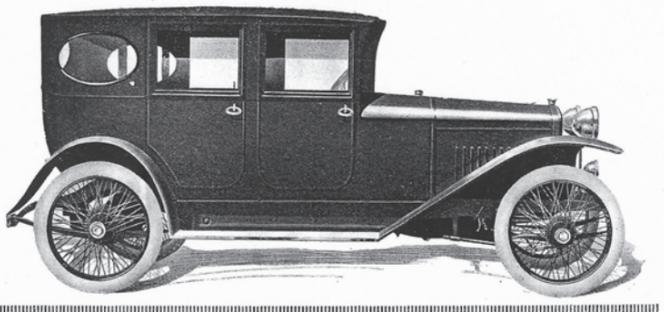


A la izquierda, de arriba a abajo, carrocerías de ciudad, según el catálogo de 1920, y una curiosa carrocería Forcada de tres plazas y trasportín

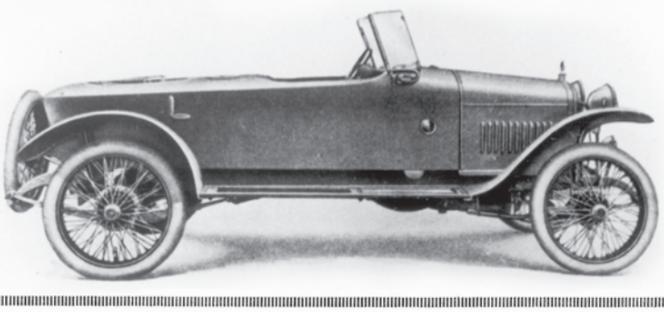


siones reducidas, muy ligero y perfectamente adecuado para el montaje de carrocerías sport de dos/tres plazas, como podemos ver en los bonitos diseños de Roqueta, Fiol o Forcada.

Un dato para tener en cuenta es que en estos años había en España una gran oferta de autociclos o cyclecars, unos pequeños deportivos equipados con motores de uno o dos cilindros. La marca más importante de autociclos de entonces era la David. Los 8-10 HP con carrocerías deportivas se convertirían en una alternativa de superior categoría a aquellos pequeños automóviles. Hay que apuntar que La Hispano Suiza también suministró motores del 8 HP para equipar algunos modelos de David.

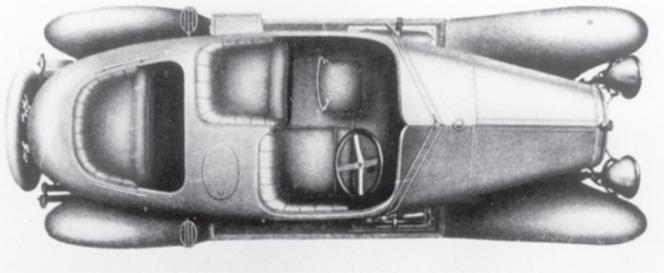


Aquí vamos a retomar el relato inicial cuando, a la vista del 8-10 HP de la Fundación Jorge Jove, me vino a la mente algo que no pude identificar. Cuando volví a casa consulté el álbum “Carrocerías de turismo y sport”, de la documentación original Hispano Suiza, un importante documento con diseños originales de carrocerías para modelos 16T, 30T, 8-10 HP, Tipo 48 y Tipo 49, además de otros diseños para camión y autobús. El álbum no tiene fecha, pero considerando la gama cubierta en el mismo, resultaba fácil datarlo en los últimos años 20, probablemente 1928 o 1929, cuando todos estos modelos estaban en producción en Barcelona. La cigüeña del tapón del radiador confirmaba una fecha posterior a la 1ª Guerra Mundial.



Entre estos diseños estaba, perfectamente detallado, el 8-10 HP de la Fundación Jorge Jove de La Coruña, incluso con dos variantes en función del posicionamiento de las ruedas de repuesto, planas sobre el maletero o en posición vertical en el parachoques trasero. Por ello podemos afirmar que se trata de una carrocería original de Hispano Suiza. La línea general de esta carrocería denota un cierto grado de sofisticación y al mismo tiempo un retorno a los orígenes de los coches deportivos de 1911, simplemente equipados con dos asientos, dejando prácticamente inutilizado todo el espacio sobre el eje posterior.

Cuando llamé a Ángel Jove para informarle que su 8-10 HP no solo tenía su carrocería original, sino que además era un diseño de fábrica, como “Carrocería Tipo Sport 2 baquets. 8-10 HP”, sus palabras fueron “es la mejor noticia que me podías haber dado”. Yo había visto y estudiado aquel álbum en varias ocasiones y se me había quedado grabada la silueta de aquella carrocería, aunque no la había podido reconocer en el primer momento.



A la derecha y de arriba a abajo, carrocería Roqueta tipo skiff de tres plazas (2+1), carrocería dos plazas de Fiol, y diseño de J. Gost para carrocería sport sobre chasis HS 8-10 HP.

Además de este diseño, en el álbum podemos encontrar muchos otros tipos de carrocería para este chasis que se haría muy popular: un elegante torpedo transformable, una furgoneta de paquetería y varias versiones para ocho plazas con asientos corridos a lo largo de los laterales, abiertos o acristalados, para servicios de hotel y similares, un tipo que se conocería como “viajera”.

Los diseños de Julio Gost

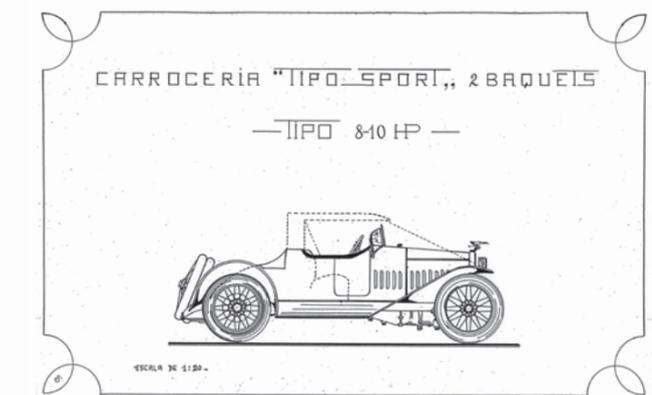
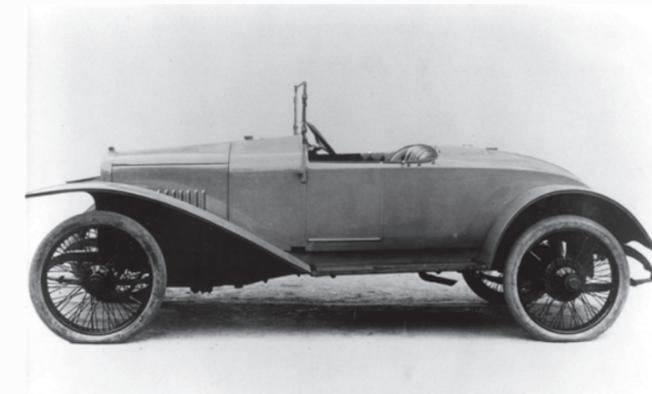
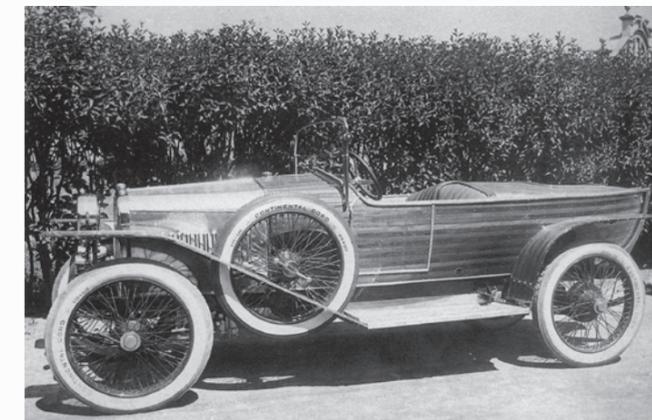
En el ángulo inferior izquierdo del marco del dibujo de la carrocería encontramos una letra *G* con un punto, que se repite en casi todos los diseños de carrocerías. Era la inicial de Julio Gost, un diseñador y carrocerero independiente, como podemos ver en su publicidad de 1910. No sabemos si Gost entró en La Hispano Suiza para diseñar carrocerías o si actuaba como consultor externo para este tipo de trabajo, pero está claro que Julio Gost fue el autor del Hispano Suiza 8-10 HP Tipo Sport 2 baquets.

La matrícula B-67073 situaba su registro en marzo de 1938, en plena guerra civil, y sorprendentemente indicaba que la fabricación había tenido lugar en 1919, lo que resultaba incompatible con su chasis número 9.995.

HS inició la fabricación de este modelo en 1914 y en los dos primeros años se construyeron 100 unidades con números de chasis desde 2.530. En 1916 una nueva serie de 125 unidades con numeración a partir de 3.930. Entre 1919 y 1922 salieron de Barcelona 220 chasis con numeraciones que se numeraron a partir de 5.356. En total unas 450 unidades fabricadas en Barcelona.

Hay que apuntar que en aquellos tiempos los diferentes modelos de chasis de coches y de camiones se producían en lo que se llamaban series, que no tenían nada que ver con el concepto actual. Una serie podía ser una partida de 25 chasis de un tipo de automóvil y toda la fábrica trabajaba en ese modelo, la siguiente serie podía ser de chasis de camión o incluso de motores de aviación y toda la producción compartía una única numeración correlativa.

A partir de 1922 la producción del 8-10 HP pasó a La Hispano de Guadalajara, donde también se estaban fabricando los camiones 40-50 HP para el Ejército. No se conservan los datos de fabricación de La Hispano, por lo que no podemos saber cuantos se fabricaron allí. Pero desde luego el chasis 9.995 no estaba entre las numeraciones registradas de Barcelona



“
NO SABEMOS SI GOST ENTRÓ EN LA HISPANO SUIZA PARA DISEÑAR CARROCERÍAS O SI ACTUABA COMO CONSULTOR EXTERNO, PERO ESTÁ CLARO QUE FUE EL AUTOR DEL HISPANO SUIZA 8-10 HP TIPO SPORT 2 BAQUETS.

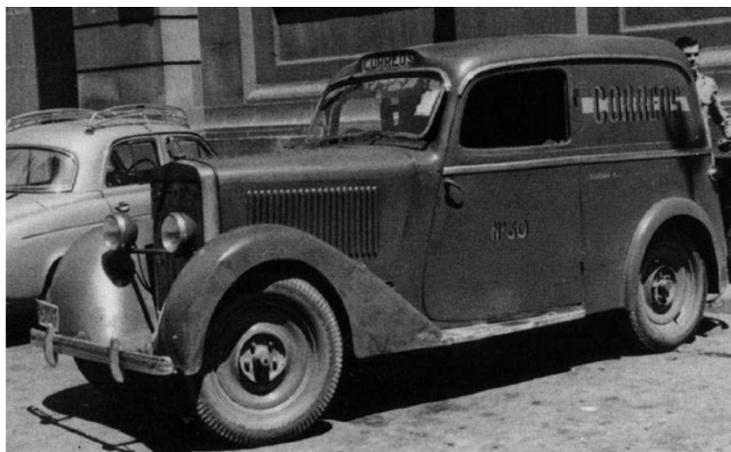


“
NOS ENCONTRAMOS CON QUE CIERTAMENTE SE TRATA DE UN
COCHE RECARROZADO, PERO NO PARA PONERLE UNA CARROCERÍA
MÁS MODERNA, SINO PARA VOLVER A SUS ORÍGENES Y
REENCONTRARSE CON LA ESPLÉNDIDA CARROCERÍA TIPO SPORT 2
BAQUETS DISEÑADA POR JULIO GOST.

y no podía corresponder a Guadalajara porque los fabricados allí tenían diferencias sustanciales por las ballestas traseras en cantiléver, además de la placa lateral del motor.

La solución al enigma se encontró tras el estudio detallado, a principios del año 2005, de los libros de producción conservados en el archivo Hispano Suiza del Castillo de Perelada, donde encontramos finalmente la información necesaria sobre este coche con un número de chasis tan alto. Se trataba de la serie 197, con fabricación prevista de 10 unidades en 1933, de la que finalmente solo se harían 7 y cuatro años más tarde. En el registro de fábrica aparecen 5, entre ellos el 9.995, asignados a la Unión de Trabajadores de Auto Transportes de Barcelona en diciembre de 1937, ya en plena guerra civil.

Hay que apuntar que el encargo de una nueva serie de chasis 8-10 HP a la fábrica de Barcelona en 1933 fue debido a que La Hispano de Guadalajara había dejado de producir vehículos en 1931, cuando se vendió a FIAT.



Las furgonetas 8-10 HP

Una información relevante, sin duda ligada a estas últimas unidades del 8-10 HP son las fotografías de dos pequeñas furgonetas, una que ha sobrevivido y otra que estaba en servicio de Correos en 1962 con matrícula B-67049, cifra que corresponde a 1938. La matrícula del Tipo Sport de la Fundación Jorge Jove es B-67073, también del mismo año.

La furgoneta superviviente tiene chasis número 3.956 y matrícula B-3030, registrada en 1918 y se ha mantenido propiedad de la familia Mateu, fundadora de La Hispano Suiza. Esta furgoneta tiene una carrocería idéntica a la de Correos, que por el estilo y tipo de construcción no pudo haber sido realizada en 1918. Con ella podemos comprobar que las primeras unidades tenían ruedas fijadas con cuatro espárragos, mientras que las últimas ya montaban cinco.

Volviendo a los cinco chasis de 1937 destinados a Auto Transportes de Barcelona y en plena guerra civil, no parece lógico pensar en que uno de ellos se hubiera carrozado como deportivo, sino más bien que todos fueran furgonetas de reparto urbano. Con los datos en la mano nos atrevemos a aventurar que al final de la guerra una de las furgonetas, concretamente la 9.995, fuese recomprada por La Hispano Suiza y puesta su carrocería sobre el viejo chasis 3.956 de 1918, quedando así el coche muy remozado y apto para el servicio de distribución de bebidas, tal como se ha conservado.

En paralelo, el chasis 9.995 sería equipado con una nueva carrocería Tipo Sport, siguiendo fielmente el plano original HS de los últimos años 20. Si esto realmente fue así, y por nuestra parte estamos seguros de ello, nos encontramos con que ciertamente se trata de un coche recarrozado, pero no para ponerle una carrocería más moderna, sino para volver a sus orígenes y reencontrarse con la espléndida carrocería Tipo Sport 2 baquets, específicamente diseñada para el 8-10 HP por Julio Gost. ■

Los 8-10 HP de Guadalajara son fácilmente reconocibles por el motor.

Debajo, de izquierda a derecha, una furgoneta 8-10 HP en servicio de Correos en 1962, y una furgoneta 8-10 HP de Cavas Perelada, es un chasis de 1918 recarrozado.

