

Hispano Suiza, prestigio a tope

Esta empresa española ha marcado un hito en la historia de la industria del automóvil, comparable incluso con el éxito alcanzado por otras empresas extranjeras, como es el caso de Rolls-Royce, marca con la que durante años fue comparada nuestra empresa y que, según los especialistas del momento, estuvo durante algunos periodos por delante de la marca británica en lo que a distinción y elegancia se refiere.

Pero vamos a comenzar por los orígenes y por su nombre, formado a partir de la unión entre un español y un suizo para la construcción de un automóvil de unas características muy especiales. El resultado iba a ser inmejorable: un coche con clase y estilo, según las líneas impuestas por el socio español de la empresa, mientras que el suizo aportaba su precisión, ya que no en balde era relojero.

Si nos remontamos unos años más atrás, llegamos al año 1899, en el que iba a ver la luz el La Cua-

dra, un coche de origen español construido por Enrique La Cuadra y Domingo Tamaro. Pues bien, el diseño de aquel primer coche español era de un proyectista suizo llamado Markos Birkigt, que luego sería alma de la Hispano Suiza durante años. Tras algunos descalabros económicos en el grupo de La Cuadra, el suizo consigue que varios empresarios catalanes se animen para formar, el 14 de junio de 1904, la Hispano Suiza Fábrica de Automóviles, SA.

Motores de cuatro cilindros. Los primeros motores construidos por la compañía Hispano Suiza fueron dos de cuatro cilindros, y como cilindradas respectivas, 3,7 y 2,2 litros, y con unas potencias de 20 y 15 CV. Pero éstos fueron sólo los primeros, ya que en seguida llegaron los de seis cilindros, de impresionantes cilindradas, comprendidas entre los 6 litros del *pequeño* y los 11 litros del *grande*, con unas potencias respectivas de 30 y 60 CV.

Pero desde los comien-

zos de Hispano Suiza había un especial interés por la competición dentro de la marca. De hecho, en el modelo del año 1908, con el chasis T se ofrecían dos versiones diferentes: una para turismo y otra para carreras. Y la realidad es que ambas versiones llevaban el mismo motor, un cuatro cilindros de 2,6 litros de cilindrada; pero la diferencia estaba en la mayor o menor ligereza del coche, con una reducción del orden de 100 kilogramos.

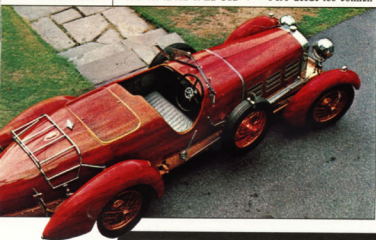
Esta atracción hacia las carreras era compartida por el rey de España, Alfonso XIII, por lo que, en homenaje al interés del monarca español, la Hispano Suiza decidió bautizar uno de sus coches con el nombre de Alfonso XIII. Los comienzos de este modelo, en el apartado de la competición, no fueron demasiado brillantes, y en la Copa de Cataluña su debú no fue digno de mención. Pero los progresos no se hicieron esperar demasiado, y para la segunda edición de esta carrera no sólo este Hispano Suiza Alfonso XIII se clasificaba por delante del resto de los coches nacionales, sino que incluso superó a varios participantes extranjeros, siendo finalmente cuarto.

Técnica vanguardista. En todos los modelos de Hispano Suiza siempre estaba presente una técnica muy avanzada, con la incorporación de innovaciones de todo tipo, todas ellas obra del técnico suizo Mark Birkigt. En este sentido, cabe destacar las suspensiones utilizadas, en las que se re-



Logotipo de Suiza, una r que llevó el español por el mundo.

El Hispano Suiza Alfonso XIII, uno de los primeros deportivos auténticos.





El modelo H6B de Hispano Suiza, de 1929. Este modelo, cotizado por los coleccionistas, se encuentra en el Museo de Stratford-upon-Avon (Reino Unido).

curría a un sistema de balistas semielípticas con amortiguadores hidráulicos delanteros. No era esta una suspensión utilizada en los coches de la época, y la pionera fue una marca francesa, la Houdaille. Lo más corriente eran los amortiguadores de fricción que se ven con frecuencia en los coches de competición de aquellos años.

En lo que hace referencia al sistema de frenos, los Hispano Suiza incorporaban un freno de mano que actuaba sobre el árbol de transmisión, y uno de pie actuando sobre las ruedas traseras, mientras que las delanteras iban desprovistas de este elemento.

Rivalidad con Rolls-Royce. Durante años la Hispano Suiza se limitó a realizar coches bien hechos y técnicamente avanzados, pero en ningún momento llegó a rivalizar con la Rolls-Royce, la empresa número uno en lo que a coches de gran clase se refiere. Pero la realidad es que, tras la instalación de la fábrica de París, las relaciones entre ambas empresas comenzaron a tornarse en una verdadera lucha de competencia por el mercado reducido en aquella época para la industria del automóvil, y más aún para un tipo de coches como los que repre-

sentaba Rolls-Royce y los modelos altos de la gama de la Hispano.

Hay una comparación muy curiosa, que puede llevarnos a esclarecer las igualdades y diferencias entre ambas compañías. Mark Birkiigt, responsable de diseño de la Hispano Suiza y cofundador de la empresa, y Henry Royce, cofundador de Rolls-Royce, tenían muchos puntos en común. Ambos habían empezado en el sector de la electricidad. También en ambos casos su primer coche comercializado lo fue en 1904. Estos son los aspectos más destacados de la interrelación entre ambos personajes de la industria del automóvil.

De la misma manera, entre las compañías también existía un paralelismo importante, ya que ambas habían realizado diseños para motores de aviones y del mismo modo habían utilizado sus plantas motrices para la realización de coches de récord. Ambas estaban en una época al mismo nivel en cuanto a calidad de sus productos y también por segmento de mercado al que iban destinados sus vehículos. Han sido dos empresas equivalentes en todos los niveles.

Pero lo que sí conviene analizar es la situación de

esta Hispano Suiza con relación a la industria nacional del automóvil y lo que supuso su desaparición tras la II Guerra Mundial, momento en que Hispano Suiza se vio absorbida por ENASA, lo que supuso su muerte definitiva. Del resto de la industria nacional del automóvil sólo se puede recordar otro nombre histórico y que siempre será recordado a nivel internacional, como es el de Pegaso, un modelo todavía hoy buscado por los más importantes coleccionistas de automóviles clásicos en todo el mundo, como ocurre con los pocos Hispano Suiza que hoy día se mantienen en perfecto estado y que cuestan su peso en oro. En los años veinte se podía adquirir un Hispano Suiza por una cantidad que podía oscilar entre las 10.000 y las 30.000 pesetas. ■

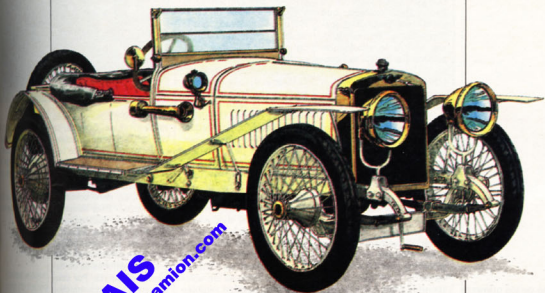
En los rallies históricos, Hispano Suiza ha sido siempre una marca respetada y digna de admiración.



Al acabar la II Guerra Mundial, su absorción por ENASA supuso su muerte definitiva

EL MUNDO DEL

Automóvil



EL PAIS
pegasoemcamion.com

Castilla se levanta y anda

Automóvil Hispano Suiza, modelo 'Alfonso', de 1910. Aunque, sin duda, ésta sería la marca española que lograría fama internacional, lo cierto es que España se incorporó al mundo del automóvil ya desde sus comienzos. Incluso por delante de Italia, el Reino Unido y Estados Unidos. Sin embargo, la oportunidad no tardaría en caer en saco roto.

España llama a la puerta

EL PAIS
pegasoesmicamion.com

incipiente desarrollo industrial del siglo XIX cogió a España en una situación compleja. La muerte, en 1833, del rey Fernando

VII; la abolición y posterior puesta en vigor de la Pragmática sanción, que permitía la sucesión dinástica a través de las mujeres, contra lo establecido por los Borbones; la llegada del pretendiente don Carlos, en fin, y ciertos cambios de Gobierno privaron a España de estabilidad.

Sin embargo, y muy a pesar de todo lo anterior, un país tan paradójico como España no quedó atrás en el nacimiento del automóvil y sus posteriores balbuceos. Antes al contrario, la historia evidencia que España, aunque con retraso frente a otros países como Alemania o Francia, en aquellos primeros pasos fue por delante de otros que, con el tiempo, llegarían a alcanzar una fuerza y un prestigio muy superiores al del español. Es el caso de Italia, del Reino Unido y de

Estados Unidos, a los que España ganó entonces la batalla del tiempo.

En lo que a la industria se refiere, en Cataluña se vivía de una forma bien diferente que en el resto del país. Resto del país que, para Cataluña, era Madrid y cuya diferencia de criterio era considerada desde aquella como una falta de entendimiento.

Por su parte, en Madrid, los representantes del Gobierno y de la Administración en general se quejaban de la falta de perspectiva global de Cataluña. El Gobierno central estaba generalmente molesto con las posturas de los catalanes por considerar que, cuando sus peticiones eran rechazadas, lo eran porque afectaban negativamente al resto del país, con un saldo general desfavorable. Y, en cualquier caso, el *victimismo* de que hacía gala generalmente Cataluña exasperaba en Madrid.

Estas disputas sin solución final estaban también salpicadas por el *carácter europeo*. De una parte, desde Cataluña, se decía que los catalanes eran más europeos, como si se pudiera



ser más o menos. Y desde la capital de España, la respuesta a estas argumentaciones generalmente terminaba en un reconocimiento de la europeidad, pero provinciana: "Europeos, sí, pero como de Grenoble". Esta situación llevaba a un enfrentamiento sobre medidas arancelarias. Los catalanes pedían proteccionismo como sistema de defensa de su naciente industria. Por contra, en el Congreso muchos asumían una defensa superior del consumidor, por un lado, y, por otro, de la competencia caiga quien caiga y a cualquier precio.

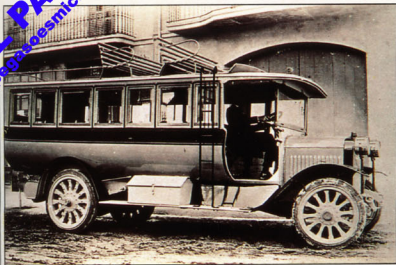
En ese estado de cosas, cuando en 1833 se pretendió el nacimiento de la primera línea de ferrocarril español, que tendría que cubrir la distancia entre la entonces muy importante ciudad de Reus y Tarragona, el proyecto quedó en sólo eso: un primer proyecto cuyo origen sólo tenía un retraso de ocho años con respecto a la primera línea de ferrocarril del Reino Unido.

Esta ebullición en los primeros tiempos de la industrialización cuajó, finalmente, en un proyecto

Locomoción en Castilla, en Valladolid, Pedro Reus, 1861. Este automóvil especial para locomoción que no tiene rieles.

Uno de los primeros colectivos que se puso en servicio en la Barcelona de comienzos de siglo.





En la España de comienzos de siglo, el automóvil colectivo supuso un gran paso adelante en la comunicación entre poblaciones.

de línea ferroviaria hecho realidad. El 23 de agosto de 1843 se concedió, por fin, permiso oficial para la línea férrea que cubriría la distancia de Barcelona a Mataró. Naturalmente, las obras fueron concedidas a industrias británicas.

No es casual, por tanto, que fuera en aquellos años el nacimiento de los primeros locomóviles españoles. Fue mediada la década de los cincuenta, cuando aún no habían transcurrido apenas 20 años desde la aparición del primer locomóvil del mundo, obra del

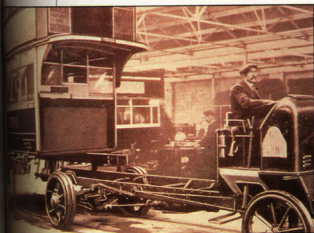
francés Charles Dietz, cuando el ingeniero Antonio Serrallach, en los talleres Nuevo Vulcano, en Barcelona, fabricó dos locomóviles propulsados a vapor. Casi simultáneamente, la Sociedad Catalana General de Crédito comenzó la producción de unos locomóviles que circulaban sin necesidad de vías porque estaban provistos de unas ruedas especiales. Pero en los primeros ensayos entre Granollers y Cardeden, el locomóvil se precipitó por un terraplén.

Paradójicamente, el mejor de estos aparatos, el de más éxito, el que la historia desapasionada registra con resultados más brillantes, no se produjo en las zonas industriales ni en las ricas. Este locomóvil nació en la dura y árida Castilla, lejos de la poderosa industria y de la no menos poderosa política.

Fue su autor un ingeniero castellano de nombre Pedro Ribera. En Valladolid, Ribera fabricó un locomóvil con una máquina capaz de producir 10 caballos de potencia, con un consumo de carbón de casi 50 kilos a la hora. Ribera bautizó a su locomóvil, que alcanzaba una velocidad de 15 kilómetros por hora, con el nombre de *Castilla*. Y un buen día, después de muchos ensayos, siempre con éxito, Pedro Ribera puso su *Castilla* en movimiento y se fue hasta Madrid con él.

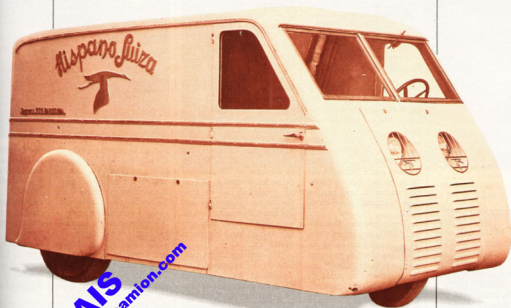
Corría el año de gracia de 1861. España tenía unos 15 millones de habitantes y estaba entrando por la puerta principal de la pequeña historia del automóvil. Aunque después tuviera que salir por la de servicio. ■

Curioso modelo
modelo de tranvía
colectivo, capaz de
rotar tanto por
vías como sin ellas.



España entró por la puerta principal, aunque después tuviera que salir por la de servicio

EL MUNDO DEL Automóvil



La fugaz edad de oro española

Triciclo Hispano-Suiza de 1925. Este vehículo español, precursor de los populares 'motocarros', simboliza ajustadamente el destino fatalista al que se vería abocada la industria automovilística española. Las rivalidades internas y el interés en reclamar agravios dejando pudrirse los problemas dieron una muerte injusta a nuestros 'turismos'.

...La Cuadra en ojo propio

EL PAÍS
pegasoesmicamion.com

La Exposición Universal de Barcelona de 1888 tuvo una importancia decisiva en la planificación de Barcelona como ciudad y también en el desarrollo de la industria catalana.

Para acoger tan magno acontecimiento, el entonces alcalde de la ciudad, Rius y Taulet, procedió a una planificación urbana futurista, con cesión de terrenos para actividades colectivas, permutas y construcción de monumentos como el Arco del Triunfo o el de Cristóbal Colón, que hoy son parte fundamental de la ciudad y de su historia, como lo será la que deje Maragall después de 1992.

Tenía entonces Barcelona 250.000 habitantes y una larga y tradicional lucha política con Madrid, en la que los ataques de falta de entendimiento por parte de una hacia la otra eran respondidas con censuras por el tradicional victimismo

Automóvil Castro, de 1904, con 14 CV. Con esta marca se iniciaría la fábrica que posteriormente sería absorbida por Hispano Suiza, y en la actualidad, por Pegaso (ENASA).

de la otra hacia la una.

Sea como fuere, la situación arancelaria mantenía en el Congreso posturas enfrentadas. Unos, partidarios del proteccionismo de la industria a ultranza. Los otros, por su parte, de la apertura total del mercado y de la libre competencia. Mientras tanto, se mantenían unos aranceles que gravaban la importación de materias primas con un 30% a un 60%, en tanto que las de los productos manufacturados, las maquinarias, sólo lo estaban con un 3%.

Con esta situación, los industriales catalanes no se sentían en condiciones de poder competir, en precio y calidad, con los productos extranjeros, lo que llevaba a la paralización de toda iniciativa en este sentido que no fuera a parar al sector textil.

Sin embargo, con ocasión de la Exposición Universal de Barcelona de 1888, las peticiones de proteccionismo de Cataluña fueron por fin atendidas



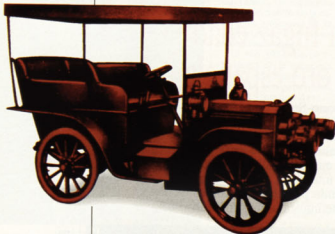
por el Gobierno central. Desde ese año, y hasta 1896, se mantuvo una situación de privilegio para la industria española (fundamentalmente catalana, vasca y asturiana), frente a la importación de productos desde el extranjero.

El estímulo que supuso la Exposición Universal de Barcelona de 1888, y la de París del siguiente año, sirvió de lanzamiento para los primeros movimientos del automóvil español. Porque fue un catalán, Francisco Bonet, quien, atraído por las dos exposiciones y lo que éstas representaron, se lanzó a la fabricación del primer automóvil genuinamente producido en España.

Por las ironías del destino se vio perjudicado por las medidas proteccionistas por las que tanto, y durante tanto tiempo, habíauplicado Cataluña. Porque, al no saber construir un motor, Bonet recurrió a la adquisición en París de uno de los motores Daimler de 2,5 caballos.

Con un motor extranjero y una importación duramente gravada por las medidas proteccionistas, el

Paralelamente a la industria del automóvil en nuestro país, los primeros camiones que circularon por nuestras calles fueron importados de Francia. Este concreto es un modelo de Panhard & Le



coche que fabricó Francisco Bonet resultó carísimo, razón por la que renunció a fabricar ninguna otra unidad.

Diez años después, sin embargo, cuando ya el siglo XIX estaba en los estertores de la agonía, el proyecto de fabricar automóviles españoles tomó cuerpo. Y esta vez de verdad, con todas sus consecuencias.

La idea le quemaba en la cabeza a Emilio la Cuadra desde hacía años. La Cuadra, industrial leridano, capitán de artillería, propietario de una central eléctrica, apasionado por lo que leía acerca de los automóviles, decidió venderlo todo y trasladarse a Barcelona. Faltaban dos años para que terminara el siglo.

Ya en Barcelona, y asociado al joven Domingo Tamaro (quien sólo contaba entonces con 20 años de edad), Emilio la Cuadra comenzó el diseño de su automóvil. Como era un experto en electricidad, La Cuadra se decidió por el



coche eléctrico. Pero, finalmente, una serie de problemas de compleja solución por un lado, y la resonancia del motor de explosión por otro, terminaron por decidir a La Cuadra y Tamaro por un cambio de orientación.

Para incorporar un motor de explosión a su coche, La Cuadra consiguió el concurso del suizo Marcos Birkist, cuyos conocimientos fueron decisivos para la fabricación de cinco unidades que, como mínimo, se fabricaron del La Cuadra, y de las que alguna se conserva actualmente en perfecto estado de uso.

El La Cuadra apareció a finales de 1899. Tenía un motor de dos cilindros, de 4,5 caballos de potencia y 1.100 cc de cilindrada. El cambio de marchas estaba en el volante, y la transmisión se hacía por cadena única con diferencial incorporado en el puente.

El coche, sin embargo, era ruinoso para La Cuadra. Los costes eran muy

altos, y sólo una superior producción podía resolver la situación. Pero, para ello, La Cuadra necesitaba una inyección de dinero con la que hacer frente a unas reformas. Necesitaba el concurso de algún accionista interesado en el automóvil.

Pero nadie quiso ayudarlo. Aquella Cataluña que antes clamaba por ayudas, por la falta de entendimiento, por el proteccionismo como única solución de defensa de sus productos negó todo eso a La Cuadra, cuando éste reunía todos esos requisitos y necesitaba ayuda.

Finalmente, la larga y dura huelga general de 1902 terminó con la aventura de La Cuadra, con sus proyectos, sus cinco coches producidos, con su fábrica y su fortuna personal. Una fortuna personal que Emilio la Cuadra perdió totalmente en la experiencia industrial de la primera fábrica de automóviles española. ■

Automóvil de Emilio la Cuadra, de 1900. Fue la primera experiencia fructífera en el mundo del automovilismo español, pero desapareció por falta de respaldo financiero.

Fotografía del famoso triciclo de Francisco Bonet, construido en 1889.



Se perdió la primera fábrica española de automóviles al negarle Cataluña su respaldo

EL MUNDO DEL Automóvil

EL PAIS
pegasoescamion.com



Una española

Hispano Suiza H6B de 1929. Los españoles no estaban a principios de siglo por el progreso.

Y el progreso significaba 'automóvil', como medio de transporte, como alternativa a los tranvías en el medio urbano y a los trenes en el transporte interurbano. Mientras otros países compensaban posteriormente su desinterés inicial, nuestro país se empeñaba en seguir de espaldas a la realidad.

Una sensible pérdida

EL PAIS
pegasoesmicamion.com

El principio del siglo XX sorprendía al incipiente automovilismo español con una sensible pérdida. En 1902, y después de arruinar se con la fabricación de cinco automóviles y no recibir ayuda alguna por parte de los inversionistas, La Cuadra se veía obligado a cerrar su fábrica.

En realidad, La Cuadra se encontraba prácticamente solo porque nadie, o casi nadie, creía entonces en el automóvil.

El Código de Circulación, por otra parte, no contribuía en nada al progreso del coche particular. La limitación de velocidad era una medida ralentizadora, si no paralizadora, del desarrollo del automóvil. La ley decía textualmente que "en ningún caso excederá la velocidad de 28 kilómetros por hora, aproximándose a ella solamente en terreno llano y despoblado donde el tránsito sea limitado. En las travesías de los pueblos se reducirá por regla general al máximo de 12 kilómetros por hora; pero en los sitios estrechos, en las curvas de pequeño radio, en-



Hispano Suiza Coupé de Ville. Su diseño sencillo, clásico y elegante captó pronto el interés de los coleccionistas.

frente de las bocacalles y en el cruce con tranvías se moderará la marcha lo necesario para evitar accidentes".

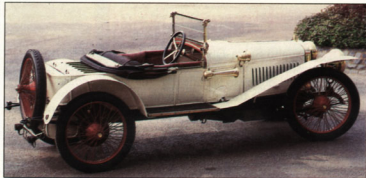
Por si esto fuera poco, el impuesto de lujo gravaba en relación al número de asientos, indistintamente a cuál fuese la potencia del motor o el precio del automóvil, con lo que pagaba lo mismo un coche modesto de fabricación nacional que un lujoso coche importado.

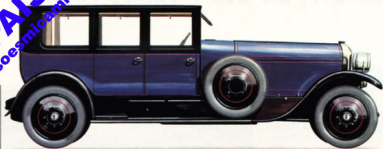
En esas condiciones había que tener mucha afición, además de mucho dinero, para comprarse un

automóvil. Y mucho más aún para emprender la aventura de la fabricación de estas máquinas que la reglamentación vigente parecía querer obstaculizar.

Para defender en cierta forma al automovilista, y además organizar pruebas deportivas, nacen entonces los primeros clubes automovilísticos. De 1903 data el Real Automóvil Club de España, el primero en formarse, y cuatro años después nace el de Cataluña (comparativamente, el más fuerte ahora). Posteriormente se fundan el vasco y el de Sevilla.

Hispano Suiza 15T o Alfonso XIII, de 1912. Fabricado en España, su prestigio pronto se hizo internacional.





También en aquellos primeros años del siglo XX se crearon los primeros salones del automóvil, cuyo objetivo no era otro que el de dar a conocer los nuevos vehículos automóviles como forma de promocionar las ventas de los mismos. En 1907 se inaugura el primero que registra la historia, el Salón del Automóvil de Madrid, que con el tiempo languideció (ahora parece que puede volver a organizarse). Barcelona se abrió a esta idea seis años después, en 1913.

Estos y otros esfuerzos, sin embargo, no bastaron para impedir el triste fin de la fábrica de Emilio la Cuadra. Sólo las ventas de la sociedad con su principal acreedor, J. Castro, iban a permitir una extraña segunda vida de la empresa, aunque bajo otra denominación. Porque para inten-

tar recuperar algo del dinero perdido, Castro se quedaba con la fábrica La Cuadra, pero ahora asociado al hábil ingeniero suizo Marcos Birkgit, diseñador de los motores de La Cuadra y que, pese al hundimiento de la empresa, no sólo lograba mantenerse a flote, sino ascender a la categoría de socio dada su condición de experto y el desconocimiento de Castro. Juntos, pues, creaban en 1902 la J. Castro S en C, fábrica Hispano Suiza de Automóviles.

El Castro era, por tanto, un La Cuadra con ciertas mejoras, al que en 1903, un año después de su nacimiento, llegaba el esplendor, lamentablemente fugaz. Porque sólo un año más tarde, y muy probablemente debido a los conflictos laborales en los que se enmarcaba la situación ge-

neral, llegaba el hundimiento definitivo.

Efímera era también la vida empresarial de Domingo Támara tras su salida de La Cuadra. Gracias a sus contactos, Támara lograba apoyos financieros para crear el Fénix, automóvil simultáneo al Castro y de suerte paralela.

También de esta época es el Anglada, fabricante de El Puerto de Santa María (Cádiz), al que el rey Alfonso XIII, gran aficionado, compró un automóvil para su uso privado.

Mientras, en Asturias, allá por 1906, nacia Hormiguer, sociedad propiedad de la familia Alvar González y que, con una fábrica en Gijón, llegó a fabricar automóviles hasta 1912.

Lamentablemente, de ninguna de las marcas antes citadas quedan en la actualidad más vestigios que los escritos de la época. Ni un ejemplar de los automóviles fabricados entonces ha llegado hasta nuestros días. Mientras otros países que se incorporaban al desarrollo inicial del automóvil con cierto retraso con respecto a España compensaban posteriormente su desinterés inicial, nuestro país seguía mucho tiempo de espaldas a una realidad que, paradójicamente, en ocasiones alcanzaba cotas de gran brillantez.

Sólo el tiempo, y con él la historia, habría de hacer justicia. Pero demasiado tarde. ■

Automóvil Elizalde, modelo 50/60, de 1921. Calificado en aquel entonces como "el coche más largo", su precio no era muy superior a las 50.000 pesetas de entonces.

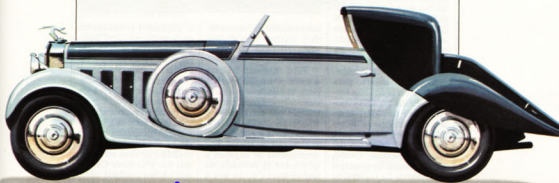


Hispano Suiza escapotable de 1914. Birkgit experimentó un árbol de levas de este modelo de 16 CV.

*El impuesto de lujo gravaba el número de plazas
y no la potencia del motor o el precio del coche*

EL MUNDO DEL

Automóvil



EL PAIS
pegasoescamion.com

La otra España

Hispano Suiza V12, de 1934. No es nada fácil progresar en un país en el que órdenes y contraórdenes, medidas y contramedidas se suceden continuamente. Y aun así, Hispano Suiza lograría asentarse y traspasar nuestras fronteras. Sin embargo, su éxito internacional se vería neutralizado y superado por la falta de interés y unas leyes restrictivas por parte de nuestras autoridades.

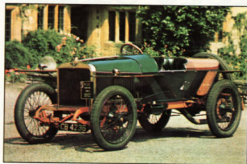
A la tercera va la vencida

EL PAIS
pegasoesnicamion.com

Cerrada Castro a mediados de 1904, después de haber recogido fugazmente el testigo dejado por La Cuadra dos años antes, el

ingeniero suizo Marcos Birkgist se encontraba de nuevo en una situación complicada. Él había diseñado para Emilio la Cuadra los coches de la que podría llamarse primera fábrica de automóviles española. Pero los diseños de Birkgist no habían podido evitar que la crisis financiera del ex militar le llevara al cierre de la sociedad.

Posteriormente, amparado en su habilidad para desenvolverse en estos medios y en sus grandes conocimientos técnicos, Marcos Birkgist dejaba de ser un empleado de lujo para convertirse en socio del nuevo propietario; Castro, en su calidad de principal acreedor de La Cuadra, se quedaba con la sociedad para intentar recuperar, al menos en parte, el dinero invertido. Pero como no sabía nada de automóviles, se veía obligado a contar con Marcos Birkgist para continuar con la empresa, aunque esta vez con el suizo como accionista de la



Hispano Suiza Alfonso, de 1911. Su matrícula extranjera es un claro exponente del éxito internacional de estos coches.

nueva sociedad denominada J. Castro, S. en C., Fábrica Hispano Suiza de Automóviles.

Pero tampoco en esta ocasión podría Birkgist impedir el hundimiento de la empresa, afectada por las huelgas que enfrentaban a empresarios con trabajadores por la jornada laboral de nueve horas. Los empresarios se negaban a conceder la jornada de nueve horas si no era a costa de rebajar los salarios de los trabajadores.

Marcos Birkgist recurrió entonces a un grupo de amigos capitalistas con el fin de reactivar, por tercera vez, su proyecto de automóvil. Con el dinero de estos capitalistas, quienes, finalmente, parecían ver en

el automóvil posibilidades de negocio, el suizo Birkgist compraba a Castro su parte en la sociedad y todas las instalaciones que poseía, para crear La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S.A.

En aquel primer año de vida de la sociedad, la producción alcanzaba la cifra de 27 unidades. Pero, en realidad, no eran otra cosa que los anteriores Castro, que habían quedado como elementos residuales de la sociedad anterior, es decir, La Cuadra, evolucionados.

Un año más tarde, en 1905, Marcos Birkgist creaba un nuevo motor para sus automóviles. La nueva mecánica abandonaba los dos cilindros por los cuatro cilindros, proyecto que el suizo tenía desde hacía tiempo, pero que por falta de medios no había podido llevar a cabo hasta entonces.

El motor, de una técnica altamente vanguardista para la época, alcanzaba un gran éxito y habría de convertirse en la base del gran prestigio futuro de la marca.

Solamente un año después, de La Hispano Suiza salían vehículos como el Torpedo, automóvil de gran lujo y gran tamaño,

En España se hizo notable el parque automovilístico en las manifestaciones populares de todo tipo e ideología.



capaz de albergar seis plazas.

Más tarde, siguiendo una estrategia comercial en la que la competición deportiva habría de ser fuente de prestigio y ventas, los Hispano Suiza se presentaban en la línea de salida de algunas de las más importantes carreras automovilísticas. Los primeros resultados eran sorprendentes, pues los más prestigiosos automóviles del mundo quedaban por detrás de los ligeros vehículos españoles. Las victorias se sucedían, y, tras ellas, las ventas.

Fruto de la experiencia en la competición, en 1910 nació un automóvil fantástico, denominado Alfonso XIII, y gracias al éxito de ventas, en 1911, La Hispano Suiza tenía que instalarse en Francia, en una fábrica en la que se montaban las piezas previamente fabricadas en España.

También por aquella época, en 1912, Francisco Abadal, hasta entonces preparador de motocicletas y también representante en España de algunas marcas extranjeras, se decidió a montar su propia



Hispano Suiza K6, de 1935. Automóvil de reyes, banqueros, multimillonarios y actores de moda, de este modelo se construyeron 204 unidades.

empresa automovilística, a la que bautizó con el nombre de Abadal y Cia. Abadal adquiría en muy poco tiempo bastante notoriedad gracias a las preparaciones que les hacía a los motores diseñados por Birkgist y a las carrocerías de los Hispano Suiza. Estos coches, cuando pasaban por las manos de Abadal, se convertían en vehículos punteros y en las carreras se mostraban inalcanzables.

Por esa razón, el propio rey Alfonso XIII, gran aficionado a los automóviles, encargaba a Abadal que le carrozara nada menos que seis unidades de Hispano Suiza que acababa de comprar.

Años antes, en 1907, el propio rey había firmado la real orden de 24 de

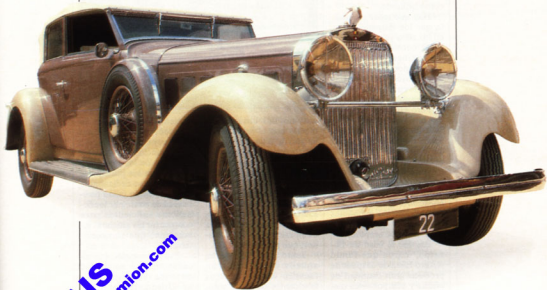
mayo por la que se creaba la matrícula única para todos los automóviles. Con esta real orden se cancelaban los permisos municipales y gubernativos, únicos trámites necesarios hasta entonces para circular por calles y carreteras. A partir de esa fecha, las matrículas pasaban a ser blancas, con números correlativos, y en negro las letras que distinguían a las provincias (y de esa forma habrían de seguir hasta 1972, año en el que se introdujo la modificación de las letras añadidas a los números). Pero, a diferencia de la denominación actual, provincias como Albacete no se distinguían en la matrícula por AB, sino por ABL; Cáceres no era CC, sino CAC; Castellón no era CS, sino CAS; Segovia no era SG, sino SEG, y Teruel no era TE, sino TER. ■



Hispano Suiza H6B Coupé, de 1927. Los faros llevaban un sistema que permitía inclinarlos.

El 24 de mayo de 1907 se firma la real orden por la que se crea la matrícula para los automóviles

EL MUNDO DEL Automóvil



EL PAIS
pegasoemcamion.com

El triste final de una corta historia

Automóvil Hispano Suiza J12, de 1932. España se disponía a terminar, sin saberlo, su particular mundo del automóvil. Un mundo cuya historia en nuestro país fue tan breve como brillante y digna. Nuestro Hispano Suiza llegó a considerarse internacionalmente como el *mejor del mundo*. Pero también aquí una de las dos Españas acabaría parando el motor.

EL PAÍS
pegaso.esmicamion.com

Un pasado efímero pero digno

Mientras Europa se recuperaba del tremendo destrozo producido por la I Guerra Mundial, España se preparaba a terminar su historia automovilística autóctona, tan efímera como brillante.

Hay que tener en cuenta que los Hispano Suiza, en los años veinte, llegaron a ser considerados como los mejores coches del mundo, por delante de los Rolls-Royce, de los Mercedes o de cualesquiera otros americanos o europeos.

Pero Hispano Suiza no fue la única fábrica española de automóviles de la época en conquistar cotas de prestigio y reconocimiento en todo el mundo. En una época en la que marcas como Ford se ridiculizaban por ser de *fabricación ordinaria y reparación diaria*, los españoles lanzaban al mercado coches más que aceptables.

Ése fue el caso de Elizalde, marca que fundó Arturo Elizalde después de producir gran cantidad de piezas y componentes mecánicos para automóviles de otros fabricantes. Elizalde comenzó a producir



Hispano Suiza H6 de 1930. La foto estaba ya próxima a su cen...

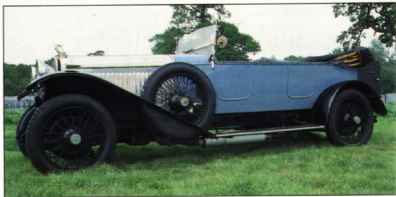
automóviles casi coincidiendo con el estallido de la guerra mundial y ganó pronto gran prestigio gracias a sus victorias en diferentes competiciones automovilísticas. También construyó camiones, cuyo destino principal fue el Ejército. Pero la vida de la marca se extinguió con la desaparición de su fundador, que murió en 1925.

Junto a los Elizalde, en aquella época brillaron también varios pequeños fabricantes de unos automóviles originalísimos. Se trataba de coches de dos plazas, una anterior y otra

posterior, con motores de pequeña cilindrada, un peso muy ligero y un precio muy reducido. Eran la alternativa de los grandes y lujosos que los principales fabricantes se dedicaban a producir como única posibilidad de conseguir los beneficios suficientes para compensar las altísimas inversiones que se necesitaban.

Estos *autociclos*, que alcanzaron gran notoriedad de forma rápida en el Reino Unido, impactaron también en la España de la época gracias a fabricantes como Armangué, que pro-

Automóvil Hispano Suiza H6, de 1921.





Hispano Suiza Alfonso XII. En realidad éste sería el prototipo en el que se basaría el modelo Alfonso.

dujo el pequeño David con la sana pretensión de ganar a los grandes. Asimismo, en aquella época consiguió gran notoriedad el Ideal, autociclo fabricado por Hereter, que pugnó con el David por el control del mercado.

Con menos éxito que el David (del que llegaron a fabricarse la importante cifra de 1.000 unidades), pero que en su tiempo merecieron el reconocimiento del mercado, figuran el JBR, de José Boniquet; el Loryc, fabricado en Palma de Mallorca por Lacy, Ribas y Cia.; el Hisparco, que Pérez del Arco produjo en su fábrica de la calle de Valverde, de Madrid; el Victoria, también producido en la capital de España; el M. A., de Álvarez; el Hércules, de Orús; el Edis, de Jaumendreu; el Fulmen, de Rodríguez; el DG de

Dutreix; el TH, de Hereter, fabricante del Ideal; el Matas, que cedió después la marca a Stevensen Romaguera y Cia. para fabricar el SRC, y hasta el American. Todos ellos, de vida ciertamente breve y que, en cualquier caso, acabó antes de entrar en los treinta.

Más importante que todos los anteriores, aunque también de vida muy breve, fue la marca España, que fabricó Felipe Batlló Godó. La empresa nació en 1917 y en 1928 se fusionó con la que en 1920 había creado el genio español Wifredo Ricart.

El España, primero sin Ricart y luego muy especialmente con él, fue la marca española (junto con Hispano Suiza) más importante de su tiempo y la que más aportó al desarrollo del automóvil de enton-

ces. Pero con el fin de la década llegó el fin del sueño del industrial barcelonés Felipe Batlló.

No fue ésta, sin embargo, la última fábrica de automóviles de la edad de oro española. El cierre del España de Batlló coincidió prácticamente con el nacimiento del Nacional Pescara, empresa que fundó en España el italiano marqués de Pescara en 1929. Tres años después, sin embargo, la fábrica se vio obligada al cierre.

Wifredo Ricart, por su parte, siguió en solitario su camino después del cierre de España. Ricart fue entonces a trabajar a Hispano Suiza y posteriormente marchó a Milán, a la Alfa Romeo. En la empresa italiana, el brillantísimo ingeniero español firmó alguno de sus proyectos más importantes y con el tiempo llegó a ocupar uno de los más altos puestos de responsabilidad técnica de la empresa milanesa.

Años después, terminada la guerra civil española y a punto de comenzar la II Guerra Mundial, Wifredo Ricart prefirió volver a España. El Estado español ofreció entonces a Wifredo Ricart la organización de una empresa asentada en los restos de lo que fue Hispano Suiza y la dirección técnica de la misma. Ése fue el origen de Pegaso, marca para la que Ricart realizó un fantástico coche, el Z 102, el último destello de genialidad del automovilismo español. ■



Hispano Suiza 20H, modelo 1927. Aunque esta casa sería la más conocida internacionalmente, no sería la única en fabricar con calidad en nuestro país.

Cuando marcas como Ford se ridiculizaban, los españoles fabricaban coches más que aceptables