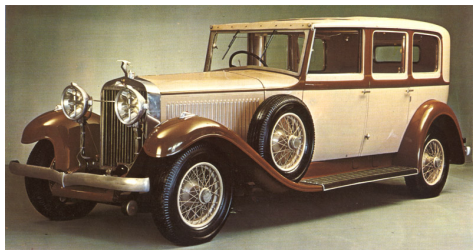


Hispano Suiza H6B

2008-12-30 19:50:28



A pesar de que los orígenes de la marca fueron complejos, su pedigrí es innegable. Cada vehículo Hispano-Suiza diseñado desde 1904 a 1934 fue el resultado del trabajo de Marc Birkigt, de origen suizo, que ya había diseñado el primer automóvil español, el La Cuadra.

Hispano-Suiza, surgida de los restos de La Cuadra, se desarrolló famosa ya antes de 1910 y fabricó el pequeño deportivo avanzado Alfonso XIII. Una fábrica francesa abrió sus puertas en 1911, haciéndose un lugar en el mercado con una serie de motores de árbol de levas en cabeza, mientras la Primera Guerra Mundial.

Después, los automóviles se fabricaron en dos lugares, a veces con características diferentes. Hispano Suiza 68s.

Anunciado en 1919, a pesar de su nombre, el nuevo H6B Hispano-Suiza se construyó originalmente en Francia. El motor de árbol de levas en cabeza se inspiró en los primeros motores aéreos, pero el bastidor era completamente nuevo.

Avanzado en tantos aspectos, con una fabricación terminada, y habitáculos de una distinción real, el H6B se convirtió en uno de los mejores vehículos clásicos, considerado incluso mejor que cualquier Rolls-Royce de la época.

A pesar de que el bastidor original era estrictamente tradicional (debido a que tenía largueros de perfil en U y al principio no contaba con amortiguadores), su motor era muy potente (unos 134 CV) y flexible, lo que suponía que una caja de cambios de tres velocidades era la adecuada.

Además se fabricó con frenos a las cuatro ruedas, característica que aún no habían adoptado todos los fabricantes, así como un tipo único de servofreno mecánico (establecido en la transmisión) y que era tan eficaz que Rolls-Royce se desarrolló con la licencia para montarlo en sus modelos.

Todo esto, junto con el motor de seis cilindros con bloque de aleación, las camisas de los cilindros atornilladas y distribución de válvulas en culata, confirmó el H6B como el automóvil técnicamente más avanzado del mundo en su época, por lo que no es de extrañar que se vendiese mientras toda la década de los 20 y los 30, actualizándose gradualmente mientras ese período. Hispano Suiza Alfonso XIII

La gran calidad del bastidor, la estabilidad, sus prestaciones y la elección de la

suntuosa carrocería, tanto en su estilo abierto como cerrado, fue lo que lo convertía en coche adecuado para la clientela rica europea. ¡Sí uno tenía que cuestionar su precio, es que no se lo podía permitir.

No es sorprendente, pues, que 13írkígt siguiese la política de un “modelo único” a lo largo de los años 20, aunque H6C, con un motor mayor (7.982 cc) y más especializado, se sumó a la gama en 1924.

Los H6B no sólo eran utilitarios maravillosos, más bien que además destacaron en las competiciones: algunos modelos modificados ganaron la Coupe Boillot en Boulogne en 1921, 1922 y 1923, lo que explica por qué los H6C a veces montaban carrocerías un tanto extravagantes, incluyendo los modelos Sport y Boulogne.

FICHA TECNICA

HISPANO-SUIZA H6B Presentado en 1919.

CARACTERÍSTICAS: Motor delantero, tracción trasera, cinco plazas.

HABITAcULO/BASTIDOR: Bastidor con perfil en U. Carrocerías de madera/acero/aleación.

MOTOR: 6.597 cc, 6 cilindros 134 CV a 3.000 rpm.

TRANSMISIÓN: Caja de cambios no sincronizada de tres velocidades.

SUSPENSIÓN: Ejes rígidos y ballestas.

DIRECCIÓN: De tornillo sin fin.

FRENOS: De tambor.

DIMENSIONES: Longitud 4.823 mm, anchura 1.765 mm, batalla 3.680 mm. Vías: 1.420 mm. Peso 1.524 kg.

PRESTACIONES: Velocidad. máx. 130 km/h.

[VER VIDEO DEL AUTO](#)