

Hispano Suiza. La industria del automovil en España

JAIME ARRADI (Equipo Editorial)

Hispano Suiza es una gran desconocida para muchos, pero también es la demostración de que aquí, en nuestra España de primeros de siglo XX, nuestros ingenieros supieron diseñar y fabricar, los que posiblemente fueron los coches más deseados por todos los europeos de las tres primeras décadas de nuestro pasado siglo XX.

La industria de la automoción, sus logros, avatares y también sus hazañas, que fueron muchas por poco conocidas que éstas sean para algunos, han acompañado siempre a los grandes sucesos históricos de la España de las últimas décadas y de alguna manera es también la historia del desarrollo industrial de nuestro país en el pasado siglo.

Son muchos los protagonistas de esta larguísima historia, y en estas páginas que hoy amablemente me conceden, sería imposible nárralos todos, por eso he optado, no sin resignación, acudir a relatar esos acontecimientos, aunque

sea someramente, compartiendo con Vds. la historia de los que son quizás sus cinco principales protagonistas, cada uno de ellos en una época diferente, pero todos ellos han dejado una huella indeleble en la industria española en toda su extensión, y no solo en la automotriz del siglo XX sino también en la de los amantes del motor.

Para azuzar la curiosidad del lector, no puedo resistir la tentación de narrar dos o tres anécdotas que pocos sabrán, y ahí van. Cuando Rolls Royce fabricaba coches en los años treinta del siglo pasado, acudía a la mítica marca española Hispano Suiza, para montar sus servofrenos pagando a ésta un royalty.

Hispano Suiza.

FRANCISCO PUECHE / Coches de colección desde 1968



*Hispano Suiza.
FRANCISCO PUECHE / Coches de colección desde 1968*

El que suscribe vio como en una restauración que acometía de un Rolls de los años 30, ese servo de diseño español seguía funcionando.

O bien déjenme asómbrales diciéndoles que un coche español, diseñado enteramente aquí en los primeros años

50, aún en plena posguerra, un Pegaso cualquiera, alcanza en el mercado actual un valor nunca inferior al millón y medio de euros.

O bien que la SEAT, cuando aún era del Estado, diseñó un coche en la década

de los 70, el SEAT 133, cuya tecnología fue luego traspasada al entonces país amigo de Egipto, donde montó una fábrica completa que sirvió en parte para motorizar el país.

Así pues, empecemos la aventura con



la mítica Hispano Suiza, una marca que ha sido todo un hito tecnológico en la industria del automóvil, no solo en España sino en toda Europa, justo cuando esa industria aun daba sus primeros pasos en pos de la industrialización en serie y de acercar el motor a un número creciente de ciudadanos.

Comienza la andadura de esta primera gran marca española, también conocida de la cigüeña, nada más y nada menos que en 1904, reinaba entonces un muy joven Alfonso XIII, que acabaría convirtiéndose en un auténtico enamorado de los coches deportivos. Y es que Hispano Suiza le dio buenos motivos para ello, pues sus modelos de lujo y competición

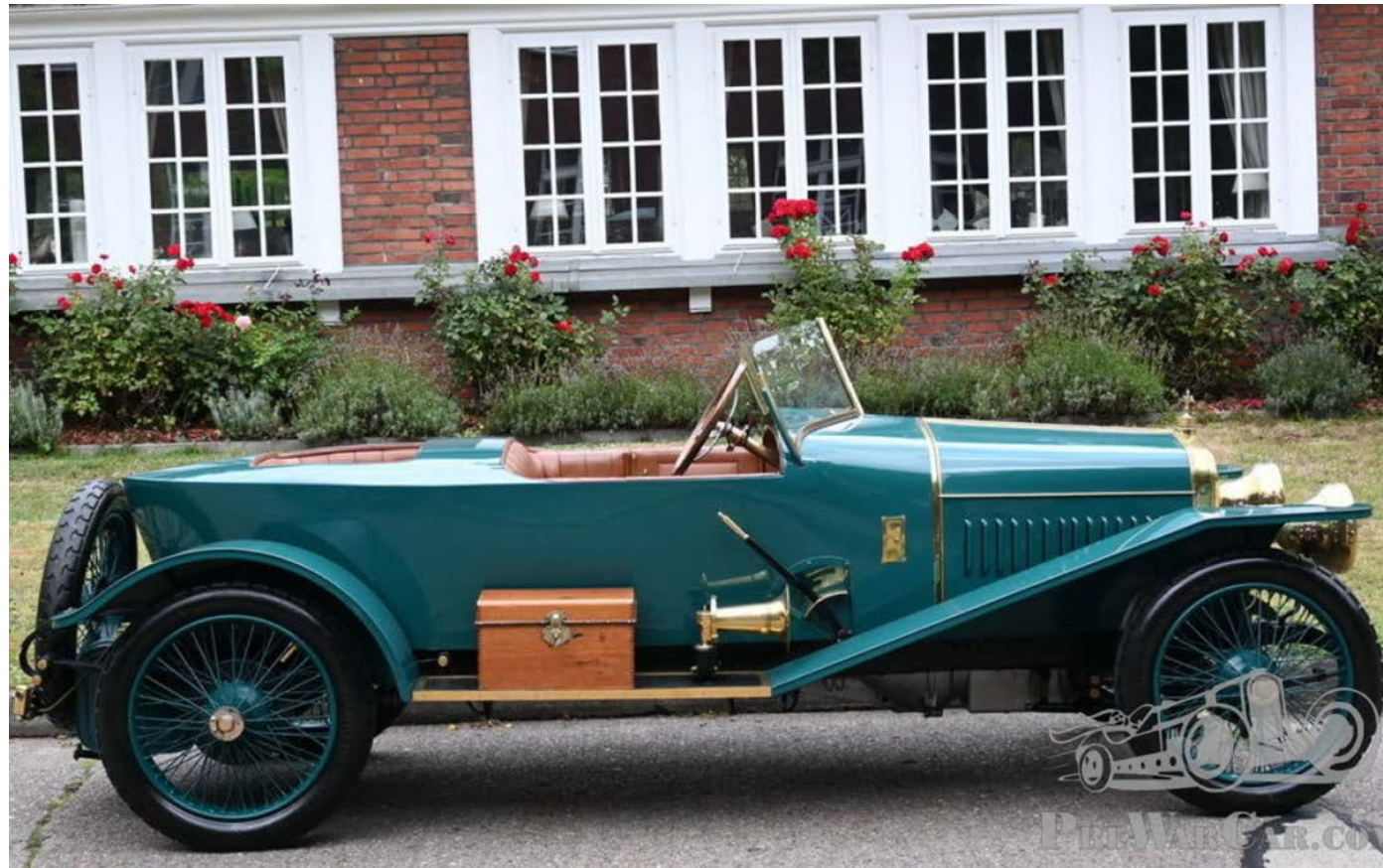
HS 45 CR ALFONSO XIII (1911)



Este modelo fue el que lanzó a la gran marca a los mercados, gracias a las diversas carreras en las cuales venció y a su adquisición por parte del rey Alfonso XIII, como cliente testigo o primero, adoptando el modelo su propio nombre por concesión real. Su producción no duró mucho pues acabó en 1914. Como ya sabemos HS servía solo los chasis motorizados, por lo que hay diversidad de modelos carrozados por diversos carroceros, aunque la mayoría adoptaron el aire deportivo y descapotable que los haría famosos.

Montaba inicialmente un motor tetracilíndrico en línea con 3.619 cc y 60 CV de potencia, caja de cambios manual de 3 velocidades y tracción en las ruedas traseras, aunque luego se aumentarían a 4. Alcanzaba una velocidad máxima de 120 km/h.

Una de las innovaciones de ese modelo fue colocar el motor de forma longitudinal, paralelo a las cuatro ruedas y muy alejado del morro, con lo que se aumentó enormemente la estabilidad. Las primeras unidades fueron fabricados en Barcelona, pero para la fabricación de series largas Mateu optó por hacerlos en su fábrica de París.



atraían a los pioneros de los rallies de aquellos primeros años del siglo XX. Y hasta nuestros días llega el mito. Los modelos supervivientes más buscados, alcanzan valores en el mercado actual, de muchos cientos de miles de euros o incluso más.

Aunque la empresa fue en ese momento cien por cien española y registrada en la ciudad condal, debe su apelativo de suiza, a uno de los tres socios fundadores de la marca, el ingeniero helvético Marc Birkigt, originario de la ciudad de Ginebra, que a los veintipocos años se traslada a la Barcelona industrial

y pujante de aquella época y empieza a trabajar para la primera marca española dedicada al motor, la Compañía General Española de Coches Automóviles Emilio de la Cuadra, estamos aún en 1900, más tarde proliferarían estas empresas. Ahí fue capaz de diseñar su primer motor de combustión interna, un simple monocilíndrico. Marc era un genio en el diseño de avanzados motores.

Los otros dos socios fundadores fueron, Damià Mateu i Bisa, empresario barcelonés que ostentaría el cargo de Presidente, el cual puso gran parte del capital, y el lugués Francisco Seix

Zaya, como vicepresidente, que junto a nuestro ingeniero y diseñador Marc Birking como director técnico, constituyeron el trio accionarial primigenio.

Para iniciar esta apasionante andadura, nuestros tres protagonistas no partieron de cero, pues aprovechando una situación de quiebra financiera, adquirieron los recursos materiales y humanos de esa primera fábrica española de automóviles que antes mencionábamos, es decir la Compañía General Española de Coches Automóviles Emilio de la Cuadra. Su capital inicial según figura en los registros fue de 500.000,00 pesetas de aquellos entonces. Una gran suma para una gran aventura.

Pronto entre 1904 y 1907 empezaban a fabricar coches, aun de escasa potencia, pero ya con el nombre y logo debidamente registrados y que los haría célebres. Estos últimos ya no se limitarían a simples motores monocilíndricos, sino que serían motores tetracilíndricos en línea con válvulas en los costados o mejor técnicamente SV y de una cilindrada considerable para la época, superaban ya los dos litros.

En realidad y desde el punto de vista técnico, el situar las válvulas en cabeza o en culata supuso un avance técnico. El paso dado por Birking más adelante, a motores OHV "Overhead valves", válvulas sobre la cabeza o culata fue

importante. En este sistema la transmisión del movimiento del cigüeñal al árbol de levas se realiza directamente, a través de piñones o de una cadena. La principal ventaja es que se disminuyeron los tamaños de los bloques motor y con ello la posibilidad de aumentar la cilindrada de éste para un mismo alojamiento en el hueco motor.

La epopeya no acababa más que empezar, la historia a partir de aquí y hasta nuestra posguerra, es todo un hito internacional. Hispano Suiza habría de expandirse por toda Europa, tanto comercialmente, como desde el punto de vista fabril. Hispano Suiza no dejaría de admirar a los amantes de los coches por sus revolucionarias soluciones mecánicas y por sus exclusivos y cuidados coches. Así que sigamos con esta aventura.

La vinculación de nuestro rey D. Alfonso XIII con la marca se iniciaría desde los primerísimos años. Y los aciertos comerciales de ésta desde entonces serían muchos e innovadores.

Estamos en 1906, Hispano Suiza necesitaba aún hacerse un hueco en la reñida competencia internacional que imperaba en España, es cuando uno de los responsables comerciales de la marca Francisco Serramallera Abadal, decide impresionar a D. Alfonso XIII. Sabedor de su pasión por los coches de carreras y en una comitiva automovilística encabezada por el mismo monarca: ¡lo adelanta a toda velocidad y



en una cuesta con un Hispano Suiza! El rey no percibe como una afrenta, sino como un motivo de deseo

¡En 1907 Alfonso XIII ya tenía su primer HS!

Esta argucia de buen comercial cambiaría para siempre la imagen y trayectoria de nuestra marca, pues convertiría a ésta, en la favorita del rey y una de las marcas más codiciadas de los amantes de las carreras, de la élite empresarial

y de la nobiliaria de los llamados años locos o felices 20. La pasión de D. Alfonso llegó a tal punto, que paso a ser accionista de la marca ostentando un 8% de la misma.

A partir de aquí los acontecimientos se desarrollarían vertiginosamente, con grandes y potentes motores y con una política comercial de lo más aguerrida. Y les doy solo otro ejemplo más.

La España de las dos primeras décadas del pasado siglo necesitaba imperio-



samente transportes y autobuses para llevar a los viajeros, pero el capital era aún escaso. Pues bien, HS se adelantaría a su tiempo y para aquellos pequeños empresarios que tenían la iniciativa de montar una línea de transporte de pasajeros, HS creaba con éstos una sociedad de capital mixto HS-Promotor, aportando HS los autobuses como parte del capital y el empresario promotor su trabajo. Una vez restituido el capital a HS, el promotor adquiriría el 100% del accionariado. Todo un avance de ingenio comercial y financiero para la época, que hoy llamaríamos leasing o alquiler con opción a compra. HS se había adelantado hace un siglo a nues-



tros grandes bancos.

1911 constituye otro momento decisivo para nuestra marca y es que ésta pasaría a ser lo que hoy llamaríamos una multinacional. Decide instalar una filial en Francia, en Levallois-Perret una comuna en la región de Isla de Francia, de Altos del Sena, en el distrito de Nanterre. Al poco se ampliaría trasladándola muy cerca de ahí, a Bois-Colombes, justo antes del estallido de la gran guerra. Pero esto es una gran decisión estratégica y con sus implicaciones de lo que ya es una gran empresa y para entender este paso, hay que recurrir al contexto histórico en el que nos hallamos en esos años. España vive un periodo prerrevolucionario que hace proliferar las

huelgas, huelgas que afectan a la producción de HS y mucho, este temor se vio confirmado por la semana trágica de Barcelona en 1909 y la gran huelga: la huelga general de 1917, convocada por UGT y CNT de agosto de 1917. Por otra parte, HS necesitaba de la importación de materiales diversos desde Europa para proseguir su producción y los gobiernos de entonces no vieron la necesidad o no supieron facilitar y agilizar dichas importaciones. Por último, Francia se había convertido en el corazón de la industria automovilística. En definitiva, tres muy buenas razones para iniciar la andadura internacional.

Los éxitos técnicos de HS se sucedían, construyendo motores cada vez más innovadores y coches más rápidos, compaginándola con la fabricación de

autobuses para el transporte de pasajeros, actividad que cobró gran importancia en España. Los motores serían ya con válvulas en culata casi como los de hoy en día, abandonando el tradicional sistema de motores con válvulas en los costados e incluso fabricando motores de aviación en V, y a colación de esto y a consecuencia de la gran guerra, la fábrica de Bois-Colombes empieza a dedicar su producción casi en exclusiva a servir a la aviación francesa, suministrando poderosos y robustos motores para sus aviones que a buen seguro contribuyeron al éxito de las armas aliadas en la contienda. El motor en V también supuso un avance técnico con el mismo propósito que el paso de motores SV a OHV, es decir, ganar potencia para un mismo espacio con esta disposición, unido a que al ser más compacto y tener el centro de gravedad más bajo, los motores resultaban más fuertes y equilibrados.

Desde entonces los pedidos de su motor en V le llovían a HS, fabricando decenas de estos en España, suministrando esos motores de aviones a nuestra aviación y a la de muchos países europeos. Desde entonces HS compaginaría la fabricación de lujosas berlinas con la fabricación de esos motores

Tipos 21,22,23 y 24

El más potente de ellos es el modelo 24 que inició su fabricación en 1914, dotados de un motor tetra-cilíndrico de 10 CV en los



modelos 21 y de 30 CV en el modelo 24, siempre con un motor monobloque tipo SV. En realidad podía ser considerado un utilitario competidor del Ford T.

H-6 y variantes



El H6 y sus posteriores variantes es posiblemente el modelo más conocido de la marca. Fue presentado por primera vez en París en 1919 tras la finalización de la gran guerra. La primera venta como no podía ser de otra manera se la adjudicó el Rey D. Alfonso XIII. Era éste un gran coche con un

potente motor de 6,6 litros y ya con el árbol de levas en cabeza, doble encendido y un bloque aligerado y mejor refrigerado de aluminio, y además dotado de servofreno a las cuatro ruedas. Es este servofreno el que vio el que suscribe en un modelo de Rolls Royce de los años que procedimos a restaurar. Su peso era de 1250 Kg y podía desarrollar los 140 km/h y una potencia de 135 CV a 2500 rpm. En realidad, éste era un coche de lujo, tanto es así que fueron propietarios de uno de estos modelos Edsel Ford y André Citroën, su precio era varias veces superior a un coche americano.

Modelo J12 o T68



Como era tradicional en la marca, presentó este nuevo modelo en el salón de París en 1931. Era también un coche muy potente, 12 cilindros en V con una capacidad de 9.424 CC, que alcanzaba la velocidad de 170 km/h. Poseía también servofrenos y amortiguadores regulables. Su precio superba al del más lujoso de los Rolls.

de aviación.

Acabado dicho el conflicto en Europa, quizás el chauvinismo francés o quizás los celos técnicos, guiaron al gobierno de ese país a intentar nacionalizar la filial francesa de HS, no lo consiguieron al principio, pues el gobierno español se opuso y con fuerza, incluso recurriendo al arbitrio internacional, pero la suerte estaba echada y esa fábrica, al cabo de pocos años pasaría a manos francesas, perdiendo así HS uno de sus más importantes pilares fabriles. La fábrica HS en Francia, aunque inicialmente vinculada a su empresa matriz en España, seguirá en producción nada más y nada menos que hasta 1999, cuando ya en manos de la multinacional francesa SNECMA cerraría sus instalaciones.

Pero los motores Hispano Suiza franceses volverían de alguna forma a “nuestras manos”, pues el ejército español decide en la década de los 70 del pasado siglo, la adquisición de un potente carro de combate francés, el AMX-30, que portaba un motor Hispano Suiza, HS-110, V12 turbo de nada menos que 680 CV. El acuerdo de nuestro ejército con Francia incluía la fabricación del carro bajo licencia en España, en las instalaciones de una empresa estatal, Santa Bárbara, cuya fábrica se encontraba en Las Canteras, Sevilla. La ironía del destino. Una marca española retornaba a España bajo licencia francesa. Muchos de estos motores siguieron sirviendo

reconstruidos y reparados por técnicos españoles en Ejército y suministrando repuestos para el mismo por fabricantes españoles. ¡Asombroso!

Los motores en V fabricados por HS en la década de los 20 a los 30, tuvieron una gran aceptación debido a su robustez y a su potencia, alcanzando los aviones equipados con ese motor múltiples récords de velocidad y de distancia recorrida, rozando ya casi los 400 Km/h de velocidad punta. De hecho, el conocido e histórico vuelo del Jesús del Gran Poder, un avión modelo Breguet XIX GR (Gran Raid) contenía un motor HS, el potente Hispano Suiza V12 refrigerado por agua que desarrollaba 600 CV. El Jesús del Gran Poder despegó el 24 de marzo de 1929, Domingo de Ramos, y tras 43 horas y 50 minutos de vuelo aterriza en el aeródromo de Casamary (Bahía-Brasil). Había recorrido 6.746 kilómetros. Los telegramas de felicitación se suceden incluyendo el de D. Alfonso XIII y el de nuestro ingeniero Marc Birkigt.

Durante la década que va de 1920 a 1930 los éxitos comerciales con sus lujosos coches también se suceden. Son muy pocos los monarcas o personas de renombre que no dispusieran de algunos de los potentes y exclusivos modelos de la HS. Al final de esa década, las berlinas de HS ya podían competir en potencia y velocidad casi con los coches actuales, y aunque los modelos

de coches fabricados por HS los dejaremos para más adelante, déjeme solo que les cite uno de sus últimos diseños presentado en 1931: el J12 con un motor de 12 cilindros, 9.500 CC y 220 CV, superaba ya los 170 km/h.

La década que va de 1930 a 1940 marca un antes y un después para la empresa. Los acontecimientos históricos que se desarrollan en España y en el resto de Europa y la muerte de su principal accionista Damià, marcarían para siempre el devenir de HS y su ocaso. El advenimiento de la segunda república en España supone cambios muy importantes en el funcionamiento y agilidad gerencial de la empresa, empezando por la imposición por parte del gobierno republicano de la enseña tricolor en los logos de la empresa. Este detalle que puede parecer menor tuvo su repercusión comercial y de imagen en la misma, pues un coche “republicano” no era tan bien acogido por la élite aristocrática y conservadora de la Europa de entonces. Pero amén de esta circunstancia, lo que sí influyó, fueron las numerosas huelgas que se declaraban en la España republicana y las trabas a la importación de materiales.

A pesar de ello y hasta el inicio de la guerra civil, HS siguió produciendo grandes coches, tanto desde su fábrica de Barcelona como desde las nuevas instalaciones ubicadas en Guadalajara. Para empeorar las cosas, vino el año de

nuestro conflicto civil. Nada más iniciarse el mismo, julio de ese fatídico año de 1936, el sindicato mayoritario en Cataluña la CNT se incauta por la fuerza de la fábrica en Barcelona y la Generalitat catalana nacionaliza la empresa.

Ahora es un comité obrero el que gerencia HS y la dedica al esfuerzo bélico. El hijo de Damià, Miquel, que era entonces su presidente desde la muerte de su padre en 1935, sufre persecución al igual que el resto de consejeros y ha de huir temiendo por su vida. El propio contable de la empresa había sido ya asesinado por el comité obrero de la CNT. Mateu hijo, aparte de tener una buena formación académica y de ser poliglota (hablaba francés e inglés, amén de catalán y español), mantenía buenas relaciones con la República Francesa, tanto por su fábrica en París, por sus numerosos clientes, como por los estudios que había cursado en Francia. Eso le salvaría la vida, pues a pesar de haber sido detenido cuando intentaba huir a Francia por las milicias republicanas, su amistad con el cónsul francés le salvó in extremis de una muerte segura. La república francesa inicialmente apoyó a la nuestra, y los republicanos se plegaron a la intermediación de éste para su rescate.

Quedaban las ya mencionadas instalaciones de Guadalajara, que aún estaban en manos republicanas. Éstos deciden desmantelar sus instalaciones

y mandarlas a lugar seguro en Alicante, donde continuarían con el esfuerzo bélico. El devenir de Mateu hijo siguió vinculado al mundo empresarial, acabada la contienda desde la Caixa, contribuyendo a su modernización y expansión en la década de los 60.

La llegada de la tan ansiada Paz, tiene su imagen en la entrada de Franco en Madrid. Permítanme Vds. Fijar su atención en las imágenes de la época, en ese interminable desfile militar en Madrid del año 1939, verán que Franco lo hace a bordo de un Hispano Suiza.

Miquel Mateu recupera momentáneamente la propiedad de la empresa, aunque no quedaría libre de futuras nacionalizaciones. Desde Barcelona, la fábrica de Guadalajara había dejado de existir, reinicia con toda pasión sus trabajos en pos de la fabricación de nuevos modelos y motores. Para ello cuenta de nuevo con nuestro ya conocido ingeniero suizo Marc Birkigt. Los condicionantes de la postguerra se imponen y el nuevo gobierno franquista demanda a la renacida HS el diseño y fabricación de los tan necesarios camiones, así como de la fabricación de motores para la aviación.

Pero la situación política, de política económica, recordemos la autarquía y de demanda interior en esos años de la segunda guerra mundial en España es muy adversa y condicionadora. HS que

había sido siempre una gran exportadora de sus productos vio clausurados sus mercados internacionales, debido a ese conflicto y a la política arancelaria que imponía la llamada autarquía. A pesar de todo ello HS fue capaz de reanudar desde Barcelona la fabricación de uno de sus modelos de la década de los 20 y 30 el T49, del que hablaremos luego y también del T60.

La imposición de diseñar y fabricar camiones que le demandó el nuevo régimen, creemos que marcó el fin de la HS. Ésta, intentando responder a esas demandas de renovación del parque automovilístico, pero con capacidad mermada tanto en capital como en instalaciones, es capaz de diseñar o mejor dicho de rediseñar un camión al que le dio el nombre de T49. Estamos en los primeros años 40. También rediseña autobuses que salen al mercado de esos años de conflicto mundial. Aunque ese camión T49 era un gran desarrollo técnico, el gobierno entiende que hay que remotorizar España a toda prisa y que HS no dispone de los medios fabriles y financieros suficientes para tan ímproba misión. Por entonces, en 1941 se había creado el INI, un ambicioso proyecto industrial del estado que tendría un protagonismo enorme en la reindustrialización del país. El INI incluye una sección de su grupo empresarial dedicado a la industria automotriz. Crea ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA) más conocida como

FRANCISCO PUECHE

COCHES DE COLECCIÓN

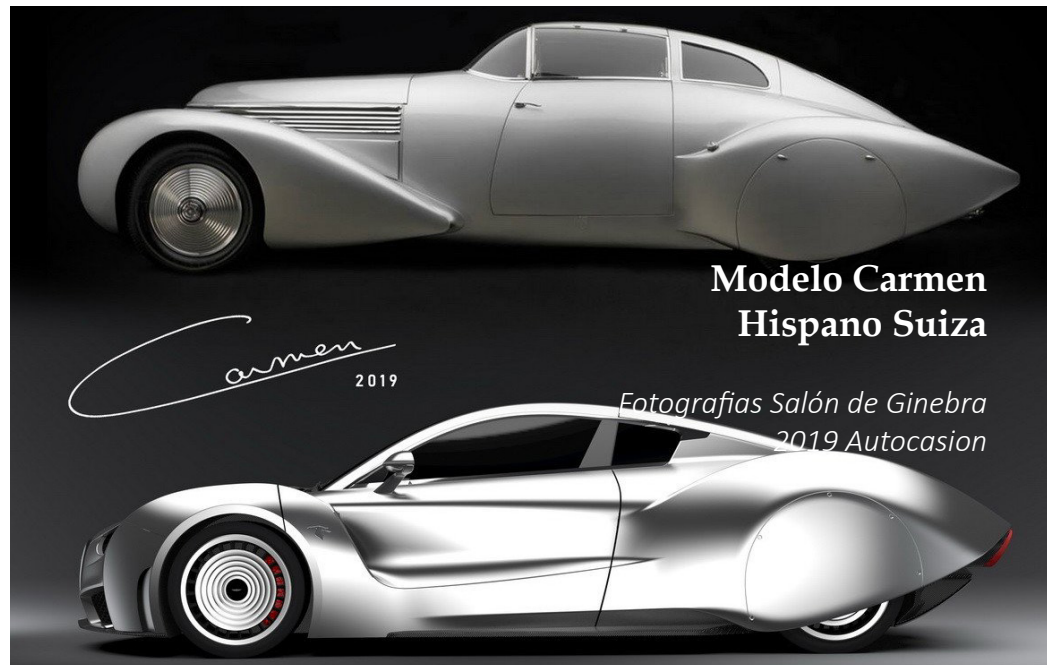
DESDE 1968

Empresa familiar dedicada desde hace más de 45 años a los coches de colección. La historia de Francisco Pueche es larga y azarosa. Corría el año 1967 cuando Paco Pueche compra un viejo Citroen 5CV granate con intención de participar en el Rallye de Benidorm. Lo que en un principio comenzó como una afición pasa a ser en poco tiempo una forma de vida. En el año 70 compra 15 Chevrolet de 4 cilindros a un chatarrero de las afueras de la capital, y que en su día fueron utilizados por la funeraria de Madrid. Varios de ellos tras ser restauradas se convierten en divertidas camionetas publicitarias. También eran tiempos de grandes producciones cinematográficas americanas en nuestro país, y Paco proporciona coches de época para películas tales como 'La Batalla de Inglaterra' o 'Valentino'. Ya por aquel entonces Paco participa en rallies internacionales, como Montecarlo, y expone sus coches en ferias internacionales como Retromóvil de París. Durante esta época se hace con numerosas piezas de Bugatti que vende en todo el mundo. Tras este periodo Paco, siempre ayudado por su mujer Julia, vuelve al negocio de la compra-venta y restauración de coches de preguerra y también clásicos. Ambos crean en Madrid un pequeño complejo formado por una preciosa tienda y un espectacular garaje. Hoy en día ese garaje y exposición es el que hemos visitado con el director de nuestra Escuela, es un nuevo complejo de mil metros cuadrados de exposición, que son el deleite de todos los aficionados que pasan por allí. Web Pueche [link](#)

Pegaso. La mentalidad pro-estatal de los primeros años del franquismo y la certidumbre de que HS, a pesar de sus buenos desarrollos en camiones de los 40, concluyen que HS ya no tiene capacidades suficientes y obligan a Miquel a vender sus instalaciones, patentes y a ceder su personal a PEGASO. Aquí concluía una gran aventura española en el mundo del motor y empezaba una nueva, la de PEGASO.

Pero como toda buena historia HS tiene su propio epílogo, y es que Miquel Mateu cedió su medios materiales y humanos, pero no su mítico nombre y con su nombre diseña un coche en los 50: el A11, pero el proyecto estatal de SEAT tenía preferencia y nunca llegaría a fabricarse en serie.

Miquel Mateu moriría en 1972 y lo sucede en la presidencia de lo que quedaba del grupo su hija Carmen Mateu. Sus herederos no se resignaron a ver desaparecer del mundo automovilístico a la marca de la cigüeña y en asociación con un grupo de diseñadores radicados en Barcelona presentan en el salón del automóvil de Ginebra de la edición de 2019 un superdeportivo llamado CARMEN, dotado de un motor de más de 1.100 CV propulsado por energía eléctrica, con un diseño deportivo y con un precio también acorde al prestigio de la marca y del diseño. Desde estas páginas deseamos la mejor de las suertes a este renacer de Hispano Suiza. ■





NUESTRO DIRECTOR NOS ENSEÑA LOS HISPANO SUIZA

Hispano Suiza, no es solo pasado, es también presente, el presente de grandes aficionados a los coches antiguos que los conservan con auténtico primor, no permitiendo que una herencia así desaparezca. El presente de muchos importantes museos automovilísticos, donde son exhibidos como auténticas joyas para deleite de todos nosotros. Y el presente también de empresas de restauración de estos coches, como lo es PUECHE, una empresa que ha recuperado muchos de estas maravillas mecánicas y por ende de nuestro patrimonio industrial español de primeros del siglo pasado.

Por ello nuestro director el profesor Carpio ha encontrado un hueco en su agenda y nos han acompañado a

ver la que posiblemente sea la mayor colección de coches Hispano Suizas que hay en España, todos ellos en las instalaciones del restaurador Francisco Pueche, donde en su nave del polígono del Ventorro del Cano, en Madrid, repleta de auténticas joyas del motor, han podido comprobar de primera mano, como trabajaban los diseñadores e ingenieros industriales de hace 100 años.

Pueche en persona ha explicado a capó abierto frente a motores ya restaurados a origen de Hispano Suiza, como muchos de los avances técnicos anunciados por empresas actuales, como cuando Alfa Romeo anunció su doble encendido y lo llamó Twin spark, son en realidad ya logros tecnológicos consumados de Hispano Suiza, hace más de 100 años.

Por eso déjenos mostrarles en esta pequeña separata modelos únicos de Hispano Suizas.



Como era de prever, nuestro director no pudo resistirse al ofrecimiento de sentarse al volante de un flamante Hispano Suiza ya restaurado y sentir de primera mano los logros de nuestros ingenieros industriales y mecánicos de hace más de un siglo.

Hoy nuestra Escuela de Ingenieros Industriales, junto con otras, prosiguen esa herencia industrial que empezó hace ya más de un siglo, con empresas como lo fueron Pegaso y son hoy SEAT y muchas otras más vinculadas a la industria del motor en España. ■

