

## **Hispano-suïza, la més prestigiosa de les nostres marques**

**Lloc:** Museu de l'Automoció de Lleida – Roda Roda\_

**Durada de la Peça del Trimestre:**

Desembre-gener-febrer-Març de 2011

**Presentació:** 23 de desembre de 2010 a les 12:00h

El Museu de l'Automoció de Lleida - Roda Roda- exposa una mostra de cotxes, motors, motocicletes i miniatures i ens ofereix un viatge a través de la història del món de l'automòbil i dels vehicles motoritzats.

Des dels primers prototipus i fins als vehicles actuals, anem descobrint els canvis, les millores i l'evolució d'aquests artefactes tant habituals en l'actualitat, però i tant estranys i fins a cert punt poc volguts i estimats en el seu origen.

El museu està estructurat en cinc grans àmbits:

- Els cotxes, ordenats cronològicament amb diferents blocs temàtics (històrics, clàssics, populars, microcotxes, transports públics...) propietat de l'Ajuntament de Lleida i gran part cedits temporalment per diversos propietaris de les Terres de Lleida.
- Les motocicletes
- El taller: un espai on s'hi representa un antic taller, aprofitant part dels elements estructurals del museu, l'antic taller propietat d'Eduardo Velasco, edifici datat del 1956 edificat per l'arquitecte Bordalba
- Els motors
- Les miniatures: mostra de l'extensa col·lecció del sr. Duró i el sr. Camps, que ens permet fer un recorregut exhaustiu per la història de l'automoció

La col·lecció del museu està formada per un conjunt de vehicles històrics propietat de l'Ajuntament de Lleida i per altres vehicles

dipositats al museu, cedits temporalment per particulars per complementar la col·lecció municipal.

**Informació Museu:**

**Horari:** De dimarts a dissabte, d'11 a 14h  
i d'17 a 20h

Diumenges i festius, d'11 a 14h

Dilluns tancat

**Entrada gratuïta**

**Visites guiades gratuïtes:**

4art dissabte de cada mes

**Tel.:** 973212635

**Adreça:** C.Santa Cecília 22

[museuautomocio@paeria.cat](mailto:museuautomocio@paeria.cat)

[www.museudelautomocidelleida.cat](http://www.museudelautomocidelleida.cat)

## Nombre de visitants durant l'any 2010

|                 | Visitants Roda Roda 2010 |                |              |                       |                |
|-----------------|--------------------------|----------------|--------------|-----------------------|----------------|
|                 | Visitants                | Grups escolars | Altres Grups | Visites 4art dissabte | Total          |
| <b>Gener</b>    | 602                      | 382            | 220          | 0                     | 1204           |
| <b>Febrer</b>   | 687                      | 134            | 137          | 5                     | 963            |
| <b>Març</b>     | 634                      | 519            | 157          | 0                     | 1310           |
| <b>Abril</b>    | 776                      | 105            | 154          | 10                    | 1045           |
| <b>Maig</b>     | 1796                     | 87             | 259          | 14                    | 2156           |
| <b>Juny</b>     | 613                      | 152            | 30           | 0                     | 795            |
| <b>Juliol</b>   | 416                      | 170            | 38           | 6                     | 630            |
| <b>Agost</b>    | 856                      | 0              | 106          | 0                     | 962            |
| <b>Setembre</b> | 1.052                    | 30             | 115          | 45                    | 1242           |
| <b>Octubre</b>  | 1084                     | 162            | 80           | 0                     | 1326           |
| <b>Novembre</b> | 460                      | 155            | 91           | 40                    | 746            |
| <b>Desembre</b> | 214                      | 50             | 123          | 0                     | 387            |
| <b>Total</b>    | 9190                     | 1946           | 1510         | 120                   | <b>12.766*</b> |

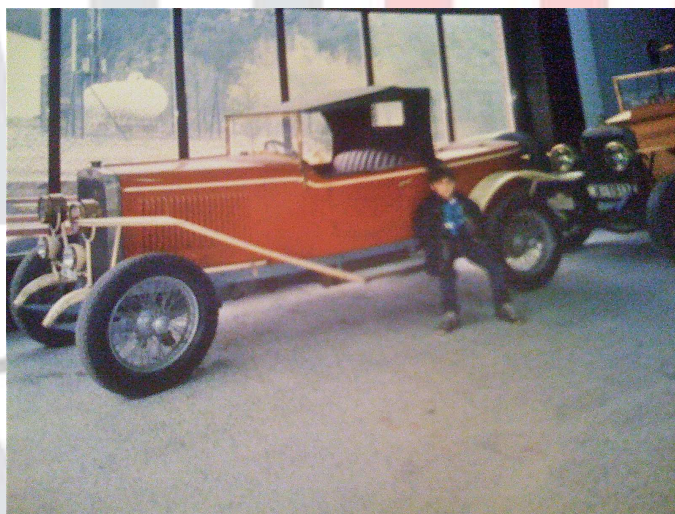
\* visitants comptats només fins al 20 de desembre

## La peça del trimestre:

Activitat periòdica que es realitza aproximadament cada tres mesos, consistent en una petita exposició i visita guiada que es centra en un objecte, una col·lecció o un conjunt de peces reunit entorn a un tema, explicat per especialistes i seguit d'un debat obert amb el públic. L'assistència és completament lliure i gratuïta. Aquesta activitat, durant aquests mesos dedicada a la prestigiosa marca Hispano-Suiza, contribueix a mantenir i recordar als ciutadans que el museu existeix i està viu.

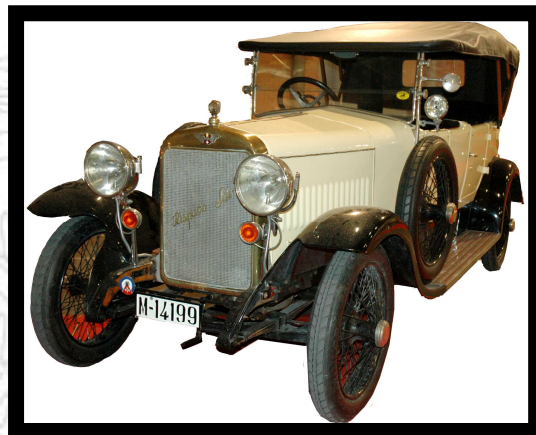
### **"Hispano-Suiza, la més prestigiosa de les nostres marques"**

La Peça del Trimestre, un Hispano-Suiza de 1908 portat expressament des de Barcelona, estarà acompanyat durant aquests tres mesos de cinc luxosos vehicles de la mateixa marca juntament amb un motor Hispano-Suiza, exposat temps enrere al Saló de l'Automòbil de París al 1917.





**Hispano Guadalajara de 1914**  
Propietat Família Bellet



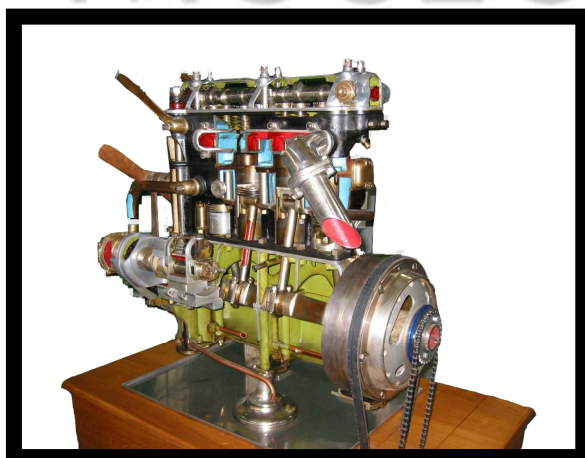
**Hispano-Suiza de 1923**  
Propietat sr. Francisco Minguell



**Hispano-Suiza T-48 de 1928**  
Propietat de l'Ajuntament de Lleida



**Fiat-Hispania de 1931**  
Propietat sr. Àngel Almacelles



**Motor Hispano-Suiza 16HP de 1917**  
Propietat de l'Ajuntament de Lleida



**Hispano-Suiza (anys 30)\***  
Propietat sr. Juan Farré

\* Aquest vehicle finalment no podrà ser exposat el dia de la inauguració per problemes mecànics de darrera hora!

# Hispano-Suiza

La Hispano-Suiza que actualment, és una empresa d'enginyeria francesa, té els seus orígens a Barcelona (Catalunya), més coneguda pels seus dissenys de motors i armes del període anterior a la Segona Guerra Mundial, a més del seus primers dissenys d'automòbils de luxe. Avui és part del Grup SNECMA.



**Fàbrica Hispano-Suiza de Sagrera**

## L'origen d'una llegenda

L'origen de la més prestigiosa de les nostres marques està precisament, en el nostre primer fabricant d'automòbils Emilio la Cuadra. Després de la fallida de la seva companyia, pionera a l'Estat Espanyol, la fàbrica va passar a J.Castro, qui va seguir construint automòbils fins a 1904 quan després de produir 10 models també va haver de tancar.

Damià Mateu era un dels majors creditors de l'empresa en fallida, i juntament amb . A ell es va adreçar Francisco Seix, amic personal seu, gran aficionat al motor i client de J.Castro, amb un estudi de les raons dels anteriors fracassos. Seix estava convençut de la viabilitat del nou projecte a més a més tenia una gran fe en l'enginyer suís Marc Birkigt, un jove talent descobert per La Cuadra.

Mateu era un vertader empresari, modern, visionari, progressista i hàbil, va crear el 14 de juliol de 1904 "*La Hispano Suiza. Fábrica de Automóviles Sociedad Anónima*" amb un capital de 500.000 pessetes. Birkigt fou contractat com a director tècnic.

El mateix any 1904 surt el primer Hispano-Suiza de la fàbrica del carrer Villarroel de Barcelona. Curiosament l'adquireix un client que vivia a Argentina.

## Hispano-Suiza creix

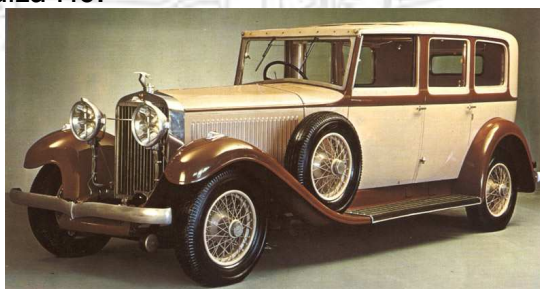
Al 1911 la conflictiva situació laboral espanyola és una de les principals causes per les que Damià Mateu va decidir instal·lar una fàbrica sucursal a les afores de Paris. Entenien que una penetració més concreta al mercat francès dels seus propis cotxes implicaria aconseguir una major popularitat en tot el món.

Les comandes començaren a ploure.

Al 1916, com a instàncies del rei Alfons XIII, usuari incondicional dels vehicles de la casa Hispano Suiza, es va decidir establir a la regió central d'Espanya una espècie de filial de La Hispano-Suiza, "*La Hispano, Fàbrica de Automóviles y Material de Guerra SA*". La factoria es va instal·lar a Guadalajara i va començar la seva producció un any després dedicant-se a material de guerra, avions, camions i automòbils en general.

### Hispano-Suiza es menja el món

Al 1919 es presenta al Saló de Paris un nou vehicle que revolucionà el món del motor: L' Hispano-Suiza H6.



Un cotxe de luxe amb una sofisticada tècnica, basada en motors aeronàutics. A més a més incorpora els frens servo-assistits, la patent dels quals serà sol·licitada a la Hispano-Suiza per les millors marques del moment: Rolls Royce, Renault, Delahaye... Per la seva potència, seguretat, confort, luxe i elegància serà el més estimat entre les classes socials més privilegiades dels anys vint. Entre els seus clients es troben reis, aristòcrates, polítics, financers, grans empresaris i artistes de tot el món.

### \*Curiositats:

Moltes van ser les personalitats de l'època les que adquirien un Hispano-Suïssa. Reis, presidents de govern, aristòcrates, grans financers, importants empresaris i artistes s'interessaven per tenir una d'aquestes joies. A més del Rei d'Espanya **Alfons XIII**, també tenien un Hispano-Suïssa el **Rei Carol de Romania**, **Gustavo V de Suècia**, el **Sha de Pèrsia** o la **família Thyssen**. Dins del món de l'automobilisme, eren posseïdors d'un Hispano-Suïssa **els germans Michelin**, **André Citroën** o **Edsel Ford**. I en el món de l'art i la ciència, la marca comptava entre els seus clients amb **Greta Garbo**, **Carlos Gardel**, **Pablo Picasso** o **Albert Einstein**.

Al rei Alfonso XIII li agradaven molt els Hispano-Suiza, el primer el va comprar al 1908, i va arribar a tenir altres trenta unitats del car vehicle. Fins i tot va permetre a l'empresa que li posessin el seu nom a un dels models.

### Trasllat a França

Quan al 1911 es crea a França la *Société Française Hispano-Suiza*, l'èxit dels sòlids motors va aixecar les protestes dels fabricants francesos que van exigir que passessin una prova de 50 hores de funcionament seguit. L'Hispano-Suiza accedí, sempre que els motors francesos també la passessin. Els motors francesos van rebentar al cap de 10 hores, mentre els Hispano-Suiza van aguantar més de dos dies. Les comandes començaren a ploure.

## Una mort anunciada

Als anys trenta, els problemes burocràtics per la importació de materials van fer que les fàbriques d'Espanya es debilitessin, per la qual cosa finalment "La Hispano" de Guadalajara va passar a mans de FIAT.

Així fou com el poderós grup italià va entrar a "La Hispano" de Guadalajara, que havia estat propietat de "La Hispano Suiza" catalana des de la seva constitució al 1917. Cal aclarir però, que la transacció es limitava exclusivament a la secció automobilística, els tallers d'aeronàutica van continuar sota el control de Barcelona.

Les primeres carreteres més o menys ben construïdes a Espanya a partir de 1926, i cert enlairament econòmic, havien propiciat la motorització espanyola. A finals dels anys 20 la venda de vehicles a Espanya es va disparar. Per aquest motiu l'empresa italiana FIAT va voler aprofitar l'oportunitat. Tot es va planificar molt bé, fins i tot la elecció dels vehicles que es posarien a la venda va ser molt encertada però els resultats de les eleccions municipals del 12 d'abril de 1931, sent proclamada tan sols dos dies més tard la II República espanyola, va provocar que el Rei Alfons XIII marxés a l'exili.

El 14 d'abril de 1931 amb la república es quan el rei Alfons XIII marxa a l'exili, i l'Hispano-Suiza que fins ara havia suposat un signe de distinció, es converteix en una provocació.

La difícil situació d'enfrontament de la societat espanyola d'aquella època va degradar la vida laboral i la convivència en els tallers i les fàbriques del país. L'economia es va ressentir i les ventes de vehicles van caure estrepitosament provocant el final del romanç hispano-italià de Guadalajara, que va acabar al 1935, quan la "Hispano Suiza" va tornar a adquirir aquella fàbrica per ampliar la seva secció aeronàutica i que va utilitzar fins que va tancar definitivament les seves portes.

El 7 de desembre de 1935 la mort de Damià Mateu marca un altre punt d'inflexió al declivi de l'empresa, que havia començat l'any 1931. La presidència del consell d'administració de la Hispano Suiza passa a Miquel Mateu.

Vuit mesos després esclata la Guerra Civil i la Generalitat col·lectivitza la fàbrica. Durant la guerra civil, el Comitè de Treballadors, que s'havia fet amb el control de La Hispano Suiza, va crear una factoria a Sevilla per a la construcció d'avions. Però aviat va caure al bàndol denominat "nacional" liderat pel General Franco i al 1942 va donar lloc a "*La Hispano Aviación*" amb antic personal de la fàbrica de Guadalajara.

Al final de la Guerra Civil, els propietaris recuperen la propietat, però l'economia està en recessió i els cotxes són un producte que luxa amb poca sortida.

Al 1945 i després de l'ocupació alemanya les fàbriques Hispano-Suiza de França queden arrasades per sabotatges i bombardejos. S'inicia doncs la seva reconstrucció, tot i que ja no tornaran a fabricar automòbils, si no motors i components d'aviació sota la patent d'altres marques.

Al 1946 la fàbrica barcelonesa és adquirida pel INI, que inicia allí la construcció de camions creant la nova marca *Pegaso*.

Una marca amb ales



La part suïsa del nom de la marca s'explica perquè el geni de l'enginyeria que hi havia al darrera dels vehicles era Marc Birkigt, nascut a Suïssa al 1878. Considerat un excel·lent enginyer elèctric, va demostrar la seva validesa dissenyant vehicles pel empresari espanyol Emilio de la Cuadra.

Quan J.Castro va decidir entrar al mercat de l'automòbil, va honorar al seu protegit amb el nom de la companyia J.Castro, Constructora Hispano-Suiza de Automóviles S.L.. És aquí quan va aparèixer per primer cop la terminologia Hispano-Suiza ja que Birkigt va entrar a formar part en qualitat de soci industrial.

Quan al 1904 el local del carrer Floridablanca i tot el material que contenia fou adquirit pel grup d'empresaris capitanejat per Damià Mateu, va néixer La Hispano-Suiza, Fàbrica de Automoviles S.A on Marc Birkigt fou contractat en qualitat de director tècnic. Per aquest mateix motiu també a l'anagrama dels vehicles de la casa es fa referència al lloc de naixement de Marc Birkigt.

Al centre hi portava una roda de la qual sortien dues ales voluminosament emplomades, darrera un cercle més gran que portava les franges vermella/groga/vermella de la bandera espanyola, i a sota, la creu blanca sobre un fons vermell de la bandera suïssa.



**Anagrama Hispano-Suiza**



**Anagrama Hispano Guadalajara**

Com a curiositat destacarem que els FIAT 514, també anomenats Fiat-Hispania, produïts a Guadalajara mai van arribar a portar l'anagrama de FIAT, sino el de "La Hispano", amb la bandera republicana al fons.

Però sens dubte si hi ha quelcom que destaquí als Hispano-Suiza és la bellesa de l'emblema que porta sobre el radiador, una magnífica evocació d'una cigonya en ple vol, que va aparèixer per primer cop al model H6 al 1919.

La seva inspiració es remunta a l'Escuadrilla de les Cigonyes, creada al 1915. On d'entre els pilots en destacava Georges Guynemer, un òptim pilot i tirador

certer, caçador ràpid i intuïtiu que es llançava sobre l'enemic amb total sang freda convertint-se així en tota una llegenda. En morir l'11 de setembre de 1917, La Hispano-Suiza va voler col·laborar per erigir un monument al gran heroi de l'aviació. Va sol·licitar també canviar el nom del carrer de la Reunió -on s'ubicava la fàbrica francesa- pel del capità francès Georges Guynemer, en honor al intrèpid pilot francès de la Primera Guerra Mundial. L'avió d'aquest portava a més a més d'un motor Hispano-Suiza, una cigonya pintada com amulet de la sort. Aquesta, feia referència a la regió d'Alsàcia, annexionada per Alemanya i que França feia campanya per recuperar n'hi el control. En aquesta regió, la cigonya blanca era per excel·lència el símbol emprat per l'entitat de l'Alsàcia.

Sens dubte doncs, l'acord més transcendental per la firma fou adoptar la cèlebre cigonya pintada sobre el "Vieux Charles" com a mascota oficial de la marca. Per aquesta tasca, es va encarregar a l'escultor Francois-Victor Bazin una figureta que materialitzés l'estilitzat dibuix.

Aquest potent símbol de llibertat francesa també es va col·locar als Hispano-Suiza fabricats a Espanya.



*Hispano-Suiza*

MUSEU DE L'AUTOMOCIÓ

RODA