

Luksus spod znaku bociana



Hispano-Suiza H6B z nadwoziem szwajcarskiego projektanta Grabera, wyprodukowana na zamówienie przemysłowca i milionera Solomona Guggenheima dla jego córki na 25. urodziny. Obecnie auto stanowi własność Billa Inglera, który poddał je pieczołowitej restauracji

Wśród przedwojennych europejskich klasyków francuskie Bugatti, angielski Rolls-Royce, niemiecki Mercedes-Benz i włoska Alfa Romeo – to główne marki precyzyjnie skonstruowanych, ręcznie zbudowanych samochodów, które okazały się lepsze od innych. Ale najciekawszy, najbardziej innowacyjny i wyjątkowy pojazd powstał w Hiszpanii. Jest to Hispano-Suiza. Markę tę stworzyli wspólnie w 1898 roku hiszpański kapitan artylerii Emilio de la Cuadra i genialny, nadzwyczaj skromny szwajcarski inżynier Marc Birkigt.

Produkcja Hispano-Suizy, jak wielu innych ręcznie produkowanych samochodów, była ograniczona. Między 1919 a 1933 rokiem zbudowano zaledwie 2350 sztuk modelu H6. Ten luksusowy

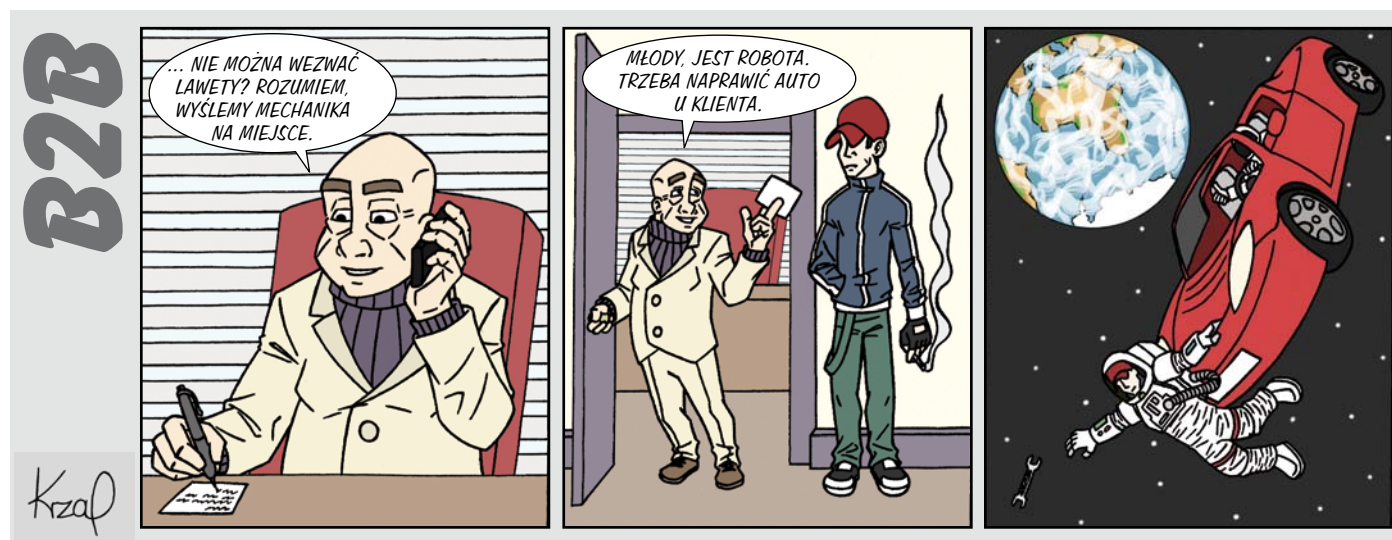
i zaawansowany technicznie pojazd z misternie wystylizowaną statuetką bociana na grilu przez pewien czas był najdroższy w Europie. Kupowali go królowie, prezydenci i milionerzy. Cena samego podwozia wynosiła około 1600 brytyjskich funtów, a za te pieniądze można było kupić dziewięć kompletnych citroënów albo morrisów. A przecież dochodził jeszcze koszt nadwozia.

Serce H6B stanowiła sześciocylindrowa jednostka napędowa o pojemności 6597 cm³, będąca w zasadzie połową prototypowego, zaprojektowanego przez Birkigta silnika lotniczego V-12. Osadzone na siedmiu łożyskach wał korbowy wykonano z jednego 300-kilogramowego kawałka litej stali. Aluminiowy silnik, którego blok odlewano w całości, osiągał

imponującą moc 135 KM przy zaledwie 3000 obr./min. Wyposażono go w pojedynczy wałek rozrządu i jeden opadowy gaźnik Solex. Smarowanie zapewniała rotacyjna pompa łożatkowa. Na instalację elektryczną składały się dwa akumulatory, dwie cewki, dwa rozdzielacze i po dwie świece zapłonowe na cylinder. Napęd przenosiło suche sprzęgło jednotarczowe i niesynchronizowana skrzynia przekładniowa o trzech biegach do przodu i jednym do tyłu.

Prawdziwie nowatorskie rozwiązanie dotyczyło hamulców z żebrowanymi bębniami na wszystkich czterech kołach, wyposażonych w opatentowane przez Birkigta wspomaganie mechaniczne, podczas gdy w innych konstrukcjach hamowane były tylko koła tylnej osi. A o wspomaganiu nikt wtedy jeszcze nie myślał.

Ostatni samochód Hispano-Suiza opuścił fabrykę w 1938 r. Łącznie wyprodukowano kilkanaście modeli w liczbie 12 000 egzemplarzy. Po wojnie hiszpański producent nie wrócił już do motoryzacji, pozostając nadal aktywnym w branży lotniczej. Choć ustała produkcja, reputacja marki przetrwała, a techniczna doskonałość ubrana w czystą elegancję jednych z najdroższych, luksusowych i zaawansowanych konstrukcyjnie samochodów swoich czasów do dziś wzbudza niekłamany zachwyt. ■



FOT. HEMMINGS.COM, ARCHIWUM

My wiemy jak!

Prosty sposób montażu uszczelniaczy olejowych PTFE

Zobacz wskazówki praktyczne Viktorii na www.victorreinz.com/victoria



Just seal it!
Victor Reinz® Sealing Technologies



VICTOR REINZ®



www.victorreinz.com