

# SOCIÉTÉ FRANÇAISE HISPANO-SUIZA

Société Anonyme au Capital de 39 500.000 Frs

**AUTOMOBILE · AVIATION · MOTEURS MARINS**

Usines et Bureaux : RUE DU CAPITAINE-GUYNEMER, BOIS-COLOMBES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : HISPANOTO-BOIS-COLOMBES

TÉLÉPHONE : CARNOT 13-03, 13-04, 13-05

Magasin d'Exposition: 150, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS-VIII<sup>e</sup>

TÉLÉPHONE : ÉLYSÉES 55-02

R. C. Seine 211.048 B.

# HISPANO ENTRE DANS L'HISTOIRE

EN 1909, M. Marc Birkigt, créateur de tout ce qui illustre le nom Hispano-Suiza, dessinait un châssis 15 HP. Sa Majesté le roi d'Espagne essaya le premier châssis qui fut fabriqué et le trouva admirable.

Et il ne voulut plus conduire qu'une Hispano-Suiza. Pour tout le monde, le châssis 15 HP fut le Châssis Alphonse XIII.

Sous ce patronage royal, le nom de Hispano-Suiza entra dans l'Histoire...

Vint la guerre.

Délaissant l'Automobile, M. Birkigt créa un moteur d'aviation qui s'imposa, immédiatement, comme supérieur à tout autre.

Parcourant les cieux sans relâche, les as alliés gravèrent profondément dans le livre de l'Histoire, à côté des leurs, le nom d'*Hispano-Suiza*.

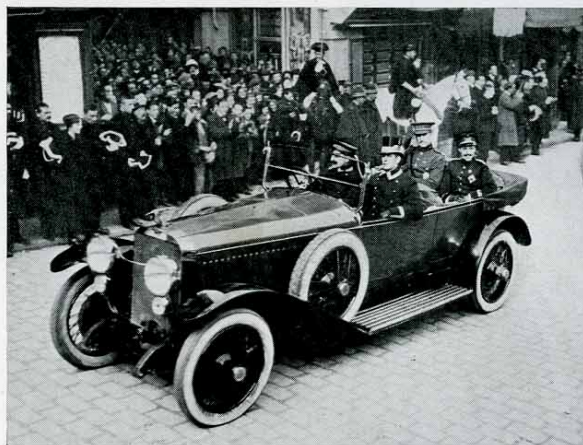
Guynemer à la gloire immortelle, Boyau, Coiffard, Dorme, parmi ceux qui tombèrent glorieuse-

ment, Fonck, Nungesser, Madon, Bishop, Rickenbacker, Scaroni, furent les preux français, anglais, américains ou italiens de la Grande Guerre. Le moteur Hispano-Suiza fut l'âme sans défaillance de leurs Spads ou de leurs Nieuports légendaires !

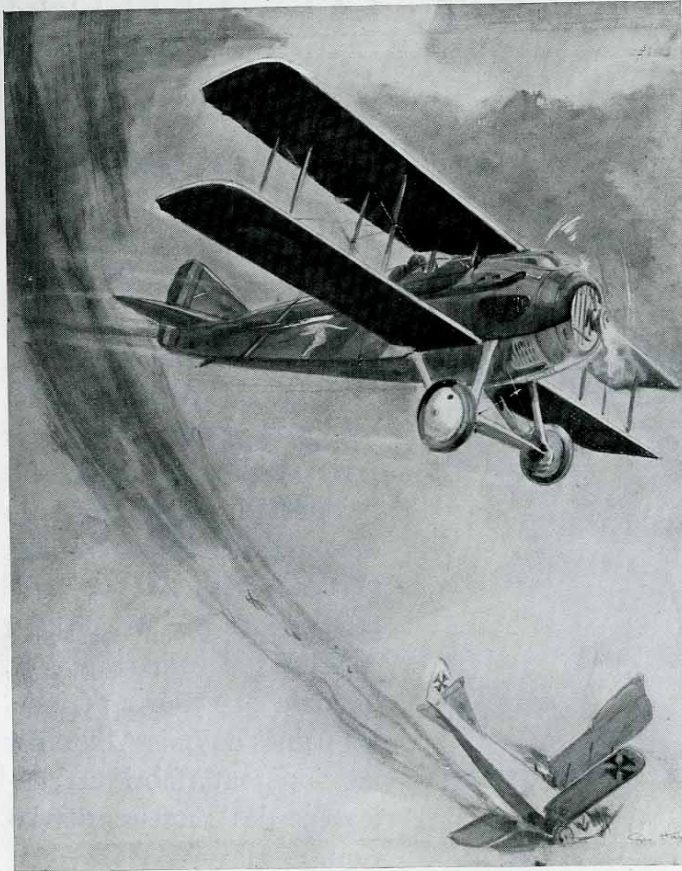
A la fin de la guerre, cinquante mille moteurs Hispano-Suiza avaient été fabriqués. Plus de la moitié des moteurs d'aviation utilisés par les armées alliées avaient été dessinés par M. Birkigt.

Enfin se termina la guerre. Pendant une courte période, les usines de Bois-Colombes continuèrent à fabriquer seulement des moteurs d'aviation.

Mais au mois d'octobre 1919, au Salon de l'Automobile, on pouvait déjà voir exposé le châssis Hispano-Suiza 32 HP six cylindres. Ce châssis fut tellement admiré par les techniciens, apprécié par les sportsmen, aimé par tous, que l'usine Hispano-



S. M. Alphonse XIII et Albert I<sup>er</sup>, à Madrid.

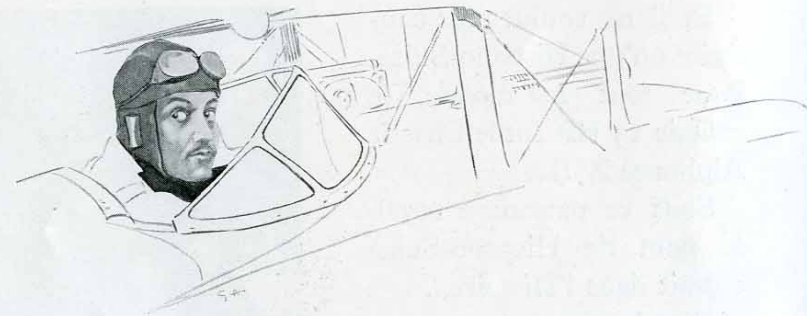


Combat aérien.

Suiza fut débordée par les commandes. La 32 CV Hispano-Suiza mérita rapidement le nom de « Reine des Voitures ».

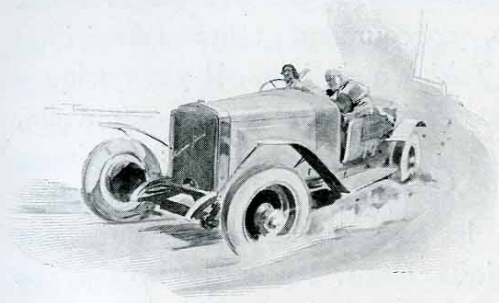
Sur la terre, sur l'eau, dans les airs, le nom d'Hispano-Suiza est associé aux prouesses sportives de l'après-guerre...

André Dubonnet, Philippe de Rothschild, Garnier, Bablot, beaucoup d'autres, utilisant leurs voitures personnelles, réalisèrent sur toutes les routes de France d'étonnantes performances.



Guynemer dans la carlingue du *Vieux Charles*.

Dans tous les meetings de canots automobiles, les cruisers munis du groupe marin Hispano-Suiza triomphèrent... Sur son racer, le 14 octobre 1927, le docteur Etchegoin établissait un record du monde de vitesse qui n'est pas encore battu, et, en septembre 1929, après une série ininterrompue de succès remportés un peu partout dans le monde entier, Hispano-Suiza triomphait encore à Venise



André Dubonnet au circuit de Boulogne.

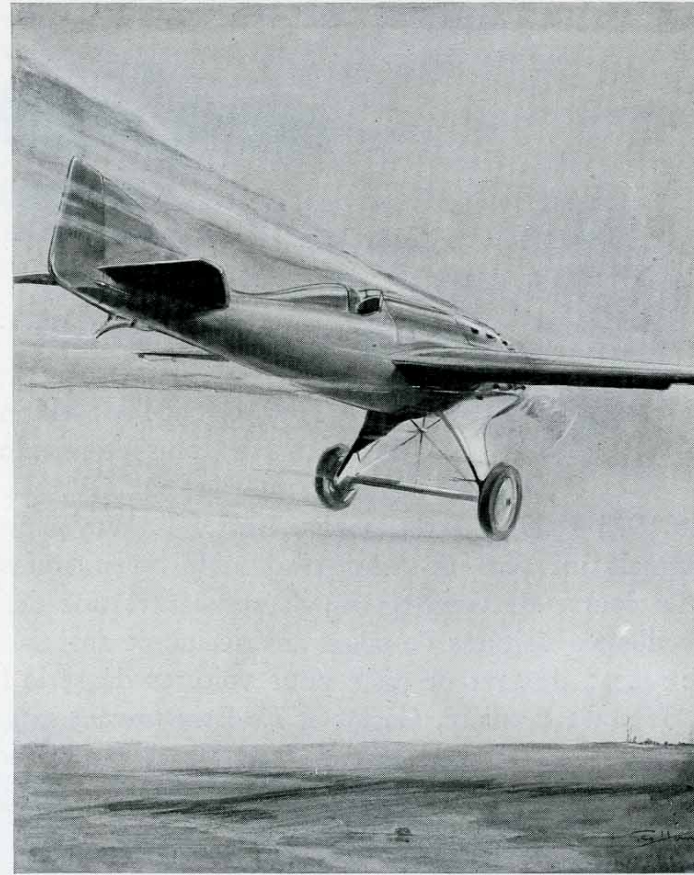
où le Vice-Président du Yacht Motor Club de France, M. François Sigrand, pilotant son "Pah-Sih-Fou" enlevait brillamment le Grand Prix, en

gagnant la Coupe Benito Mussolini.

Dans les airs, c'était une série ininterrompue de victoires : dans la coupe Deutsch de la Meurthe, dans la coupe Gordon Bennett, dans la coupe Beaumont ; Sadi Lecointe, Casale, de Romanet et bien d'autres se disputaient les trophées et les records du monde de vitesse et d'altitude.

Le 11 décembre 1924, l'adjudant Bonnet établissait un record du monde de vitesse qui n'est pas encore battu.

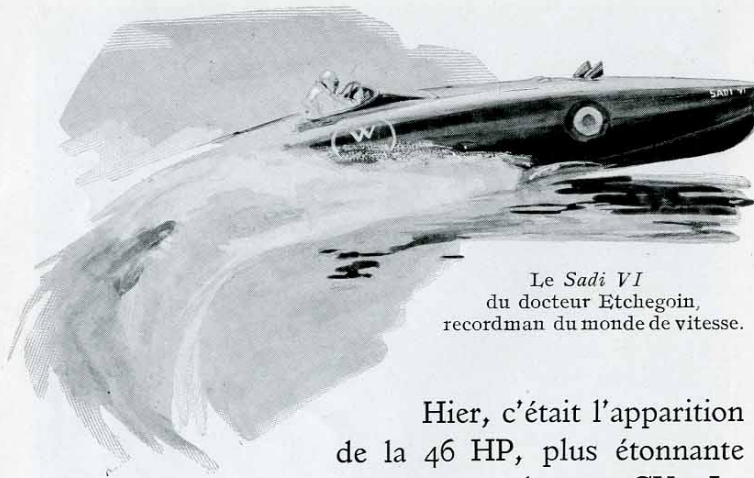
Puis les usines Hispano-Suiza, toujours plus grandes, fabriquèrent des moteurs d'aviation nouveaux, plus légers et plus puissants. Alors les ailes des oiseaux de France s'ouvrirent plus largement. Ce fut l'ère des grands raids. D'un seul coup d'aile, franchissant des milliers de kilomètres, d'illustres équipages : Girier-Dordilly, Costes-Rignot, reliaient



L'adjudant Bonnet sur l'avion détenteur du record de vitesse.

Paris aux contrées les plus lointaines de l'Asie.

L'effort de la Société française Hispano-Suiza se continue toujours.



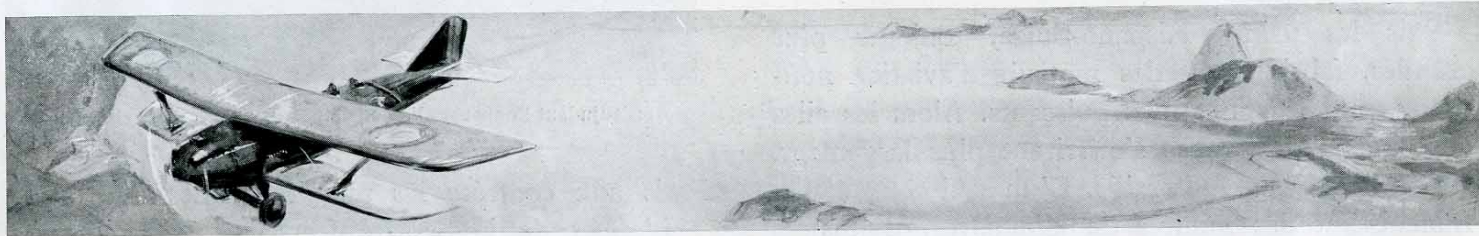
Le Sadi VI  
du docteur Etchegoin,  
recordman du monde de vitesse.

Hier, c'était l'apparition de la 46 HP, plus étonnante encore que la 32 CV. Le 18 avril 1928, à Indianapolis, M. C.-T. Weymann gagnait un pari de vingt-cinq mille dollars dans une course de vingt-quatre heures contre une des meilleures voitures de sport américaine et abaissait le record du tour de piste pour voitures de série ! L'année dernière, Costes et Le Brix traversaient,

sans escale, l'Atlantique Sud sur leur merveilleux Bréguet-Hispano, parcouraient toute l'Amérique et revenaient de Tokio en six jours. Il y a quelques mois, Jimenez et Iglesias, d'un seul coup d'aile, reliaient l'Espagne et le Brésil... Il y a quelques semaines, Lotti, Lefèvre et Assolant s'attribuaient la gloire d'être les premiers Français qui aient traversé l'Atlantique Nord. Partis de Boston, ils atterrissaient près de Santander en Espagne, ayant parcouru en 29 heures seulement, la plus grande distance qu'aucun équipage ait jamais parcourue au-dessus des flots sans apercevoir la terre.

Puis Costes partait pour New-York et, obligé par le mauvais temps de rebrousser chemin au niveau des Açores, revenait à Paris sans incident, n'en ayant pas moins réalisé un raid merveilleux de 5.400 kilomètres.

Et le même Costes, enfin, pilotant son *Point d'Interrogation* en compagnie de Bellonte, survo-



Costes et Le Brix survolant la rade de Buenos-Ayres, au cours de leur voyage autour du monde.

lait d'un seul trait l'Europe et l'Asie et atterrissait presque au rivage du Pacifique, s'attribuant ainsi le record du monde de vol en ligne droite...

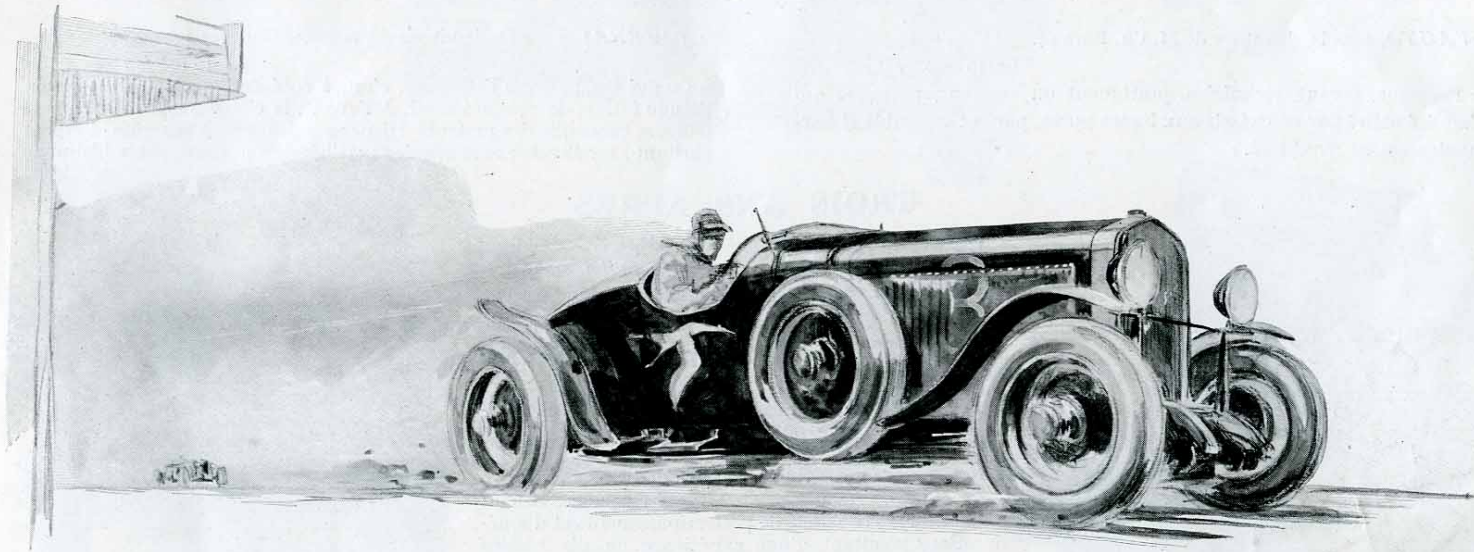
Les usines de Bois-Colombes toujours deviennent plus importantes, toujours fabriquent de meilleurs moteurs et de meilleures voitures.

Une gamme complète de moteurs d'aviation nouveaux, munis des fameux cylindres nitrurés, complétés par le célèbre moteur Wright fabriqué

sous licence, permettra demain d'animer les avions qui achèveront la conquête de l'air.

La 32 CV et la 46 CV, sans cesse améliorées et perfectionnées, rappellent encore, dans leurs grandes lignes et par leur apparence, les 32 CV de «1919»; mais elles ont su évoluer.

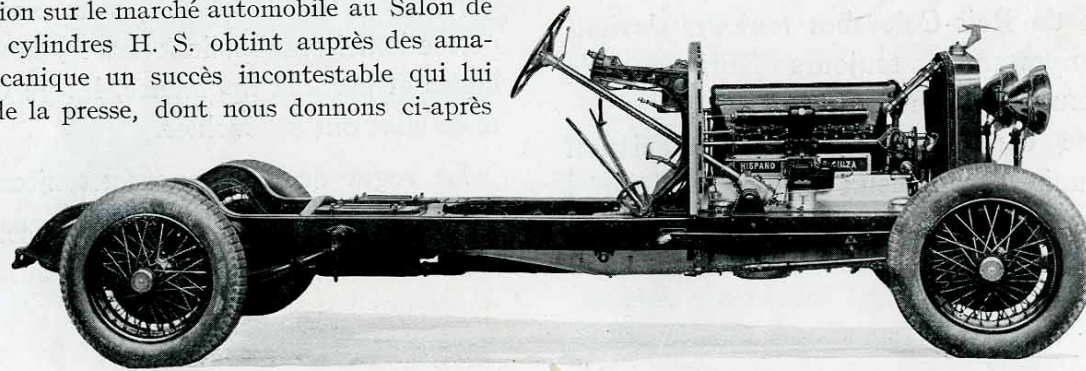
La vogue de l'Hispano est toujours plus grande. Hispano-Suiza a gardé son avance...



La voiture Weymann à Indianapolis.

# TROIS VUES DU CHASSIS HISPANO-SUIZA

Dès son apparition sur le marché automobile au Salon de 1919, le châssis 6 cylindres H. S. obtint auprès des amateurs de belle mécanique un succès incontestable qui lui valut les éloges de la presse, dont nous donnons ci-après quelques extraits :



De *l'AUTO*, sous la signature de M. Ch. Faroux.

*Le 19 octobre 1919.*

« Personne, savant, technicien, pratiquant ou amateur, personne qui n'ait été attiré par ce châssis aux lignes pures, par cet ensemble si harmonieusement équilibré. »

Du *JOURNAL*, sous la signature du regretté Georges Prade.

*Le 19 octobre 1919.*

« Ce qui frappe dans l'Hispano, c'est, à côté de la pureté des lignes, l'étude infinie de chaque détail. A l'avant, la cigogne symbolique de la fameuse escadrille des moteurs Hispano-Suiza, étend ses ailes d'argent abritant l'intelligence et la pensée sous l'héroïsme. Toute notre histoire. »

## TROIS ANS APRÈS

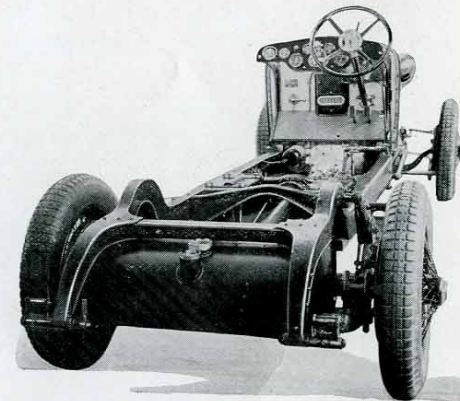
Dans *l'AUTO*, sous la signature de M. Ch. Faroux,

*Le 31 juillet 1922.*

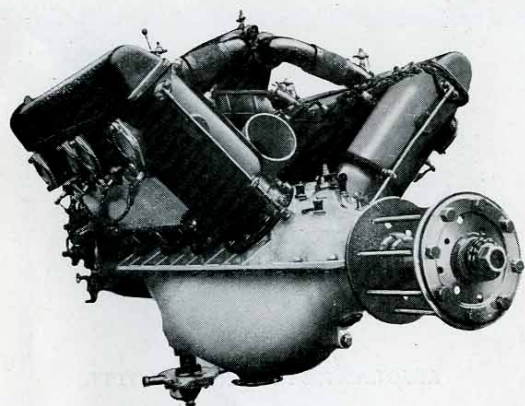
« Pour la deuxième fois, Hispano-Suiza gagne la coupe Boillot sur le circuit de Boulogne-sur-Mer. Ce fut la course la plus dure et la plus angoissante que j'ai vue. En certains points, le brouillard était tel qu'on n'y voyait pas à 100 m. et Bablot dépassa fréquemment le 170. Convenez qu'il fallait des freins comme ceux de l'Hispano-Suiza. »

« Aujourd'hui, on ne discute plus la voiture Hispano-Suiza, laquelle, du consentement universel, est devenue, en Europe comme en Amérique, un étalon de perfection. Et quelle exécution... Après la course, cela constituait un enseignement de lever le capot de Bablot, pas une goutte d'huile, on eût cru le moteur d'une voiture qui allait partir pour le Salon. »

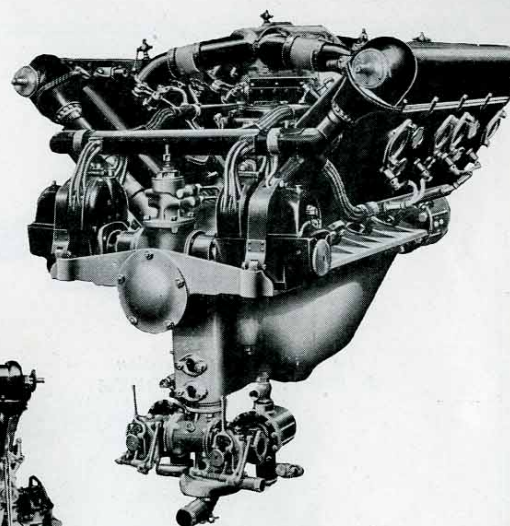
Le châssis présenté par la Société Hispano-Suiza au Salon de 1929 bénéficie de perfectionnements et d'améliorations résultant d'une expérience de dix années d'exploitation qui en font, indiscutablement, la meilleure des voitures existant sur le marché mondial.



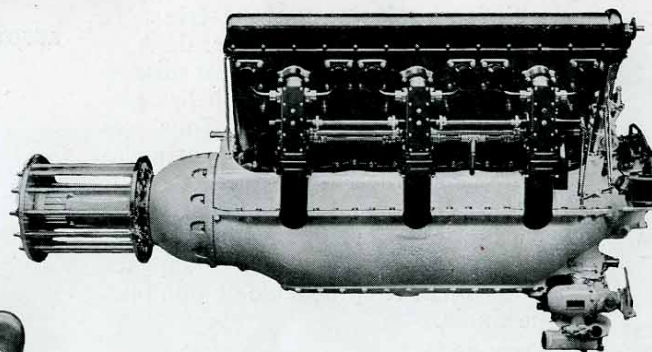
VUE  
DE QUELQUES MOTEURS  
HISPANO-SUIZA  
construits actuellement en série



Moteur 300 CV.



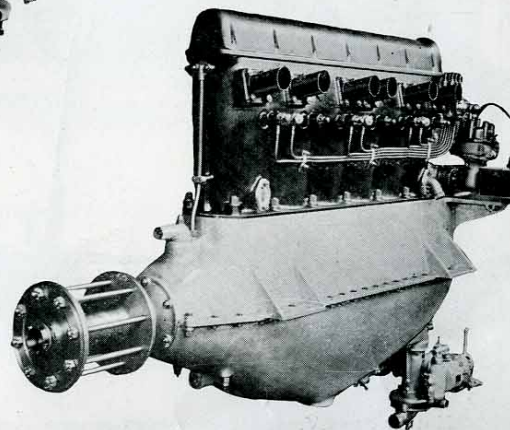
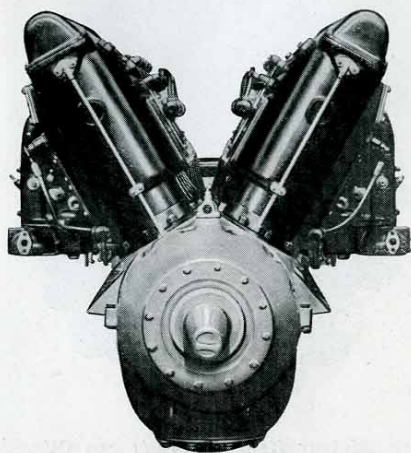
Moteur 150-180 CV.



Moteur 650 CV.

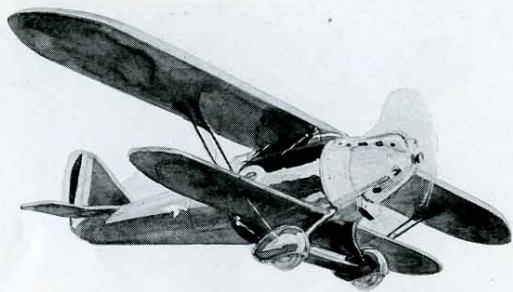
Moteur 500-600 CV.

Moteur 100 CV.



De tous les moteurs d'Aviation ceux de la Société Hispano-Suiza sont les plus connus. Leur fabrication fut entreprise en 1915 et, depuis cette date, tant en France qu'à l'Étranger, ils ont été construits à plus de 60.000 exemplaires, chiffre qui n'est peut-être pas atteint par la production de tous les autres constructeurs réunis et qui a donné à la Société Hispano-Suiza son expérience indiscutée.





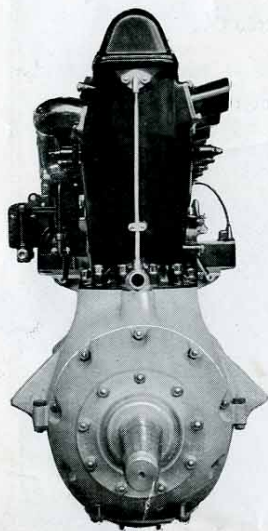
*Le Point d'Interrogation*  
de COSTES et BELLONTE

Le prototype de tous les moteurs *Hispano-Suiza* fut le 140 CV. qui devint plus tard le 180 CV, moteur de *Guynemer*, de *Fonck* et de tous les grands as des aviations françaises et alliées. La Société le construisait encore actuellement après l'avoir considérablement perfectionné.

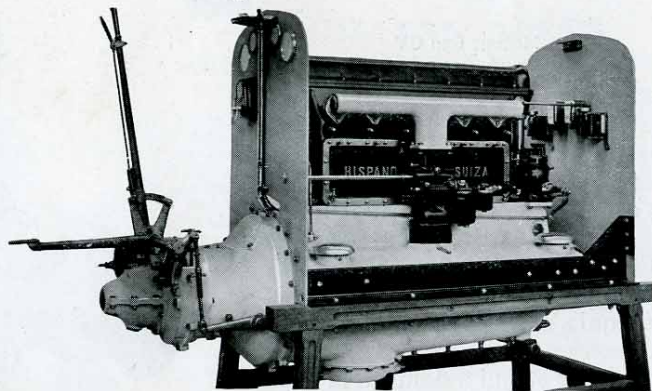
Depuis cette époque, la Société Française *Hispano-Suiza* a créé une nouvelle série de moteurs à 12 cylindres, de puissance élevée, lesquels, dès leur mise en utilisation, réussirent les plus belles performances restées inégalées. Tous ces moteurs possèdent les mêmes particularités de construction auxquelles vient s'ajouter l'utilisation dans leurs parties les plus vitales de l'Acier Nitruré dont l'emploi qui se généralise chaque jour assure un fonctionnement irréprochable et une plus longue durée.



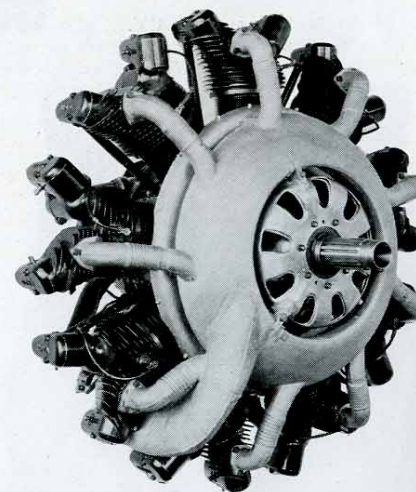
*L'Oiseau Canari.*  
ASSOLANT, LEFÈVRE ET LOTTI.



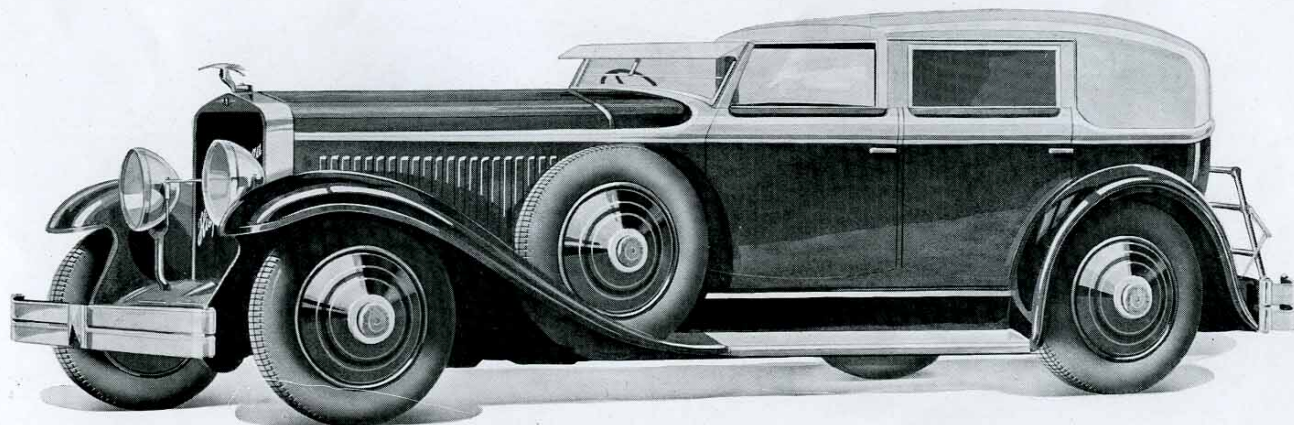
Moteur 250 CV.



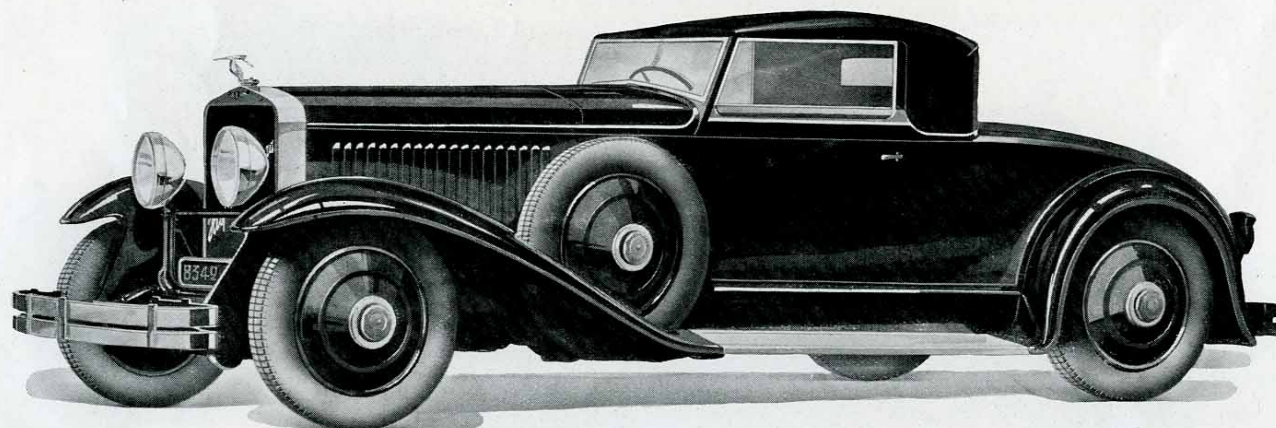
Groupe marin.



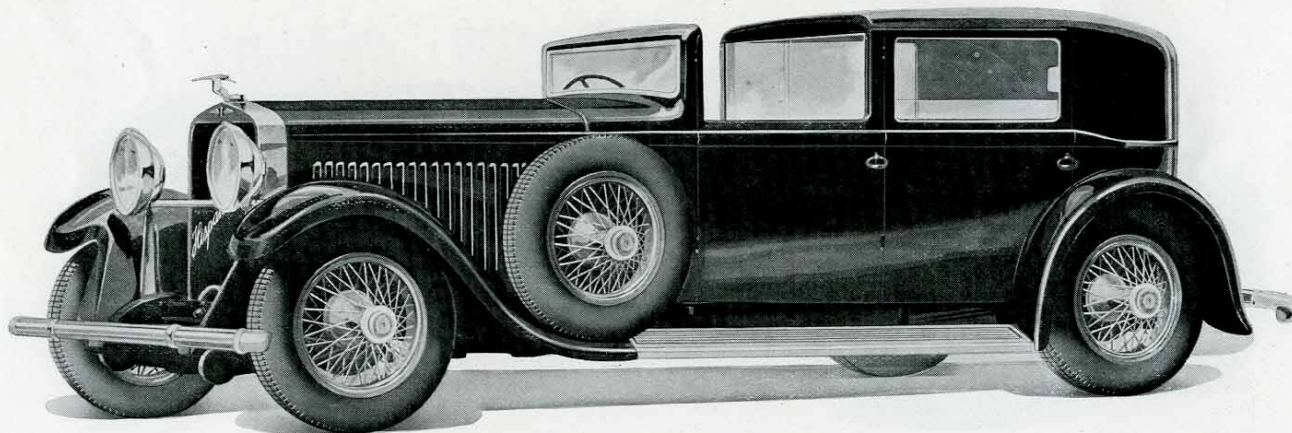
Moteur *Hispano-Wright* 250 CV.



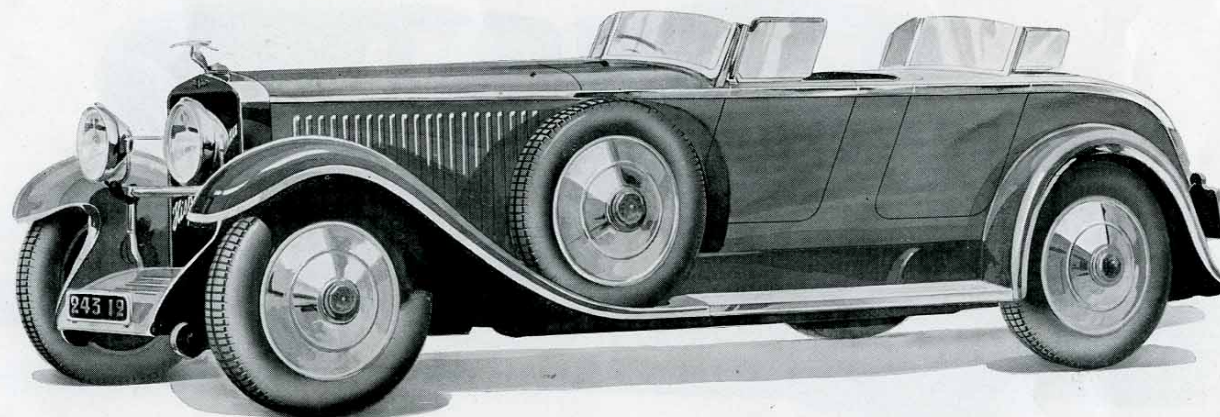
CHASSIS HISPANO-SUIZA 32 CV., CARROSSÉ PAR GALLÉ



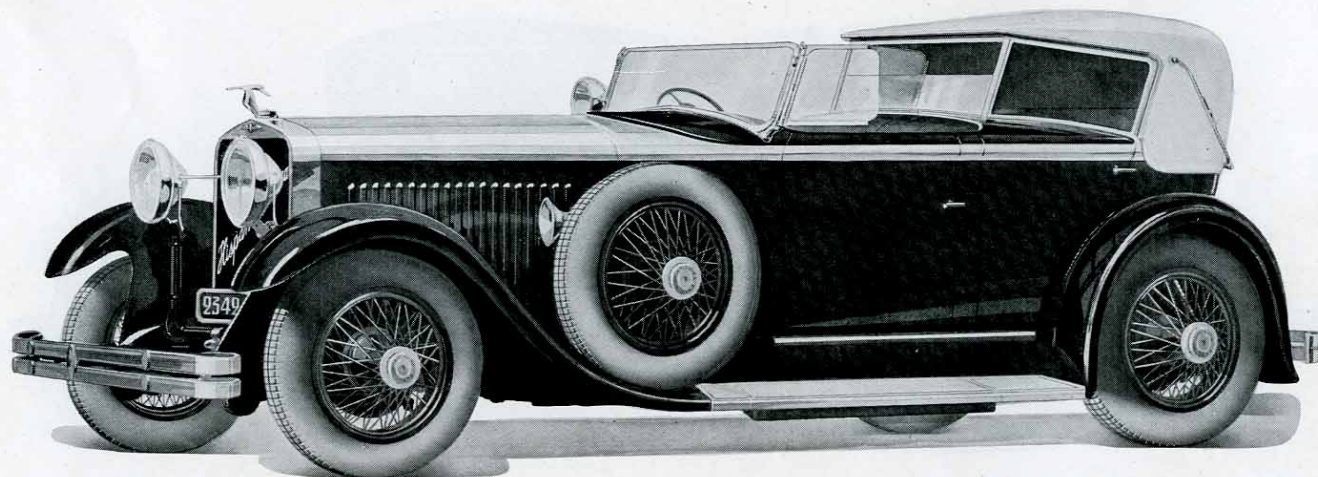
CHASSIS HISPANO-SUIZA 46 CV COURT, CARROSSÉ PAR BINDER



CHASSIS HISPANO-SUIZA 32 CV., CARROSSÉ PAR WEYMANN



CHASSIS HISPANO-SUIZA 46 CV. LONG, CARROSSÉ PAR MILLION-GUIET



CHASSIS HISPANO-SUIZA 46 CV. LONG, CARROSSÉ PAR GEORGES KELLNER ET FILS