

HUPMOBILE MODEL 20 RUNABOUT

Fe en la gasolina

Este automóvil, que ha cumplido sus primeros 110 años, es muy sencillo de manejar una vez que se aprenden cuatro habilidades y nos acostumbramos a la posición diferente de los pedales, aunque parezca que requiere conocimientos para ponerlo en marcha y rodar con él. Además, cuando se conduce provoca el deleite de gobernar una máquina ciertamente divertida, creada antes de que existiesen las carreteras asfaltadas.

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA (TEXTO). CLASSIC LANE (FOTOS)









Detalles llamativos. Arriba, un mando que activa un silbato que funciona con los gases del escape. En las imágenes de la derecha, la moldura de la marca, situada en el radiador, y la instrumentación, compuesta por un reloj horario y un velocímetro que está graduado hasta 50 millas por hora.



Ganador reciente del segundo premio en el Concurso de Elegancia de San Lorenzo de El Escorial, este ejemplar pertenece a una época en la que aún era escasa entre nosotros la difusión del automóvil e inimaginable la popularidad alcanzada en pocas décadas. Aún se consideraba como un vehículo de gente deportista y adinerada, que renunciaba a la comodidad y discreción de un carruaje de caballos y prefería aventurarse haciendo ruido por los caminos reales y las callejuelas de las ciudades.

En cambio, en Estados Unidos se fabricaron en 1900 nada menos que 4.192 automóviles, de los que un 38% eran eléctricos, un 40% de vapor y un 22% tenían un motor de explosión. Esta distinción según el tipo de motor comenzó a cambiar desde el descubrimiento en 1901 de un campo petrolífero en Beaumont, Texas, cuyos millones de barriles y la prospección de nuevos pozos hizo que el barril bajase de precio hasta 25 centavos de dólar, precio que convertía a la gasolina en el combustible económico.

En ese contexto, a lo largo de aquella primera década del siglo pasado hubo en Estados Unidos una creciente demanda de automóviles con motor de explosión. Entre los fabricantes de la época, Oldsmobile era el de mayor capacidad productiva, pues fabricó de 1901 a 1907 unas 19.000 unidades del modelo Curved Dash gracias al uso

por primera vez de una cadena de montaje. Dicho auto biplaza tenía un motor monocilíndrico de 1.560 cc y 5 CV, pesaba 390 kg y alcanzaba los 32 km/h, datos interesantes para un coche que se vendía por 650 dólares.

Precisamente en Oldsmobile trabajó el ingeniero Robert Hupp a comienzos de siglo, para después pasar a las fábricas de Ford y Regal, antes de constituir en 1908 junto a su hermano Louis y cinco socios capitalistas la Hupp Motor Car Company, con sede en Detroit. Ya en 1909, el 15 de febrero la compañía lanzó al mercado a un precio muy competitivo de 750 dólares el primer modelo de la marca Hupmobile, denominado Model 20 y tipo al que pertenece la unidad que ilustra estas páginas.

A diferencia del Oldsmobile Curved Dash, la dirección se gobierna desde un volante en vez de mediante una barra, y posee un motor de cuatro cilindros ciegos, instalado ya en posición delantera longitudinal. En su primer año de producción se construyeron alrededor de 500 unidades del Model 20, pasándose a producir en 1910 algo más de 5.000 ejemplares. Este modelo se siguió fabricando hasta 1913, año en que Robert Hupp dejó la compañía.

Al inicio, sólo se comercializaba con la carrocería tipo runabout, elaborada en Filadelfia por Hale & Kilburn, y Hupmobile ofrecía varios accesorios a sobreprecio, tales como un parabrisas por 30 dólares, una parrilla para colocar el equipaje (4\$), faros de acetileno (20\$), el depósito Prest-O-Lite que almacenaba el gas de la iluminación (18\$) o una capota que protegía de las incle-

EL BARRIL A 25 CENTAVOS DE DÓLAR, UNA DE LAS RAZONES DEL AUJE DE LOS COCHES CON MOTOR DE EXPLOSIÓN



Las luces de la época. Arriba, uno de los dos faros de acetileno, que proporcionan un haz blanco y potente. Bajo estas líneas y situado al lado de parabrisas, fero elaborado en latón que ilumina con la utilización de petróleo.



El puesto de conducción. La palanca de cambios, el freno de mano y la bocina de aire están situados en el exterior de la carrocería. El parabrisas dispone de dos lunas y se puede variar la mayor o menor entrada de aire al rostro de los ocupantes.



Motor y pedalier. Arriba, el propulsor de cilindros ciegos, cuya magneto Bosch distribuye la chispa en orden de encendido 1-2-4-3. Bajo estas líneas y de izquierda a derecha, el pedal del embrague, el central del acelerador y el derecho del freno.





Marcha más cómoda de lo esperado. En el camino de tierra, el Hupmobile avanza con suavidad sobre sus ruedas altas y estrechas, mientras que las suspensiones de ballestas resultan bastante confortables.

mencias por 40 dólares. Y su lema publicitario más difundido fue: «El coche más inteligente y de pequeño tamaño comercializado en América», que resumía las ventajas de su economía y facilidad de conducción.

Adquirido a un tratante francés en el salón Retromóvil de Madrid hace un cuarto de siglo por el recordado entusiasta Roberto Coll, este ejemplar pasó hace poco a manos de su amigo Enrique Castells, quien se ha encargado de ponerlo de nuevo en marcha y solucionar ciertos problemas de funcionamiento y ha vuelto a rodar con esa gracia que tuvo en sus orígenes. Tras sacarlo a mano del cobertizo donde se guardaba mientras se estuvo afinando y colocarlo al lado de las hortensias azules, luce en el radiador de latón la moldura Hupmobile, en tanto que sobresalen los faros de acetileno y los de petróleo colocados al lado del parabrisas. También destacan el termómetro ubicado en la cima de la coraza, y abajo las dos ballestas suspendidas del eje delantero.

En el lado derecho están a mano -aunque en el exterior de carrocería- el freno que actúa sobre los tambores traseros, la bocina de aire y la palanca de cambios. Por su parte, la carrocería queda realzada por las enormes ruedas de 30 pulgadas, cuyas llantas tipo artillería cuentan con doce radios. Asimismo, las aletas tienen un estilo elegante y funcional, e incluyen un estribo que facilita el acceso al

puesto de conducción, con la precaución de sortear los mandos citados. En la parte posterior se encuentra el neumático de repuesto, que va fijado detrás del depósito de gasolina. También se divisan la antigua matrícula francesa y la placa de Vehículo Histórico, que es del tipo anterior al año 2000, así como las luces de posición, una veterana luz de pare y un farol rojo de queroseno.

Tras comprobar el nivel de refrigerante en el radiador, hay que abrir el grifo de la gasolina, para que el combustible pase por gravedad al carburador. El paso siguiente es levantar el capó derecho, para acceder al depósito de aceite que lubrica por goteo el motor. Una vez comprobado el nivel de aceite, se procede a levantar el otro capó y abrir los cuatro grifos, situados en la cabeza de cada cilindro, sobre las válvulas de admisión, y se echa un chorrito de gasolina para facilitar el arranque. Después de cerrar los grifos, hay que tirar de la varilla que estrangula el paso de aire al carburador y, con la ayuda del acelerador de mano, permitir que durante la carrera de admisión pase la gasolina por succión a cada cilindro.

Un par de vueltas enérgicas a la manivela de arranque y el motor comienza a emitir las primeras explosiones, momento en el que hay que abrir el aire y regular el ralenti con la palanquita del acelerador manual situado en el volante. Hay que indicar que este vehículo no lleva regulación

**CON SUS 3,07 METROS DE LONGITUD, APENAS
ES MÁS LARGO QUE UNO DE LOS MINI
DISEÑADOS POR SIR ALEC ISSIGONIS**

**GRACIAS A LA SITUACIÓN
ELEVADA DE LOS ASIENTOS SE
CONSIGUE UNA EXCELENTE
VISIBILIDAD**



La necesidad forzosa de iluminar. Atrás y en posición baja, el farol posterior elaborado en latón. Por entonces se utilizaba queroseno como combustible y su luz avisadora de la presencia en movimiento del vehículo también se dirige hacia los dos laterales.



Mandos externos e internos. Muy a mano del chófer aunque fuera de la carrocería, la sonora bocina de aire, la palanca del cambio y el freno de mano. Dentro, destacan en la imagen el volante de madera y sus cuatro brazos metálicos.

de avance del encendido, que está prefijado, y a los tres minutos de arrancar el propulsor conserva ya su régimen bajo y acompasado.

En la mañana veraniega, optamos por plegar el cristal superior del parabrisas para sentir el aire en la cara, y acomodarnos en los asientos, cuyos respaldos están tapizados en capitoné de piel y recogen la espalda a la perfección, Enrique pisa a menudo el pedal central. No se trata del freno, sino que es el pedal del acelerador que a su vez actúa sobre el engrase. A medida que se pisa, el goteo lubrica los apoyos del cigüeñal y del árbol de levas. El resto del motor se lubrica por barboteo, al lanzar las bielas el aceite del cárter contra las paredes de los cilindros.

A la hora de iniciar la marcha, Enrique pisa el pedal izquierdo del embrague y desliza hacia delante la palanca de su lado derecho para engranar la primera velocidad. Va soltando el pedal de embrague y ejerce fuerza sobre el pedal central del gas hasta que el Hupmobile comienza a rodar. Y para evitar incidencias, señalaremos que el pedal derecho acciona los tambores traseros.

Sobre el camino de tierra que hemos elegido para la sesión, las ruedas altas y las suspensiones actúan de una forma más suave de lo imaginado y consiguen una rodadura agradable, que en la velocidad larga (2ª) permite avanzar de 25 a 50 km/h de manera cómoda.

La posición elevada el conductor asegura una buena visibilidad, a lo que también contribuye la carrocería cuya longitud es de 3,07 metros, apenas más largo que un Mini de los diseñados por Issigonis. Con esas dimensiones tan ajustadas, no es de extrañar que un Hupmobile Model 20 fuese en 1911 el primer automóvil que pasó a formar

Motor

4 cilindros en línea en 2 bloques de fundición, culata de fundición, 3 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. **POSICIÓN:** delantera longitudinal. **DIÁMETRO X CARRERA:** 82,55 x 85,72 mm. **CILINDRADA:** 1.835 cc. **COMPRESIÓN:** 4,0:1. **DISTRIBUCIÓN:** árbol de levas lateral, mandado por engranajes. **ALIMENTACIÓN:** carburador Breeze H3. **POTENCIA:** 16,9 CV a 1.700 rpm.

Transmisión

A las ruedas traseras. **CAMBIO:** Manual, de 2 relaciones y marcha atrás.

Bastidor

Chasis independiente, de acero, con largueros y travesaños. **SUSPENSIÓN DELANTERA:** eje rígido guiado por ballestas semielípticas. **SUSPENSIÓN TRASERA:** eje rígido guiado por barra y ballestón transversal. **FRENOS:** tambores traseros, con mando mecánico por varillas. **DIRECCIÓN:** de tornillo y sector. **RUEDAS:** llantas de tipo artillería, con 30 pulgadas de diámetro, y neumáticos de retalón en medida 30 x 3.

Carrocería

Tipo runabout, obra de Hale & Kilburn. **BATALLA:** 2.200 mm. **VÍAS DEL./TRAS.:** 1.700/1.700 mm. **LARGO X ANCHO X ALTO:** 3.070 X 1.700 X 1.775 mm. **PESO EN VACÍO:** 495 kg. **DEPÓSITO COMBUSTIBLE:** 41,7 l.

Prestaciones

VELOCIDAD MÁXIMA: 55 km/h. **CONSUMO MEDIO:** 12 l/100 km.

Fabricación

PRESENTACIÓN: Salón de Detroit, febrero de 1909. **ÉPOCA DE FABRICACIÓN:** 1908-1913. **UNIDADES FABRICADAS:** 43.891 ejemplares

Cotización

32.000 - 7.200 €

MERCADO	★ ★ ★ ★ ★
RECAMBIO	★ ★ ★ ★ ★
MANTENIMIENTO	★ ★ ★ ★ ★
REVALORIZACIÓN	★ ★ ★ ★ ★

parte del ejército norteamericano, en concreto de la 26ª División de Infantería. Como contrapunto, los neumáticos estrechos, la limitada potencia de los tambores traseros y el elevado centro de gravedad invitan a conducirlo con tranquilidad, que es como más se disfruta de las caricias del aire y de una suspensión agradable, además de esa satisfacción personal que genera el gobierno responsable y sensato de una máquina construida hace 110 años en un entorno adecuado a sus características.

En definitiva, un automóvil que aprovechaba la fuerza de la gasolina, cuya mayor economía relegó a los coches eléctricos y a los de vapor. Y así lo demostró entre 1910 y 1912 un Hupmobile Model 20 que salió de Detroit y emprendió la vuelta al mundo. Pasó por 26 países en un recorrido de casi 80.000 km y regresó 14 meses después. [mc](#)

EPÍLOGO

De precio económico y conducción sencilla en la época, este modelo contribuyó a popularizar el empleo de automóviles con motor de explosión en los Estados Unidos, aunque con menor repercusión que los Ford R y Ford S, fabricados hasta 1909 y muy parecidos en forma a este Hupmobile. Tanto por su carrocería abierta como por su facilidad de manejo, su empleo como vehículo de colección resulta sabroso, sobre todo por la ligereza del conjunto y el empuje logrado por el motor de cuatro cilindros.