

VIVEN AQUÍ

INVICTA TIPO S “LOW CHASSIS” 1933



BREVE HISTORIA DE LA MARCA

Invicta fue creada en 1924 por el Capitán Noël Campbell Macklin (padre de Lance Macklin, piloto británico de los 40 y 50), quién por entonces ya poseía una importante experiencia en la fabricación de automóviles, primero con los Eric-Campbell (1919-1926) junto con Hugh Eric Orr (de los respectivos segundos nombres surgió esta marca), y luego los Silver Hawk (1920-1921). Si bien siempre se relaciona a los Invicta con autos deportivos, el primer modelo de la marca, aparecido en 1925, se concibió como un automóvil de representación, cómodo y

lujoso, en el cual el uso del cambio quedaba reducido al mínimo; al respecto, durante muchos años esta marca dejaba de montar cuentakilómetros en sus autos.

El desarrollo de este modelo había sido financiado por Oliver Lyle, proveniente de la industria azucarera y Earl Fitzwilliam, que había sido responsable de los automóviles Sheffield-Simplex.

El primer prototipo fue desarrollado partiendo del chasis de un Bayliss-Thomas equipado por un motor Coventry-Climax de seis cilindros. Sin embargo, esta planta motriz no satisfacía a Macklin, por lo cual, luego de entrevistarse

ESTA MARCA BRITÁNICA, A PESAR DE UNA EXISTENCIA NO MUY PROLONGADA, SUPO GANARSE UN LUGAR DE PRIVILEGIO POR LA CALIDAD Y REFINAMIENTO DE SUS PRODUCTOS, LOS CUALES ALTERNARON ENTRE LUJOSOS AUTOS DE CALLE Y POTENTES DEPORTIVOS. AQUÍ LES PRESENTAMOS UN EJEMPLAR, ÚNICO EN ARGENTINA, CORRESPONDIENTE AL MODELO MÁS EMBLEMÁTICO DE LA MARCA, ADEMÁS MUY EXCLUSIVO POR EL ESCASO NÚMERO PRODUCIDO, LO CUAL LO HACE UNA VERDADERA RAREZA.

con Henry Meadows de Wolverhampton, junto con William Watson, proyectista de la fábrica, optaron por el conocido motor Meadows de 2.692 cc, también de seis cilindros, válvulas a la cabeza y cigüeñal de cuatro apoyos. Otras características eran la caja de cambios de cuatro marchas, suspensiones semi elípticas, y frenos mecánicos en las cuatro ruedas. Este auto atrajo a una clientela seleccionada, capaz de apreciar sus ventajas. En el desarrollo de este modelo, también intervino el renombrado piloto de record John Godfrey Parry Thomas, quien fue especialmente contratado por Macklin para que aportara su conocimiento adquirido en la pre-

guerra como diseñador de motores de aviación, y luego trabajando en la fábrica Leyland, con una serie de excelentes diseños como un V12 (basado en el Packard Twin Six), y más tarde un motor de ocho cilindros en línea. A partir de ahí comienza la fabricación en reducida serie, la cual se realizaba en el pequeño taller de Cobham (Surrey). Aquí el trabajo se limitaba a las operaciones de montaje y a la construcción de los chasis. En tanto, la mayor parte de las carrocerías la suministraba la empresa londinense Cadogan. Una vez concretada una venta, el chasis era probado por un chofer equipado con guantes, gorro y campera de cuero. Luego de recorrer 1.000

millas (1.600 km), el motor era completamente desarmado, y cada componente era revisado, reemplazando aquél que mostrara un desgaste o deterioro notable. De esta forma, los Invicta eran garantizados por no menos de cinco años desde su fabricación, tiempo en el cual podían aparecer algunas roturas.

En 1926 se continuó el desarrollo, aumentando la cilindrada a los 3.000 cc. y presentando un auto completamente nuevo, que equipado con doble encendido y dos carburadores S.U. podía alcanzar una velocidad máxima cercana a los 115 Km/h. Durante los siguientes dos años este modelo obtuvo una sólida reputación, y continuó en producción hasta 1929. Para reforzar este suceso, la fábrica decidió participar en varias pruebas de resistencia, obteniendo numerosos records. Entre sus pilotos se encontraba Violet Cordery, cuñada de Macklin y muy aguerrida volante, que obtuvo el record mundial de 10.000 y 15.000 millas en Monza, a un promedio de 56,47 y 55,76 mph respectivamente. Luego en Brooklands, la misma Cordery obtuvo un nuevo record para las 5.000 millas a un promedio de 73 mph. Finalmente, como para coronar un año exitoso, con un auto especialmente preparado, realizó un raid por cuatro continentes, recorriendo más de 10.000 millas. Estos logros le permitieron a Invicta obtener el Dewar Trophy de 1926, al mayor logro automotriz, título que repitió en 1929, cuando nuevamente Violet Cordery, acompañada por su hermana Evelyn y a bordo de un modelo Standard 4,5 Tourer, obtuvo otro record mundial. En este caso, girando en Brooklands más de 30.000 millas a un promedio de 60 mph. Volviendo a la actividad productiva y de desarrollo, el aporte de Parry Thomas se interrumpió al perder la vida tratando de batir un record de velocidad en las arenas de Pendine a bordo de su "Babs" (auto basado en el Chitty-Bang-Bang construido por el Conde Louis Zborowski - ver RC N° 13). Por entonces, estaba trabajando en un motor



VIVEN AQUI



con prestaciones aún más ambiciosas en lo deportivo. Macklin entonces, en la búsqueda de mayor performance y potencia, desarrolló el motor Meadows llevándolo a 4.467 cc, con lo cual se podía llegar cómodamente a los 145 Km/h. Además se mejoró el sistema de frenos, y otros aspectos mecánicos.

El primer "4,5" Invicta fue visto en el Motor Show de Londres de 1928. Su calidad de fabricación, instrumentos, terminación y controles estaba al nivel de Rolls Royce.

Por el hecho de ofrecer a los clientes la posibilidad de elegir la distancia entre ejes, la ubicación del volante (izquierda o derecha) y otros aspectos casi "a medida", el precio de los Invicta estaba por encima de su directo

competidor, el Bentley 4,5 litros, lo cual ponía en serias dificultades a la marca. Cuando el chasis de un Invicta costaba 1.050 libras, un Rolls Royce 20/25 HP completo costaba apenas 50 libras más, teniendo en cuenta que este modelo ya apuntaba a un mercado de autos de menor precio. Finalmente, la profunda caída de la Bolsa de New York produjo una gran recesión, lo cual hizo muy inoportuno este lanzamiento.

Para ello, en 1930 se resolvió introducir un modelo económico el Tipo A, cuyo precio era la mitad del modelo original. Esta rebaja fue posible cambiando instrumentos, reduciendo controles, y en definitiva bajando notablemente la calidad del auto.





“Invicta Low Chassis” por Jorge Ferreyra Basso - Acrílico sobre Tela de 60 cm x 70 cm.

El original puede ser adquirido a través de la redacción de RUEDAS CLÁSICAS. También disponemos de reproducciones en tela de 40 cm x 50 cm.///

VIVEN AQUÍ

Paralelamente, Macklin también buscó sacar algún rédito de los logros deportivos, y recomendó a Watson realizar una versión sport del modelo de 4,5 litros, la cual se iba a convertir en el modelo más recordado de la marca.

NACE EL TIPO S

Como producto de la victoria en su categoría de Donald Healey con un modelo de 4,5 litros en el Rally de los Alpes Austríacos de 1930, se comenzó el desarrollo de un auto deportivo, el cual fue presentado a fines de ese año. Se trataba del Tipo S, el cual llevaba el mismo motor Meadows de 4.467 cc de cilindrada, aunque la principal novedad estaba en su chasis rebajado y muy rígido, construido en aleación de acero cromo-níquel, y elásticos traseros en voladizo respecto de los largueros (tipo underslung). Siempre se ha sostenido que el diseño de este chasis se inspiró en el fantástico Delage 15 S8 Grand Prix de 1927 (Ver RC N° 6). Estaba equipado con una caja de cuatro velocidades, cuyo funcionamiento requería el doble embrague. Tenía doble encendido, por magneto, y bobina y distribuidor independiente, y se alimentaba por medio de dos carburadores S.U. de 40 mm. Llevaba frenos de gran diámetro (346 mm), y su potencia era de 115 CV a 3.200 rpm, lo que le permitía alcanzar una velocidad máxima cercana a las 100 millas (160 km/h) acelerando de 0 a 100 km/h en 14,4 segundos. A principios de 1931, la revista The Motor probó un Sport Tourer cua-

tro asientos, cuyo precio era entonces de 950 libras, y afirmaba que "el auto supera las 90 millas, y podría alcanzar las 100 millas en condiciones ideales". Hacia el final de su fabricación, algunas mejoras le permitirían llegar a los 140 CV a 3.600 rpm, superando cómodamente el tope de las 100 millas por hora. Al igual que en el Bentley Speed Model 3-litre, conocido como "The Red Label", el Tipo S fue apodado el "100 M.P.H. Invicta", aunque en ambos casos las fábricas nunca apoyaron ni aprobaron estas denominaciones.

Siguiendo la tradición de la fábrica, sus diferentes carrocerías (siendo la tipo Torpedo Sport la más conocida) eran realizadas por terceros. Así existieron ejemplares carrozados por prestigiosas casas como Freestone & Webb, Grose, Corsica, Vanden Plas, Salmons y Carbodies.

El Tipo S fue utilizado para diversas pruebas deportivas con buenos resultados, conducidos por pilotos de la talla de Raymond Mays quien mantuvo durante años el record para autos sport en Shelsley Walsh y triunfó también en Brooklands, el citado Healey, del que se destaca su actuación en el Rally de Montecarlo, con una victoria en 1931 (a pesar de correr sin frenos traseros gran parte de la carrera luego de un accidente en Suecia) y su segundo puesto al año siguiente.

Sin embargo, a pesar de estos sucesos, el Tipo S vio disminuir su reputación a causa de un grave accidente ocurrido ese mismo año al

ex piloto Bentley Sammy Davis durante el "Easter Meeting" en Brooklands, que lo obligó a pasar varios meses en el hospital, y al que se le dio una resonancia algo desmesurada, si bien el mismo Davis se encargó de aclarar que el auto nada tuvo que ver con los motivos del accidente. Este hecho, sumado además a la crisis económica de aquellos años no ayudó por cierto como un incentivo de ventas. Del Tipo S se fabricaron apenas 77 ejemplares, entre 1930 y 1934, de los cuales se estima sobreviven cerca de 50 de ellos, la mayoría en excelente estado.

LOS ÚLTIMOS AÑOS

Tanto el escaso éxito del Tipo A, como las escasas unidades fabricadas del Tipo S, a pesar de sus reconocidos atributos, pusieron en serias dificultades a Invicta.

Se intentó entonces una recuperación con un modelo de baja cilindrada. Así nació el 12/45, presentado en 1932, equipado con un pequeño motor Blackburne de seis cilindros con árbol de levas a la cabeza y 1.500 cc de cilindrada, que erogaba apenas 45 HP. Fue un fracaso, ya que apenas se produjeron 50 ejemplares. Aún peor suerte corrió una versión deportiva de este modelo, denominado 12/90, equipada con un compresor, chasis alivianado y una caja Wilson, que duplicaba la potencia de aquél. Lo mismo aconteció en 1933 con el 12/100, evolución del 12/45 con el motor llevado a 1.700 cc.





VIVEN AQUÍ

Mientras tanto, Macklin contrató a Reid Railton como consultor, a fin de realizar una evolución del Tipo S, llevando el motor a 4.900 cc y equipado con una caja pre selectora Wilson de cinco velocidades. Este modelo hubiera sido el Super-Invicta, pero no pasó de la etapa de prototipo. Railton había sido colaborador de Parry Thomas en la Leyland, y era muy renombrado por entonces como diseñador del auto de record "Blue Bird" de Sir Malcolm Campbell, así como del Napier-Railton Brooklands que pilotara John Coob.

En 1933, se produjo una grave crisis financiera en la empresa. Macklin se retiró de la misma, aunque conservando para sí los talleres primitivos de Cobham, y precisamente con el mencionado Railton, comenzarían a fabricar autos con esa marca, equipados con motores Hudson Eight de 4.168 cc, siendo una de las marcas inglesas más famosas en utilizar plantas motrices norteamericanas.

La Invicta pasó a ser propiedad de Earl Fitzwilliam, debiendo adecuarse a los locales de su propia filial en Chelsea, donde precisamente entre 1933 y 1935 se construyeron no más de una docena de los últimos ejemplares del Tipo S.

En 1937 se anunció la aparición de un nuevo modelo con motor de seis cilindros Talbot-Darracq y carrocería Coachcraft, pero no pasó de la etapa de prototipo.

Durante la Segunda Guerra, Invicta fabricó botes de alta velocidad para las fuerzas aliadas, siendo muy exitosos en la custodia de los mares del Norte del Europa, principalmente con el modelo Fairmile Class B.

Dando prueba de una gran tenacidad, Invicta intentó nuevamente llegar al éxito en 1946, cuando la empresa se trasladó a Virginia Water (Surrey). Watson proyectó un nuevo automóvil, con motor Meadows de seis cilindros de doble árbol de levas a la cabeza y 120 HP a 5.000 rpm, equipado con frenos hidráulicos, chasis con refuerzos en X, suspensiones independientes con barras de torsión y transmisión automática. Sin embargo, este nuevo modelo, denominado Black Prince, resultó demasiado complicado y caro (3.890 libras), fabricándose solamente 16 ejemplares. Además, la empresa Charlesworth que debía suministrar las carrocerías tipo cabriolet se declaró en quiebra en 1948.

La misma suerte corrió la empresa dos años más tarde, siendo sus activos adquiridos por la AFN Ltd., fabricantes de los Frazer Nash.

A principios del nuevo milenio, la marca Invicta ha renacido nuevamente, produciéndose en forma artesanal el Invicta S1 600 en la fábrica de Chippenham, Inglaterra. El auto está equipado por un motor V8 de 5.000 cc provisto por la SVT (Special Vehicles Team) de Ford en Estados Unidos, el cual una vez mejorado por Invicta, desarrolla una potencia cercana a los 600 HP, y alcanza una velocidad

máxima superior a los 320 Km/h. Construido en fibra de carbono, su precio (a fines de 2008) varía entre 156.000 y 236.000 dólares, dependiendo de opcionales y equipamiento.

EL AUTO DE ESTA NOTA

Se trata de un Tipo S de 1933, en este caso carrozado por Vanden Plas en versión Sport Tourer, siendo uno de los últimos ejemplares fabricados de este modelo (chasis N° 142), y en definitiva de la marca, por entonces con serios problemas económicos.

Fue importado a nuestro país por un reconocido coleccionista hace poco más de cinco años, quien a su vez lo adquirió en su país de origen a otro coleccionista. Su estado es impecable, y conserva cada elemento original, lo cual no es nada sencillo tratándose de un modelo de más de 75 años, y de una marca desaparecida poco tiempo después.

Lejos de convertirse en un elemento estático, su propietario lo usa asiduamente en su hábitat casi natural: los rallyes de regularidad. Como evocando a Donald Healey en Montecarlo, en su nueva vida ha participado en una edición de la Mille Miglia, tres de las Mil Millas Sport, una de la Gran Carrera, e incluso en una edición del Rally de los Alpes. Además de sobresalir por su belleza y estampa, ha sido un permanente animador en estas pruebas, venciendo en alguna de ellas. En más de una ocasión nos hemos referido en RUEDAS CLASICAS a este Invicta "Low Chassis". Hoy se lo presentamos para que lo disfruten en detalle. Otro ejemplar de lujo, que engalana el parque automotor histórico que vive aquí.

