

## Lo crea o no, Chrysler fue una vez el fabricante de automóviles más innovador de Detroit

Ingeniería, 29/01/2021



Piense en la historia de Chrysler y ¿qué le viene a la mente? Probablemente luchas financieras y autos K. Pero ese no

fue siempre el legado de Chrysler. En los días previos a Fiat, Daimler y Lee Iacocca, Chrysler era conocida como la potencia de ingeniería de Detroit, una empresa que desarrollaba innovaciones técnicas que fueron copiadas rápidamente por sus rivales de la ciudad. ¿Cómo se ganó esa reputación Chrysler y cómo se perdió?

Historia de Chrysler: lanzamiento con el automóvil más innovador de la industria

Chrysler estableció su reputación de experto en tecnología en cuanto a innovación con su primer automóvil. En el Salón del Automóvil de Nueva York de 1924, Walter P. Chrysler presentó un nuevo automóvil que fue considerado una obra maestra tecnológica. Su motor de seis cilindros en línea de 3.3 litros tenía una relación de compresión nunca antes conocida de 4.7: 1 y producía 68 caballos de fuerza. (A modo de comparación, el Ford modelo A de 1928 tenía un cuatro cilindros de 3.3 litros que producía solo 40 hp.) El motor estaba cargado con características innovadoras, incluida la lubricación a presión, un filtro de aceite y un filtro de aire del carburador que funcionaba como silenciador.

Pero lo que impulsó al Chrysler no fue menos innovador que lo que lo hizo detenerse: el Chrysler de 1924 contaba con frenos hidráulicos en las cuatro ruedas, esto en un momento en que la mayoría de los autos solo tenían frenos mecánicos en dos ruedas. Con sus ejes tubulares y amortiguadores, el Chrysler podía conducirse a su velocidad máxima de 120 km / h sin ensuciar los pantalones de jazz.

Historia de Chrysler: el talento detrás de las innovaciones

El Chrysler de 1924 no fue obra del propio Walter P.; era un gran hombre de negocios más que un gran ingeniero. Gran parte del desarrollo fue realizado por Carl Breer, Owen Skelton y Fred Zeder, un trío de ingenieros conocidos como los Tres Mosqueteros que Walter P. Chrysler trajo a bordo cuando fue contratado para cambiar Willys-Overland. Chrysler se hizo cargo de Maxwell en 1922, y los Tres Mosqueteros lo siguieron. Cuando Maxwell se reorganizó en Chrysler Corp. en 1925, Zeder fue nombrado ingeniero jefe.

Las innovaciones de Chrysler continuaron a un ritmo rápido. En 1925, Zeder desarrolló un amortiguador de vibraciones y soportes de motor de goma para reducir la vibración. En 1930, Chrysler fue el primer fabricante de automóviles en adaptar el carburador de corriente descendente más eficiente (a diferencia del carburador de corriente ascendente común) a un automóvil de pasajeros. En 1931, Skelton desarrolló un nuevo método para montar el motor en el chasis que alineaba su eje de balanceo natural con su centro de gravedad, reduciendo aún más la vibración. El sistema se llamaba "Floating Power" y Chrysler publicitaba las luces del día.

Historia de Chrysler: antes de la automática, Chrysler automatizaba la transmisión

El Airflow de 1934, vendido bajo las marcas Chrysler y DeSoto, era un poco demasiado futurista para el mercado, pero tenía una característica bastante innovadora, una función de sobremarcha automática. Con la transmisión en segunda o tercera marcha, el conductor podría activar la sobremarcha levantando momentáneamente el pedal del acelerador.

Otro desarrollo de la transmisión de Chrysler fue Fluid Drive, que reemplazó el volante con un acoplamiento hidráulico (similar a un convertidor de par pero sin el efecto multiplicador de par). Junto con una transmisión manual convencional, permitió al conductor detener el automóvil y despegar nuevamente sin pisar el embrague.

Fluid Drive también se puede combinar con una transmisión semiautomática. El semiautomático tenía rangos bajos y altos, cada uno con dos velocidades. El conductor podría cambiar a rango alto, luego arrancar y detener el automóvil sin usar el embrague. Levantar el acelerador a aproximadamente 20 mph permitiría que el automóvil cambie a su rango de velocidad más alto, y pisar el acelerador forzaría un cambio descendente. El embrague solo era necesario para cambiar a rango bajo (para una mejor aceleración) o marcha atrás.

Historia de Chrysler: arranques con llave, zapatos adheridos y cabezas hemi

La Segunda Guerra Mundial redirigió gran parte de la atención de Chrysler hacia el esfuerzo bélico, pero a fines de la década de 1940, las innovaciones volvieron a aparecer. En 1949, Chrysler introdujo forros de freno adheridos, reemplazando los remaches que antes unían los forros a las zapatas y aumentando la vida útil de los frenos. El Chrysler de 1949 fue el primer automóvil que se podía arrancar girando la llave de encendido en lugar de presionar un botón separado.

En 1951, Chrysler introdujo una innovación en la que todavía confía en la actualidad: la culata semiesférica. Los motores Hemi pudieron extraer más potencia y una mejor economía de combustible del combustible de bajo octanaje disponible en ese momento.

Donde Chrysler no innovó, a menudo mejoró. Packard y Cadillac introdujeron el aire acondicionado en 1940 y 1941, respectivamente, pero el sistema Airtemp de 1954 de Chrysler supuso una gran mejora. Era mecánicamente más simple, más eficiente, se enfriaba más rápidamente y usaba aire exterior en lugar de reciclar el aire de la cabina. Chrysler introdujo la transmisión de botón en 1956 y la suspensión de barra de torsión en 1957. En comparación con los resortes helicoidales convencionales, las barras de torsión ahorraron peso y permitieron reconfigurar el varillaje de dirección para reducir el retroceso.