

## Pegaso S.A.

Der Staatsbetrieb ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.) in Madrid beschloss nach der Übernahme von Hispano-Suiza, die auf Nutzfahrzeuge umgestellt werden sollte. In der Umstellungsphase wurde eine Kleinserie von luxuriösen Kleinwagen geplant. Dies sollte der Belegschaft als Schulung dienen. Don Wilfredo Ricart wurde von Alfa Romeo abgeworben um dies durchzuführen. Er nutzte die Gelegenheit dazu um den Pegaso V8-Zylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen zu entwerfen.



Don Wilfredo Ricart.

Er entwarf den bekanntesten Pkw der Marke, das Prestigeobjekt Pegaso Z-102, das 1951 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt wurde. Dieser Sportwagen war für die 1950er Jahre fortschrittlich konstruiert, wurde aber nur knapp hundert Mal gebaut. Er hatte anfangs einen 2,5-Liter-V8-Motor mit je zwei obenliegenden Nockenwellen (DOHC), mit desmodromischer Ventilsteuerung (keine Ventildfedern). Ein 2,8 Liter V8 Motor mit vier Weber-Doppel-Fallstromvergäsern wurde verbaut. Auf Kundenwunsch mit Motoraufladung um die Leistung zu erhöhen.

Das Fahrwerk – vorne Einzelradaufhängung, hinten eine De-Dion Achse. Das Fünfganggetriebe war hinter der Hinterachse (Transaxle) und ein selbstsperrendes Differenzial.

Die Karosserien waren nicht alle gleich. Es gab Werkskarosserien, doch namhafte Karosseriebauer wollten die Sportwagen dieses Herstellers gestalten. Der Z-102 hatte gewisse Entwicklungsmängel, trotzdem war der Sportwagen sehr beliebt. Selbst in seiner einfachsten Ausführung erreichte der Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von 200km/h. Die Versionen mit Kompressor zählten mit bis zu 265 kW (360 PS) und einer Höchstgeschwindigkeit von über 250 km/h zu den schnellsten Sportwagen ihrer Zeit.

Das Nachfolgemodell Typ Z-103 wurde 1955 vorgestellt, der ebenfalls einen V8 Motor hatte. Der Hubraum reichte hier je nach Variante von 2.816 bis 4.780 cm<sup>3</sup>; auf Wunsch war wiederum ein Kompressor erhältlich. Ab 1957 wurden exklusive Cabriolets mit 3,2- und 4,5-Liter-Motoren beim einheimischen Karosseriebauer Serra gebaut.



Wegen der bescheidenen Verkaufszahlen, nicht zuletzt wegen des sehr hohen Preises, wurde 1958 die Pkw-Produktion aufgegeben. Kurz darauf wurden auf persönliche Anordnung von Franco die Fertigungsanlagen demontiert und verschrottet. Insgesamt wurden vom Pegaso-Sportwagen in allen Ausführungen nur etwa ca. 100 Exemplare gebaut.

Nach Einstellung der Sportwagen Produktion konzentrierte man sich wieder nur noch auf die Hauptaufgabe der ENASA, die Produktion von Nutzfahrzeugen.



Die dank des langen abgeschotteten spanischen Marktes und der dortigen Zulassungsvorschriften sich zunächst auf die Produktion von Pritschenwagen und Kippnern beschränkte. Die 1000er Serie der Frontlenker-Lkw mit geteilter Frontscheibe hatte bereits 1963 160 PS (118 kW) aus einem Reihensechszylindermotor. Dabei kam es zu eher ungewöhnlichen Lkw-Modellen (zumindest im Vergleich zu anderen Ländern) von besonderer Länge mit zwei gelenkten

Vorderachsen und einer oder zwei angetriebenen Hinterachsen. Außerdem gehörten Omnibusse zum Lieferprogramm.

Pegaso stellte seit den 1950er Jahren auch diverse Militärfahrzeuge für die Spanische Armee her.

Ab 1960 beteiligten sich laufend andere Hersteller bei Pegaso: Britischen Leyland Motors, DAF, ICH- International Harvester, Seddon Atkinson, MAN. Ende der 1980er Jahre wurde Pegaso Privatisiert und 1990 erwarb IVECO die ENASA Werke.

Der Firmenname Pegaso wird als eigene Marke von IVECO in Spanien fortgeführt.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 05.07.2019

Bilder ID: 201945

© VOZ-Archiv