Pegaso: Un sueño imposible.

JAIME ARRADI (Equipo Editorial)

PEGASO, su historia, sus grandes logros y también su final, constituyen uno de los mitos más sorprendentes, no solo del desarrollo de la automoción en España, sino también de la historia automotriz mundial y no en modo alguno es una exageración de este articulista, pues en breve les doy varios motivos para que Vds. me concedan su aprobación.

Un coche *PEGASO* cualquiera de los fabricados en los 50, se cotiza hoy en día por encima del millón y medio de euros, ahí va otro ejemplo, los vehículos acorazados diseñados por Pegaso en los finales de los 70 y primeros 80, los BMR, fueron exportados a diversos ejércitos del mundo, entre ellos, al de Perú, Egipto, Arabia Saudita y su número alcanzó la cifra de 2.000 unidades, era tiempos en los que casi nadie se atrevía con vehículos sobre ruedas 6x6 y la exportación de diseños militares estaba restringida a las llamadas grandes potencias. Después, Francia y posteriormente USA, fabricarían los suyos. El modelo francés hecho por la estatal GIAT, el VAB, es casi una copia del BMR.

Espero haberles convencido ya, así que si me lo permiten vayamos a esa apasionante historia, que es también la de la industrialización de España y la de sus protagonistas, nuestros ingenieros.

En nuestro artículo anterior sobre Hispano Suiza, dijimos que,

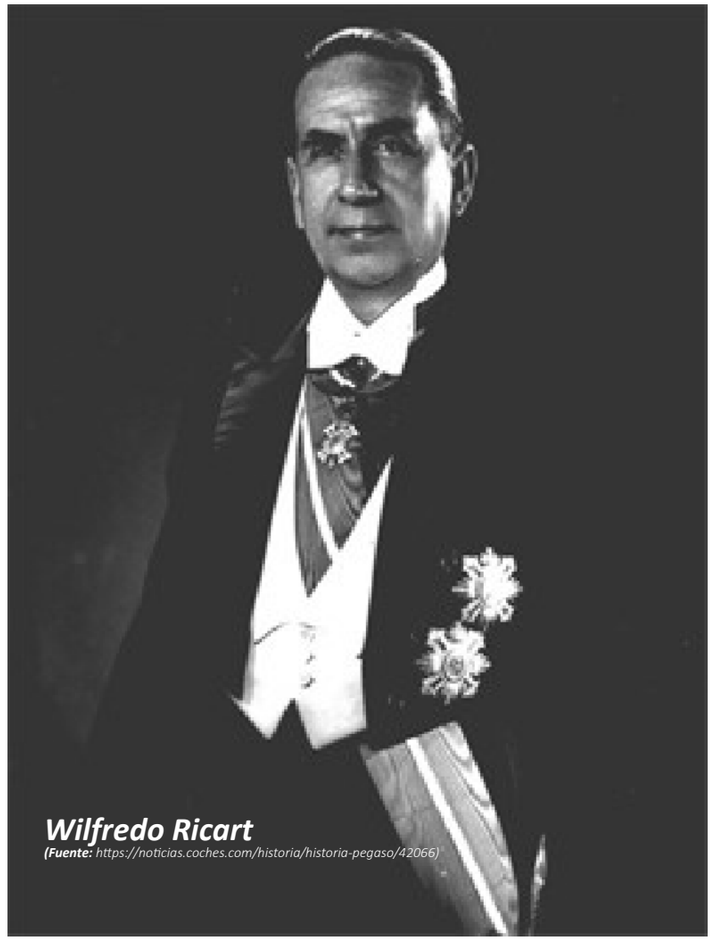
"en 1941 se había creado el INI. El INI incluye una sección de su grupo empresarial dedicado a la industria automotriz: ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA, 1946) más conocida como Pegaso. La mentalidad pro-estatal de los

primeros años del franquismo y la certidumbre de que Hispano Suiza, a pesar de sus buenos desarrollos en camiones de los 40, concluye en que HS ya no tiene capacidades suficientes y obligan a Miquel a vender sus instalaciones, patentes y a ceder su personal a PEGASO. Aquí concluía una gran aventura española en el mundo del motor y empezaba una nueva, la de PEGASO."

Por aquellos entonces el presidente del INI era el General Juan Antonio Suanzes. Suanzes, ingeniero naval, tuvo un papel muy relevante en la creación y posterior desarrollo de PEGASO como veremos más adelante.

Así pues, PEGASO se crea asentada en las instalaciones fabriles de la antigua Hispano Suiza, pero su sede central se establece en Madrid, en la carretera de Barcelona, a orillas del rio Jarama y muy cerca de San Fernando de Henares.
Pero además de instalaciones hacía falta un muy buen director técnico y mucho personal capacitado. La misión se presentaba difícil tras la contienda, pero ahí es donde surge una figura esencial para la remotorización española tras la guerra civil y la de la creación de PEGASO y es la del ingeniero Wilfredo Ricart Medina (1897-1974), quien daría alas al caballo de Pegaso, y no solo en su logo.

Es preciso dedicar unas líneas a Ricart, porque además de ser poseedor de una trayectoria profesional interesantísima como



Wilfredo Ricart
(Fuente: https://noticias.coches.com/historia/historia-pegaso/42066)

ingeniero, sin él, los inicios de PEGASO y los exclusivos coches y primeros camiones diésel que salieron de sus factorías no hubieran sido posibles.

Wilfredo Ricart fue siempre un ingeniero aventajado, acabando su carrera a la temprana edad de 20 años. Siempre estuvo muy unido a nuestra anterior gran marca, Hispano Suiza, diseñando diversos equipos para sus motores, carburadores e incluso motores completos que fueron fabricados posteriormente en Hispano Suiza, aunque nunca llegó a ser empleado de la empresa. También colaboró con la empresa Elizalde, también barcelonesa y hoy mítica fabricante de fastuosas berlinas ya desaparecida.
En una entrevista publicada poco antes de su fallecimiento declararía:

"Yo nunca fui empleado de Hispano-Suiza, pero mantuvimos siempre excelentes relaciones. Yo diseñé un motor que esta firma fabricaría para la Sociedad de Motores Superdiesel, que presidía el conde de Figols. Se hicieron cien unidades, destinadas a embarcaciones pesqueras.
En aquéllos situé una bomba de barrido encima de cada cilindro y logré la distribución de aire sin válvulas, sino por medio de un distribuidor rotativo".

Ricart había nacido y estudiado su carrera de ingeniero industrial en Barcelona y fue precisamente ahí donde encontró el caldo de cultivo para su inmersión en el mundo del motor. Recordemos que cuando él se gradúa y empieza a trabajar como ingeniero, primeros años 20, la Hispano Suiza de la ciudad condal, era una empresa ya internacional y muy pujante, amén de otras tantas que ahí operaban.

Ricart con otros socios monta varias empresas que llevan siempre su apellido, desarrollando sus primeros motores de automoción. Aunque como él mismo confesaría, lo que le gustaban de verdad eran los motores de aviación.
Desde los primeros años 20 hasta el inicio de nuestra contienda, su actividad es febril. Diseña motores de todo tipo, tanto de gasolina de 4T y 2T, como motores diésel atmosféricos y sobrealimentados. Empieza su obsesión con los dos árboles de levas en culata, diseño que después llevaría a sus coches PEGASO. A su vez colabora con HISPANO SUIZA, donde les diseña un motor que ellos fabricarían: 1600 cc diésel y 50 CV, todo un logro para la época.

Ricart incluso desarrolla y diseña sus propios prototipos de coches avanzados: el RICART 226 y el RICART 266. El primero, un seis cilindros de 1.500 cm^3, llegó a exponerse en el Salón del Automóvil de París de 1926 (de ahí la denominación), a donde llegó él mismo como conductor con una media de 65 km/h y con el que viajó a la capital francesa en menos de una jornada. Uno de esos Ricart aun sobrevive en la colección privada de Ramón Magriñà.

1936 es un año crucial para Ricart, entra a formar parte del equipo de Alfa Romero. Su fama había llegado hasta la Italia de Mussolini. Todo empezaría años antes, cuando Ricart es capaz de resolver una serie de problemas técnicos de los motores diésel de aviación de Alfa, operando como consultor externo. A partir de ahí se inicia una relación fluida con Alfa con frecuentes viajes al país. Es así como principia su trayectoria en Alfa Romeo, donde llega a ocupar puestos de alta relevancia técnica. Allí conoce a Enzo Ferrari, se introduce en el mundo de la competición, donde se conjugan los más refinados avances técnicos y se constituiría un equipo de colaboradores de muy alta cualificación. Allí también desarrollaría autos de competición con motores sobrealimentados y de una enorme potencia, incluso para los estándares de hoy en día.

Llegado el fin de la contienda mundial, allá por el año 1945, Ricart se ve obligado a escapar de Italia por miedo a las represalias. Vive escondido por algunos meses y por fin llega huyendo, casi campo a través, a España nuevamente, y es entonces cuando Suances, director general del INI, lo llama para hacerse cargo de la dirección técnica de la nueva y recién creada PEGASO. Tras varios titubeos y varias contraofertas de otras empresas, incluida alguna americana, decide aceptar la oferta del INI para hacerse cargo de ENASA o PEGASO.

La España que se encuentra Ricart, era bien diferente de la que él había abandonado en 1.936. Las instalaciones fabriles de Hispano Suiza estaban muy deterioradas, no había personal técnico cualificado, las carreteras se encontraban en mal estado y los medios de trasporte de mercancías y personas eran testimoniales.

Imagen del catálogo del Z-102
(tomada por autor)

Había que empezar casi de cero. *El encargo era dotar a los españoles de medios de trasporte de pasajeros y mercancías a la mayor brevedad posible*. Ricart se pone manos a la obra, pone como condición que se le permita traer parte de su equipo de Alfa Romeo. También se enfrenta a la falta de cualificación del personal fabril y técnico. Idea un plan y es *hacer lo que él mejor sabía hacer*: *coches de muy altas prestaciones y calidad*. Partiendo desde cero, diseñando y fabricando en las propias instalaciones de PEGASO. Casi artesanalmente e involucrando al nuevo personal técnico, para que se fuera formando, especializando y asimilando los estándares de calidad que ya habían dejado de existir en la década de los 50 en España. Según las propias palabras de Ricart vertidas en una entrevista:

...” El coche Pegaso nunca fue visto como una proposición comercial. Tenía que llegar a serlo, pero la construcción del coche fue una solución para hacer menos costosa una escuela de mecánica fina de cara a una maestranza que, por aquellos años, estaba un poco acostumbrada a la chapuza. Yo tenía que formar mecánicos. El camión tenía que ser construido muy bien, para que, a base de calidad, tuviese un mercado. No se podía admitir desde ningún punto de vista una baja calidad y por eso había que formar un plantel de hombres capacitados. Como una escuela para hombres es carísima, encontramos que la forma más económica de que se fueran entrenando y aprendiendo era que hicieran algo que absorbiese mucha mano de obra…”

En 1951 nace el primer coche PEGASO, la Berlinetta Z-102. Era ya un coche realmente avanzado para la época de la que hablamos, alcanzaba los 220 Km/h y fue presentado por primera vez en el salón del automóvil de Paris. España volvía a

ese salón que había abandonado en la década de los 30.
Este primer modelo montaba un motor V8 de aleación ligera, de 2.500 cc, dotado de un doble árbol de levas en culata, como era de esperar en Ricart. En total 4. Toda una complejidad para la renaciente industria del automóvil en España. La caja de cambios era manual de cinco marchas.
A partir de ahí se llegaron a construir hasta 85 unidades en total y todas dotadas de diferentes carrocerías, artesanales y provistas de muy potentes motores.
Las primeras carrocerías, eso sí, fueron todas de diseño PEGASO, tipo berlinetta, pero pronto se acudió a los más prestigiosos carroceros, para prover a los vehículos de un aire más deportivo y moderno. Carroceros como Touring, SAOUTCHIK e incluso el español Serra, trabajaron en diferentes modelos.
La vida de los automóviles PEGASO prosiguió hasta el año 1957, cuando se da carpetazo a este proyecto inicial, que había servido para tecnificar a la empresa y cualificar a su diverso personal.
A lo largo de esos años los modelos fueron ganando en potencia, sus clientes eran todos de renombre, como el Sha de Persia, el Presidente de Portugal el general Craaveiro Lopes, el presidente de la República Dominicana, él barón

Fotografia del Pegaso Berlinetta Z-102
(Imagen Classic Trader link)

Imagenes del Pegaso Coupe carrozado por Touring (Serie 2)

Von Thyssen e incluso se cree que el mismo Gary Cooper adquirió uno de ellos.

Los Motores de esos 8 cilindros en V a 90 grados de PEGASO fueron aumentando paulatinamente su cilindrada pasando de los 2.472 cc iniciales hasta llegar a los 3.178 cc, con bloque en aleación ligera y los cigüeñales se nitruraban para darles mayor resistencia al desgaste. Las potencias también fueron aumentando de los 142 CV iniciales a 218 cv, en función de la cilindrada, relación de compresión y alimentación, pudiendo llegar a los 350 cv de potencia con compresor.
A lo largo de su vida estos PEGASOS o Pegasines como los llamaron cariñosamente los empleados de la firma, cosecharon diversos récords de velocidad y participaron con muy buenos resultados en diversas carreras, entre ellas la panamericana, amén de ser objeto de culto en las exposiciones de Paris.
El último año de vida fabril de los PEGA-

SO 1956/1957 surgió un nuevo modelo el Z 103, que podía llegar a los 4.681 cc.
La historia final de estos coches está llena de oscuridades. Ricart dejó la dirección en el año 1958 y en 1959 fue nombrado presidente de la S.A. Lockheed en París y ahí siguió hasta 1965. Después se retiró a su Barcelona natal donde fallecería en 1974. Los moldes, repuestos planos, entre otros, de los Pegasines fueron incompresiblemente destruidos en su totalidad, pero al menos se conservan la mayoría de los 86 coches fabricados.

Para aquellos que quieran profundizar más en cada uno de los modelos de coches PEGASO, pueden encontrar información muy detallada de cada uno de los modelos fabricados en el portal de coches clásicos Piel de Toro[1].

El fin de estos Pegasines es para algunos una historia *de lo que pudo ser y no fue*, pero al menos cumplieron su objetivo inicial. Empezaría una nueva etapa, ya de fabricación en serie y con modelos de camiones de gran capacidad.
Así acababa la historia de los coches PEGASO y se iniciaba la de sus camiones y vehículos militares, una historia que fue de éxito durante la década de los 60, de los 70 y los 80.
Los primeros camiones salidos de sus fábricas en los 50 tenían un diseño muy similar a la de los Hispano Suiza, era el llamado "mofletes", un pequeño camión aun de pequeña cilindrada basado en los Hispano T66.

1 Coches Clasicos Piel de Toro (link)

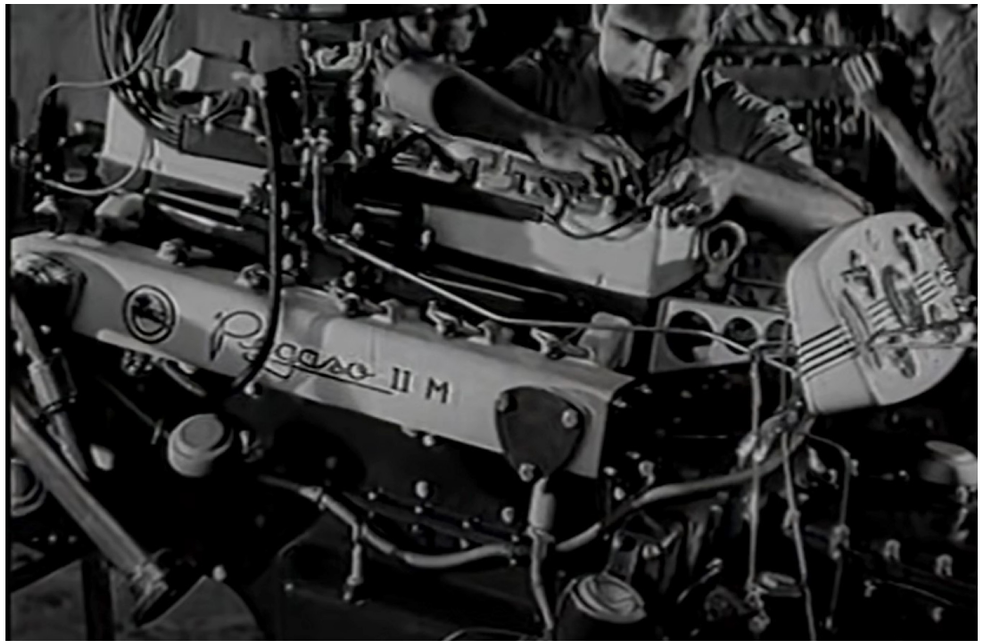
A principios de los años 60 salió de fábrica el camión quizás de más éxito de la marca, el Comet. Se trataba de un seis cilindros en línea de 8,5 litros de capacidad, con un peso máximo de 13 toneladas. Era un camión de concepción mecánica más simple que los derivados de Hispono Suiza, pero tenía la ventaja de ser mucho más económico de fabricar. Su presentación fue espectacular, NODO estuvo ahí presente. Rodó como dos centenares de estos Comets salían de la fábrica a la vez, con destino a los diversos concesionarios repartidos por la geografía española.

La producción de este modelo supuso el florecimiento de la industria auxiliar en España y el inicio de la remotorización del mercado de camiones que prácticamente había quedado en los huesos tras la contienda. Las ventas de este modelo fueron todo un éxito.
En paralelo PEGASO fabricó chasis para autobuses.

1967 es otro año importante, pues adquiere la mayoría del capital de la empresa SAVA (Sociedad Anónima de Vehículos Automóviles), situada en Valladolid, fundada en 1952 y dedicada a la fabricación de pequeños transportes, con ello PEGASO completaba su gama y oferta de vehículos industriales.
En 1970 inicia PEGASO la fabricación de una nueva cabina, ya cuadrada, con

Fotografia de un motor Pegaso gasolina doble carburador Weber de 4 cuerpos (Cortesia Clásicos Pueche)

Presentación del Pegaso Comet saliendo de fábrica con destino a los concesionarios en toda España (imagenes de NODO)



nuevos y más potentes motores de hasta 12 litros y 310 CV en línea, que podía llegar a los 500 CV sobrealimentado. Todos ellos adaptados a las normas y regulaciones europeas. Los Pegasos ya circulaban por tas carreteras de toda Europa.

En 1975 se ingenia la cabina basculante, una cabina que permitía abrirse a 45º o más y que dejaba el motor totalmente expuesto para sus revisiones.

La década de los 70 también es importante para PEGASO, pues amén de ampliar y tecnificar sus instalaciones fabriles y de ensayo, tanto en Madrid como en Barcelona, se inicia un proyecto del todo diferente: la fabricación de vehículos militares.

Empezó fabricando camiones basados en los modelos comerciales pero adaptados al uso militar. Pero pronto esto se quedaría pequeño y se principia un proyecto muy ambicioso, la fabricación de vehículos blindados de trasporte de personal. Concretamente dos modelos: El BLR (Blindado Ligero sobre Ruedas) y el BMR (Blindado Medio sobre Ruedas). El primero era un vehículo acorazado 4x4 con motor de 6.000 cc. El segundo, el BMR es quizás el modelo de más éxito de la marca.

El BMR era y es un vehículo acorazado destinado al trasporte de tropas, podía alojar hasta 12/13 personas, incluyendo al conductor, tirador y jefe de pelotón. Montaba un motor atmosférico PEGASO de 12 litros en linea y de 310 cv, con una caja automática ZF y transmisión a las 6 ruedas. Su blindaje lo protegía contra munición de calibre 7,62x51 mm e incluso en la parte frontal contra munición más pesada de .50 Browning. Disponía de un complejo sistema de frenos (de servicio, de emergencia y cinético) y ruedas directrices en dos de los ejes. Su peso era de 15 toneladas y cabe destacar que su blindaje no era de acero, sino de aluminio blindado para hacerlo más ligero. Podía superar pendientes de hasta el 60% y vados de más de un metro de ancho. Era realmente un vehículo

muy avanzado para la época, en los 80 el ejército español se dotó de ellos en cantidad de 1000 Uds. Y constituyeron y aun lo son, la base de trasporte de la infantería española.

En la década de los 90 y ante el buen resultado de estos vehículos, el ejército español decidió encargar a la empresa estatal Santa Bárbara la modernización de estos acorazados. Básicamente realizó una reconstrucción de los equipos sujetos a más desgaste, así como la remotorización con un motor Scania. En honor a la verdad y por boca de los propios militares, el motor Scania nunca superó ni en potencia ni en par motor al Pegaso.

Tal fue el éxito del diseño BMR que estos fueron incluso exportados a varios países: Egipto (se fimó inicialmente por 1.000 uds), al Perú y a Arabia Saudita.
La exportación a Arabia Saudí, merece unos comentarios aparte. Se vendió a la Infantería de Marina de aquel país, que tenía su base pricipal en el puerto oriental de Jubayl, más concretamente en Ras Al Ghar, donde tenía desplegado la Infantería de Marina la mayor parte de sus efectivos y su base de mantenimiento. La versión que se exportó fue la anfibia, lo cual permitía al BMR navegar una serie de millas desde que era arrojado al mar por el trasporte, hasta su llegada a la orilla.
El sistema de navegación estaba basado en un par de hidrojets que lo propul-

Pegaso 1083, de 3 ejes, con la cabina abatida para acceder al motor. (imagen de ANGUERA TRANSPORT *link)*

saban a unos 4 nudos, y un sistema de refrigeración alternativo a base de un intercambiador de calor con el agua. Su cierre era hermético y la toma de aire para ventilación y alimentación se hacía con snorckels.
Estos vehículos reconstruidos y modernizados siguen en servicio en la Marina de Arabia Saudí.

La década de los 80 y primerísimos 90, conforman el final de esta gran empresa.

Había que desarrollar ya un camión más moderno y más acorde a los competidores europeos y PEGASO inicia con ello el desarrollo del TRONER. Éste fue el último desarrollo propio de PEGASO y también su mejor y más sofisticado

BMR de la Infantería de Marina Saudí. Imágnes tomadas en los ensayos de funcionalidad de los vehículos.

camión.

La concepción del Troner se inició en 1983 y fue un proyecto de una gran inversión, lo cual la obligó a buscar nuevos socios. Y ese socio vino de la mano de la holandesa DAF, que desembocó en la creación una nueva cabina para el modelo Pegaso Troner y el DAF 95 de la neerlandesa. El Pegaso Troner, fue presentado finalmente en el salón de Barcelona en 1987 bajo el lema-.
"Lo más grande Pegaso, grande entre los grandes, Troner, grande de España."

Se inició la comercialización en el año siguiente. dotado de un motor de 12 litros con 6 cilindros en línea, similar a los de los BMR pero al que se le habían ganado unos cuantos caballos con diversas mejoras técnicas, básicamente a las concernientes a la alimentación.

En 1992 se presentó el Troner 1240 de 400cv, con caja de cambios ZF 16S 160 Ecosplit, ABS, suspensión neumática y un limitador de velocidad electrónico, fue el más potente de los Pegasos.

Pero la historia de PEGASO tocaba ya a su fin, pues en otoño de 1990, se produce la venta de PEGASO a la italiana IVECO. Ésta rápidamente inició la comercialización y fabricación de sus propios modelos en España, con lo que los TRONER que quedaban en stock se fueron liquidando y sustituyendo por camiones IVECO y que al principio y por aquello de mantener la continuidad aparente seguían al menos luciendo el logo de nuestro caballo Pegasus.

Hoy aún son muchos los que recuerdan con nostalgia los camiones Pegasos por su solidez y dureza y no es difícil ver por las carreteras españoles buenos Troners aun en plena operatividad. ■