

PEGASO, NAJHITREJŠI CESTNI AVTOMOBILI ZGODNJIH PETDESETIH LET



Prof.dr.sc.Radovan Marjanović Kavanagh, prevedel Vladimir Perkič

Danes si težko predstavljamo, da najhitrejši cestni avtomobili v zgodnjih petdesetih letih niso nastali v Italiji, Nemčiji ali Angliji, ampak v Španiji. Tedaj so športni avtomobili z imenom Pegaso (pomeni krilati konj iz gr. mit.) nastali v konstrukcijskem oddelku tovarne ENASA, naslednici legendarne predvojne tovarne avtomobilov Hispano Suiza. Konstruiral jih je Wilfredo Pelayo Ricart Medina, ki je bil od leta 1938 pa do konca druge svetovne vojne tehnični direktor tovarne Alfa Romeo.

Wilfredo Pelayo Ricart Medina je bil rojen 1897. leta v Barceloni. Široko razgledan mladenič je leta 1918 diplomiral kot strojni inženir in se takoj po študiju zaposlil v tovarni Hispano Suiza. Zelo kmalu po tem je postal soustanovitelj firme Motores Ricart-Perez, ki je uspešno proizvajala industrijske stroje. Njegov največji interes so bili avtomobili in že leta 1922 je konstruiral svoj prvi avto. To je bil zelo napreden tekmovalni avtomobil s štiri valjnim agregatom, prostornine 1500 cm³ in s šestnajstimi ventili. Naslednje leto sta dva takšna avtomobila sodelovala na dirki za veliko nagrado mesta Barcelone v razredu voiturette, od katerih je eden osvojil prvo mesto. Leta 1926 Ricart osnuje svojo lastno firmo Motores y Avtomóviles Ricart in še istega leta dva svoja avtomobila razstavi na avto salonu Mondial de l' Automobile v

Parizu. Kljub temu, da so avtomobili vzbujali veliko zanimanje, zaradi gospodarske krize in finančnih težav ni uspel zagnati proizvodnje. Tedaj mu je ponudil pomoč industrijski tajkun Felipe Battló, s katerim sta skupaj organizirala firmo z novim nazivom Ricart-Espana. V tej novi firmi je Ricart proizvajal luksuzne avtomobile s šestvaljnimi agregati, ki so bili namenjeni kupcem v visokem cenovnem razredu, vendar zaradi vesplošne finančne krize proizvodnja ponovno ni uspela.

Od leta 1930 naprej postane Ricart član združenja American Society of Automotive Engineers in od tedaj dela kot svetovalec za nekaj evropskih tovarn avtomobilov.

Leta 1936 se z družino preseli v Italijo ter leta 1938 postane glavni inženir za posebne projekte v tovarni Alfa Romeo, kjer uspešno deluje celih 8 let.

V tem času tekmovalni avtomobili Alfa Romeo niso bili konkurenčni nemškimi srebrnim strelam, zato je uprava tvrdke zahtevala, da Ricart kontrolira tekmovalni oddelek tvrdke in najde ustrezno rešitev. Ob tej priložnosti se je zaostroval razdor med Ricartom in »trdim« Enzojem Ferarrijem, ki je prav zaradi vse pogostejših sporov Alfa Romeo zapustil. Po koncu druge svetovne vojne Ricart ne pristane na ponudbo ameriške firme Studebaker in se leta 1946 ponovno preseli v

Španijo, ki je bila tedaj popolnoma izčrpana od državljanske vojne. Sodeluje pri ustanovitvi državnega podjetja ENASA Empresa Nacional de Autocamiones S.A. ,v kateri postane direktor. Od vseh začetkov tovarna uspešno proizvaja tovarna vozila pod oznako Pegaso, sl.1.



SL.1. TOVARNA VOZILA PEGASO, L. 1951.

Kmalu po začetku proizvodnje kamionov in avtobusov Pegaso se Ricart ponovno spušča v avanturo in pričinja s proizvodnjo športnih avtomobilov. V nekdanji šolski hali tovarne Hispano Suiza, v Barceloni, se pričinja ročna izdelava prototipa športnega avtomobila, ki je bil namenjen autosalonu v Parizu. Elegantni omenjeni športni avtomobil dobi oznako Z-102. V obdobju sedmih let so jih izdelovali v karoserijskih oblikah Cabriolet, na sl.2 in sl.3, kot Berlinetta na sl.4 in kot Coupé na sl.5 in sl.6.



SL.2. PEGASO Z-102, CABRIOLET, STRANSKI POGLED

Na šasijo avtomobila, ki je bila zgrajena iz posebno čvrstih cevi iz krom-molibdenovega jekla, po zgledu tekmovalnih vozil, je bila postavljena karoserija iz aluminija, ki so jo oblikovali in izdelali v tvrdki Touring v Milanu. Uporabili so tudi karoserije drugih karoserijskih delavnic, Saoutchik, Sera in druge.



SL.4. PEGASO Z-102, BERLINETTA, POGLED OD ZADAJ



SL.5. PEGASO Z-102, COUPÉ, STRANSKI POGLED

Avto poganja 8 valjni V-agregat z volumnom 2.500 cm³, s štirimi odmičnimi gredmi v petih ležajih, ki krmilijo ventile v glavah valjev, Sl.7.



SL.7. PEGASO Z-102, POGLED NA POGONSKI AGREGAT

Agregat v prvi izvedbi je nudil 170 KS moči. Menjalnik je bil 5 stopenjski, v odvisnosti od prestavnega razmerja v diferencialu zadnje osi doseže najvišjo hitrost 250 km/uro ter pospeši iz mesta do hitrosti 100km/uro, v 8.sekundah.

Kasneje vgrajeni agregati so bili večjih volumnov 2.800 cm³ in 3.200 cm³. Najmočnejši V8 agregat z 32 desmodromic ventilov s štirimi dvojnimi uplinjači in dodatnim turbo pihalnikom je dosegal 360

KS moči in je bil v tistem času najhitrejši cestni avtomobil (hitrejši od Ferrarija).

V novejši model Pegaso Z-103 so vgrajevali agregate s prostornino 4600 cm³, sl.8 in sl.9.

Vsi ti elegantni športni avtomobili pa so imeli eno skupno hibo. Namreč, vsi so imeli preslabo dimenzionirane zavore glede na njihove vozne zmogljivosti in so se pogosto pregrevale. Prav tako je bilo problematično upravljanje vozil pri velikih hitrostih.

Model Pegaso Z-102, kasnejši naslednik Pegaso Z-103 in rdeče črni »Thrill-Coupé« ,



SL.10. PEGASO »THRILL COUPÉ«, LETNIK 1953

Societe Espagna Avtomoviles, v kateri so pričeli z licenčno proizvodnjo po vojni razvitega popolnoma novega FIAT-a 1400. Do leta 1958 je bil Ricart član uprave SEAT-a, od leta 1959 pa ponovno postane samostojen. Od tedaj Wilfredo Pelayo Ricart Medina deluje kot samostojni oblikovalec vse do svoje smrti leta 1974.

Po prenehanju proizvodnje športnih avtomobilov Pegaso v tovarni ENASA tod nadaljujejo s proizvodnjo avtobusov in kamionov, traktorjev in oklepnih vozil, ki so si že prej pridobili mednarodni sloves in so jih izvažali v države Beneluxa, Latinske Amerike in kasneje v Egipt.

Leta 1990 koncern IVECO kupi ANASA-o in ime Pegaso se od tedaj ne pojavlja več.

Literatura:

1. Bare, David. Pegaso and Ricart-From Hispano Suiza to Pegaso: trucks,buses & sportscars. Powys: Stinkwheel Publishing, 2017.Vol.2

WILFREDO RICART



SL.8. PEGASO Z-103, CABRIOLET, SPREDAJ



SL.9.PEGASO Z-103, CABRIOLET, POGLED OD ZADAJ

slednji se je prvič pojavil na Salone dell' Auto all' aperto di Torino, so se relativno dobro prodajali, žal je bila proizvodna cena tega modela znatno višja od njihove prodajne že tako visoke cene, sl.10.

Športni uspehi te tvrdke za režim generala Franca niso bili zanimivi, po vsega 100 izdelanih avtomobilih so leta 1957 s proizvodnjo popolnoma prenehali.

Dobre osebne in prijateljske vezi Ricarta z Italijo ter Alfa Romeom in Fiatom imenovani izkoristi pri ustanovitvi tovarne SEAT –