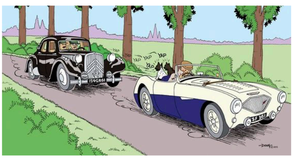

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Skrzydlate konie

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 września, 2024 — 0 komentarzy

Hiszpańska motoryzacja kojarzona jest z licznymi romansami „narodowej" marki Seat. Powiązana z Fiatem a później z VW marka istnieje do dziś w przeciwieństwie do dwóch innych: Hispano – Suiza oraz Pegaso, które konkurowały z Rolls – Roycem („Hispano") i z Ferrari (Pegaso). Tej ostatniej należy poświęcić szczególną uwagę, gdyż wywarła ogromny wpływ na kształt powojennych wyścigów samochodowych – nie odniosła wielu zwycięstw, ale wówczas szokowała osiągami swoich konstrukcji i zastosowaną technologią.

Historia marki Pegaso sięga 1946 roku. Powstanie zupełnie nowego producenta środków transportu było związane z przejęciem podupadającej fabryki Hispano – Suiza przez przedsiębiorstwo Enasa. Stery nowego interesu, którego właścicielem było państwo powierzono inżynierowi Wilfredo Ricartowi. Już na przełomie 1946 i 1947 roku rozpoczęto produkcję ciężarówki wykorzystującej wiele elementów pochodzących z Hispano – Suizy 66G. Do jej napędu wykorzystano 125 – konnego silnika wysokoprężnego.

Zaprezentowane w 1951 roku Pegaso Z-102 było konstrukcją zupełnie inną. Choć 8 – cylindrowy silnik „wydaje się" być nieco słabszy niż klasyczna „12-tka", w przypadku napędu Z-102 tak nie było. Dysponujący dwoma wałkami (desmodronicznego) rozrządu w głowicy silnik z poj. 3.2 dm^3 mógł osiągać nawet imponujące 360 KM. Nie obyło się bez kilku gaźników oraz sprzęgarki. Napęd na tylne koła przenosiła ręczna 5 – biegowa przekładnia a prędkość maksymalna tej konstrukcji wynosiła niemal 250 km/h.

Pegaso Z 102 Spider „Tibidabo" (1952 r.)

Źródło: carstyling.ru

Ówczesne Ferrari z trudem osiągały lub przekraczały 200 km/h, stąd też Pegaso przez krótki czas było najszybszym „cywilnym" samochodem świata. Odmiany bez doładowania miały moc około 170 KM, co i tak pozwalało na jazdę z prędkościami rzędu 220 km/h. Lekie, ważące około tony Pegaso zużywało od 13,2 do 14,5 dm^3 paliwa na każde 100 km. Ognistego temperamentu nie były w stanie zatrzymać nawet hamulce – te nadal były bębnowe i nijak miały się do tak wysokiego poziomu osiągów.

Z-102 początkowo krytykowano za „dyskusyjną urodę", ale to kompensowano właściwościami mocnego napędu oraz komfortem jazdy, który zapewniała tylna oś systemu De Diona. Dzięki temu przez długi czas Pegaso utrzymywało się w czołówce Carrera Panamericana w roku 1954. Rok wcześniej prowadzący Pegaso Juan Jover na pętli w Le Mans przecenił swoje możliwości i przy 200 km/h spowodował kraksę. Produkcję Z-102 zakończono w 1958 roku, kiedy zmontowano ostatni z 86 egzemplarzy.

Pegaso Z 102 Berlinetta Superleggera (1953 r.)

Źródło: carstyling.ru

Wśród nich najcenniejsze są coupe, których karoserię stworzył Saoutchik oraz rzadkie wyścigowe spidery. Odmiany Z-102 często są pokazywane na konkursach elegancji oraz na „Festiwalu Prędkości" w Goodwood. Właścicielem jednego Z-102 był baron Thyssen – Bornemisza. Auto miało siedzenia obite skórą leoparda a przełączniki wykonano z czystego złota. Był to wystarczający pretekst do tego, aby w 1953 roku wygrać wyścig „Enghien – les- Bains Grand Prix d'Elegance". Tak wówczas rozumiano pojęcie „konkurs elegancji".

Pegaso Z 102 Saotchik Coupe (1954 r.)

Źródło: panoramio

Pegaso, bardziej niż z produkcji pogromców samochodów z okolic włoskiej Modeny, jest znane z wytwarzania podwozi pod zabudowę oraz gotowych ciężarówek i autobusów. Pierwszy własny model ciężarówki o nazwie Z – 202 pokazano w 1949 roku i szybko stał się najchętniej kupowaną ciężarówką na terenie całej ówczesnej Hiszpanii. Następne modele – ciągnik Z-701 oraz nowoczesny autobus Z-401 pozwoliły na to, aby Pegaso nazwano „hiszpańskim cudem ekonomicznym".

Jedną z najciekawszych ciężarówek Pegaso był model Z-207, który produkowano w latach 1955-1959. W momencie prezentacji ten model stawiano na równi z … Citroenem DS. Z-207 miało obłe kształty i kabinę uformowaną na wzór nadwozi projektu Wunibalda Kamma. Silniki o mocach 110-120 KM pozwalały osiągnąć prędkość 90 km/h. Cechą charakterystyczną mogącej ważyć nawet ponad 11 ton ciężarówki było w pełni niezależne przednie zawieszenie, które wraz z autorskim systemem sprężyn zapewniało doskonały komfort jazdy.

Pegaso Z 207

Źródło: forocoches.com

Równie rewolucyjny był autobus Z-403, którego produkcja odbywała się w latach 1951-1957. W zależności od konfiguracji Z-403 mieścił od 30 do 45 pasażerów a do jego napędu używano znanego silnika wysokoprężnego o mocy 125 KM. Benzynowa odmiana tego silnika o mocy 145 KM nigdy nie wyszła poza fazę prototypu. Co ciekawe, nadwozie autobusu zostało uformowane na wzór jachtu i było zbudowane na przestrzennym szkielecie z profili stalowych, do których przymocowano arkusze blach o grubości 1,5 mm.

Pegaso Z 403

Źródło: picautos.com

W latach 60-tych hiszpańska marka podjęła współpracę z Viberti Design i od tego momentu wiele modeli Pegaso było projektowanych we Włoszech. Niestety były to już tylko pojazdy użytkowe. Rewolucja w silnikach dokonała się dopiero w 1972 roku, kiedy do oferty włączono duże ciągniki. Nowe silniki miały moc od 250 do 310 KM. W tym czasie Pegaso wytwarzało tylko na potrzeby wojska średnie pojazdy opancerzone oraz amfibie. Największą sprzedaż Pegaso odnotowało w 1974 roku – wówczas przekroczyła 26 tys. sztuk.

W późniejszych latach firma wchodziła w różnego rodzaju alianse aż w 1987 roku trafiła pod opiekę DAF-a. Stało się to dwa lata po sukcesie Pegaso w Rajdzie Faraonów i rok po sukcesie na Rajdzie Paryż-Dakar. W 1990 roku Pegaso stało się częścią Iveco a zatem Fiata. Ostatnie Pegaso zjechało z taśmy montażowej w Madrycie w lipcu 1994 roku a silnik kilka miesięcy później. Iveco kontynuowało produkcję pojazdów wojskowych, ale już pod własną marką.

Visited 6 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Enasa, Pegaso, PegasoZ102, PegasoZ403, pojazdyrekordowe

Zobacz wpisy
← Car i jego car
Michele – samotna w oparach testosteronu →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Ding-dziong, youngtimery i przewaga

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (22) Fiat (30) Ford (22) Formuła1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 5 494

Wszystkie wpisy: 670