

Puente aéreo. De La Sagrera a Barajas

Enasa-Pegaso



Los problemas del nacimiento de la Pegaso en Barcelona, surgida a partir de La Hispano-Suiza, pronto se superaron. A partir de 1955, con las nuevas instalaciones de Barajas, Pegaso adquirió su mayoría de edad, fabricando una extensa gama de vehículos de transporte, convirtiéndose en líder del sector en España.

J.A. Aldasoro (texto), J.A. Aldasoro, Salinas, Autocares Valladolid y Club Hispano Suiza-Pegaso (fotos).

Finalizada la Guerra Civil, la situación del parque español de camiones era caótica. La mayoría de los anteriores a 1936 -sobre todo los más capaces y modernos- habían sido requisados por el ejército y, acabada la contienda, estos estaban destruidos o su estado era lamentable. La flota nacional de vehículos de transporte la componían por entonces viejos supervivientes de los años 20 y 30 y camiones provenientes de la ayuda extranjera a ambos bandos: los Fiat, OM, SPA y Lancia italianos y los 3HC rusos.

Después de varios intentos estatales de crear una industria nacional del sector, la única empresa capaz de afrontar la difícil situación económica y de aislamiento exterior era La Hispano-Suiza, con la excepción de algunos tímidos intentos de Autarquía y Construcciones Móviles, que construyeron camiones de motores eléctricos. La Hispano fabricó durante los años cuarenta los modelos 66 G y 66 D, en versiones gasolina y diesel.

Como resultado del convenio firmado entre el recién creado I.N.I. (Instituto Nacional de Industria) e Hispano, se fundó el 5 de noviembre de 1946 ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.). La nueva sociedad, con un capital social de 240 millones de pesetas, aprovechaba los talleres de La Sagrera, en Barcelona.

Pronto sale su primer camión, el Pegaso Z-203 o también denominado Pegaso I, sucesor directo del Hispano 66 G. Equipaba un motor de gasolina de seis cilindros con poco más de cinco litros de cubicaje.

A finales de 1947 le sustituye el Pegaso II, con idéntica denominación de Z-203 y mecánica, que rendía 110 CV a 2.750 rpm, 500 vueltas menos que el del

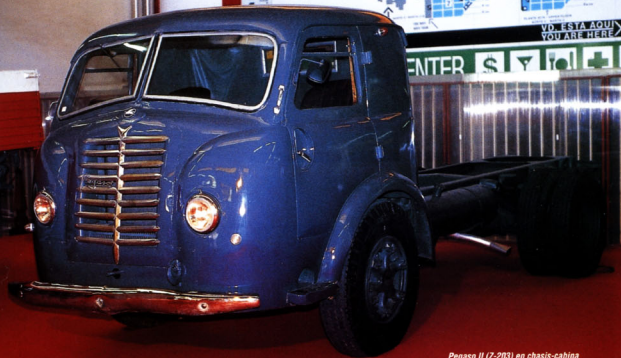


*El autobastidor **Pegaso II** forma un conjunto mecánico de robustez y perfección superiores en sus más mínimos detalles.*

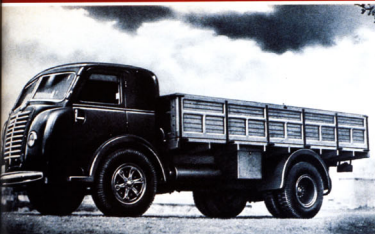
Autobastidor de camión Pegaso II.



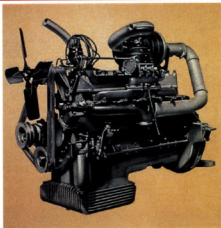
Pegaso Diesel de 140 CV de una empresa cántabra. Su frontal se diferenciaba del modelo de gasolina en el parachoques de igual color que la cabina y en el mayor número de listas horizontales en la calandra.



Pegaso II (Z-203) en chasis-cabina conservado por el Centro Histórico Pegaso. Se construyeron 148 unidades entre 1947 y 1949.



Pegaso II de 1948 con la clásica caja abierta de madera.



Motor de gasolina del Pegaso II (6 cilindros, 5.650 cc y 110 CV a 2.750 rpm.).

la primera versión. Ya incorporaba el distintivo de Pegaso en la calandra, una caja de cambios de ocho relaciones, dos más que el Pegaso I, y capacidad para cargar ocho toneladas. Un detalle a tener en cuenta era el volante a la derecha.

Su elevado consumo de combustible -más de 40 l/100 km- dio pie a que Enasa trabajara en el proyecto de un nuevo modelo con motor Diesel. Los resultados se darán a conocer al término de 1949. Con igual capacidad de carga que el Pegaso II, el nuevo motor de seis cilindros ahora cubicaba 9.347 cc y desarro-

llaba 120 CV a 1.850 rpm. Al filo de 1950, Enasa no paraba de crecer: el capital social de la empresa ascendía a 620 millones de pesetas y por primera vez estaba presente en el Salón de París.

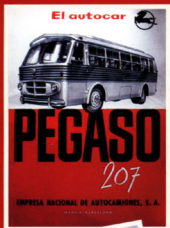
Las necesidades del país no sólo se centraban en la falta de vehículos de transporte de mercancías, sino también de pasajeros. Enasa era consciente de ello, por lo que presentó varios autobastidores de autobús, con motores Diesel (125 CV) y gasolina (145 CV). Sin embargo el Autopullman Pegaso Z-403, el clásico Pegaso Monocasco, fue la primera

gran obra en este sector. Fue el primer autocar con carrocería autoportante totalmente metálica, que obtendría dos primeros premios en el Concurso de Autocares de San Remo de 1952 y 1953. Se fabricaron un total de 1.186 unidades en dos series, la primera de 1950 a 1952 y la segunda, de 1952 a 1957. Se ofrecía en versión Normal (42+2 plazas) y Pullman de largo recorrido (32+2).

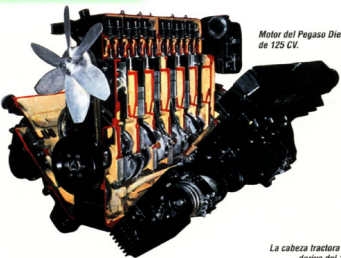
Hasta entonces, los Pegaso, tanto los de transporte de carga como los de pasajeros, incorporaban un dispositivo de retroceso o arpon que facilitaba el arranque



En 1946 nació
E.N.A.S.A.
El primer
autobastidor de
camión de la nueva
empresa
se denominó Z-203
o Pegaso I.

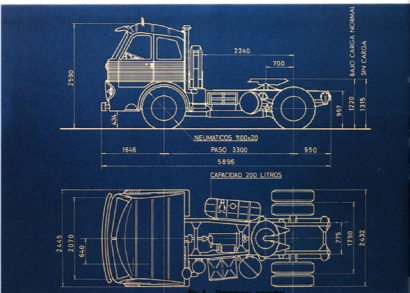


Publicidad del autocar construido sobre el bastidor Z-207. Debajo, el Pegaso 1031, un modelo evolucionado a partir del modelo anterior, pero ya con ventanas laterales y una carga útil de 8 Tm.



Motor del Pegaso Diesel de 125 CV.

La cabeza tractora 2011 deriva del 1061.



en cuestras sin necesidad de utilizar el freno. Y en el capítulo de camiones especiales cabe mencionar al Pegaso Bacalao, un furgón equipado como vehículo taller de los deportivos Pegaso Z-102 de competición y aparecido en 1953. Le movía el motor de gasolina Pegaso III G de 145 CV.

En 1954, se potencia el Pegaso Diesel, dotado de un motor de 140 CV. En estos momentos, la gama comprendía un amplio abanico de vehículos: camiones Diesel y gasolina de 8 Tm, prototipos todo terreno militares de 8/10 Tm (Z-209), cabezas tractoras de 14/16 Tm (Z-701), autobuses y autocares. No se olvidó la propulsión eléctrica y desarrollaron el trolebus Z-501 y un camión capaz para 6 Tm en dos versiones, Z-601 y Z-602.

Por fin en 1955, se logra concluir la primera fase de las obras de la factoría

de Barajas, lugar donde comenzarán a fabricarse a partir de entonces los nuevos Z-207, denominados también Barajas, por ser los primeros fabricados en las instalaciones madrileñas. El Z-207 era ya un modelo genuino de Pegaso, sin relación alguna con Hispano-Suiza. Montaba un motor Diesel de 6 cilindros en V abierta a 120°, 7.479 cc y 110 CV a 2.100 rpm (120 CV a 2.400 rpm a partir de 1957). Esta potencia se transmitía mediante una caja de cambio de seis relaciones.

Estos camiones de 6/7 Tm, mucho más económicos -consumo de 17 l/100 Km-, ligeros y ágiles de conducir que los veteranos Mofletes, revolucionaron el panorama del transporte nacional en el momento en que la competencia era casi nula. Destacaban por su ancha cabina acanalada y la cruz en la calandra, símbolo



Defensa Contra Incendios (D.C.I.) carrozón siete unidades Pegaso Diesel como autobombas, la única superviviente es ésta, que pertenece al Parque de Bomberos de Avilés (Asturias).



Taller oficial de Pegaso en el que se ve un Monocasco, un autocar diesel de 125 CV y un camión.



Autocar Pegaso Diesel de 125 CV.

indiscutible de la marca. En total se fabricaron 4.412 unidades de este modelo.

Derivados del Z-207, aparecieron los autocares y autobuses urbanos Monotral Pegaso-Viberti, de 42 y 68 plazas respectivamente y con su característica chapa acanalada. También se proyectó un autocar con motor trasero, denominado El Millonario por el gran coste que suponía producirlo en serie. La idea fue abandonada. Al mismo tiempo, en Barcelona empezaron a efectuarse las pruebas del Z-206. En principio iba a ser una versión modernizada del Pegaso II, dotado de nuevos esquemas de suspensiones, tipo de ejes y ruedas, pero Juan Plana y su equipo del CETA optaron por construir un camión totalmente renovado, con el frontal del Z-207 Barajas. Para mover ocho toneladas, equipaba un mo-

tor Diesel de 6 cilindros y 9.347 cc, capaz de transmitir 140 CV a 1.950 rpm, y un cambio de ocho velocidades. En 1958, esta mecánica sufrió modificaciones: la cilindrada se incrementó a los diez litros y aumentó su potencia a 165 CV, pudiendo cargar hasta 10 Tm.

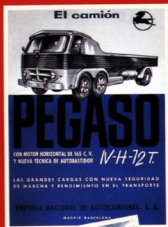
En otoño de 1956, Enasa presenta en el Salón de París un innovador camión de tres ejes, 6 x 2, con los dos primeros directrices. Se trataba del Z-210, también llamado IV-H-12 T. Montaba el motor de seis cilindros de Z-206 y podía cargar hasta 12 Tm. A pesar de que no pasó de prototipo, esta configuración serviría de referencia para los posteriores 1062 y 1063, ya en los años sesenta. En 1957, ENASA y Leyland Motors Limited firman el primer convenio de colaboración, que fructificaría en el Pegaso Z-212 (cuatro

ejes, 16 Tm de carga útil y 165 CV, e igual configuración que el futuro 1066) y el Z-211 (tres ejes, los dos traseros en tandem y 14 Tm de carga útil), que no llegaron a producirse en serie.

En estos momentos, la oferta se contemplaba también con cabezas tractoras como el Z-702 (motor del Z-207 y carga útil de 10 Tm), al que sucedería el Z-703 (motor del Z-206 y 18 Tm de carga). En 1959 aparece el Pegaso 1031, modelo que equipaba el motor del Z-702 (6 cilindros en V, 7.479 cc y 120 CV a 2.100 rpm), pero con una capacidad de carga de 8 Tm y mayor distancia entre ejes que el Barajas. Un año después se presenta el 1011, derivado también directamente del Z-207, del que heredaba motor y carga útil -6 Tm-, pero con la importante novedad de tener una caja de cambios con



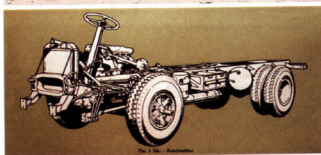
La factoría madrileña en Barajas se concluye en 1955. Allí se construirá el Pegaso Z-207, también denominado Barajas.



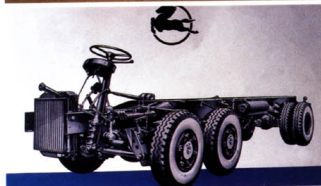
El Pegaso IV-H-12 T, también llamado Z-210, fue el primer camión español de tres ejes con los dos primeros directrices. Nunca se fabricó en serie. Debajo, la portada del catálogo de 1948 del Pegaso II.



Autocar Pegaso Z-404 de 1954, propiedad de la empresa "Autocares Valladolid".



Autobastidor del Pegaso 1061.



Autobastidor del Pegaso 1061.

ocho velocidades hacia delante.

Toda esta serie de camiones derivados del Z-207 Barajas desaparecería en 1962 con la llegada del Comet. De igual modo, a principios de la década de los sesenta aparecerá una nueva gama de camiones de mayor tonelaje y motor de 165 CV. Serán los pioneros de la nueva línea pesada de Pegaso que durante mucho tiempo será conocida como Cabezones por el diseño de la cabina. La gama recién creada, que comprendía a los 1060, 1062 y 2010, tuvo una corta existencia. El motor de 165 CV se había quedado corto y parecían necesarios unos caballos suplementarios, y en 1964 es totalmente sustituida por una nueva serie: 1061, 1061 L, 1063 y 2011. Los

dos primeros eran camiones de dos ejes, que venían a sustituir al antiguo 1060; el 1063 sucedía al 1062; y la tractora 2011, al 2010. Todos iban impulsados con el motor 9105, de seis cilindros en línea, 10.518 cc de cubicaje y 200 CV a 2.000 rpm. Los pesos admitidos eran de 10.000, 17.200 y 26.000 Kg. de carga útil más caja respectivamente.

Estos modelos configuraban la nueva gama pesada de la marca del caballo volador, consiguiendo hacer honor al slogan lanzado en aquella ocasión: «Más grande que el más grande y más potente que el más potente». De esta forma, ENASA se convertía en 1964, en la empresa líder del sector, con el 47 por ciento de matriculaciones en el segmento de



La tractora de tres ejes Pegaso 2045, con las dos primeras directrices, tuvo una difusión escasísima. El 1064 era un 1061 L con el chasis alargado poco más de un metro, para poder dotarle de un tercer eje.

7 a 10 Tm y el 57 por ciento en el de más de 10 Tm. El motor de 200 CV pronto se descubre como algo corto para la tractora 2011 A, especialmente destinada a transportes internacionales de gran tonelaje. Así, a partir de 1967 se la dota de un turbocompresor, con el que ganaba 60 CV de potencia, rindiendo de esta forma 260 CV. El motor pasa a denominarse 9109/1 y 2011/50, el modelo.

Fruto del éxito de la gama pesada de Enasa, tanto en España como en el extranjero, en mayo de 1967 se realiza el primer envío de tractoras a Polonia, consistente en un lote de 25 Pegaso 2011, provistos de semirremolques Fruehauf de 22 Tm de carga útil. Un año más tarde, otras 27 unidades del



Iberia tuvo en su flota un buen número de autocares Pegaso 2-403 Monocasco, como este de la primera serie matriculado en 1952.



Pegaso Diesel 140 CV carrozado como autobomba, posterior a 1954 (las puertas abren de atrás hacia delante), propiedad del Centro Histórico Pegaso.



Autocar Pegaso 5051 de "Autocares Valladolid".

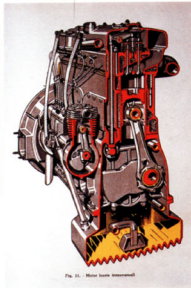


Fig. 21. Motor Isuzu International

Corte transversal del motor Pegaso Tipo 9105, de 200 CV, mecánica que equipaban todos los "Cabezones" en un inicio.



En 1950, Pegaso presentó con gran éxito el Autopullman Z-403, primer autocar con carrocería metálica autoportante.

2011 y un 1064 partieron por carretera al mismo país para satisfacer el pedido de la empresa Motorimport. Iban destinadas a realizar la ruta Francfort-Moscú. Las hazañas del 2011 traspasaban nuestras fronteras.

En 1966 se amplía la gama de cabezones, concretamente en el grupo de vehículos más pesados. Se presenta el 1066, un camión de cuatro ejes, el doble delantero directriz y el doble trasero, con el primero motriz y el segundo autogiratorio de ruedas sencillas. Sucesor del antiguo prototipo Z-212, derivaba del Leyland Octopus. El hecho de dotarle de un cuarto eje giratorio era muy beneficioso a la hora de evitar el deslizamiento del camión en las curvas. Los ejes autogiratorios tenían un dispositivo de bloqueo neumático para facilitar las maniobras del camión marcha atrás. Equipaba el mismo motor de 200 CV que el resto de la serie y la caja más la carga útil ascendía a 22 Tm. También aparece el 1064, otro tres ejes que, a diferencia del 1063, su segundo eje no era directriz sino motriz, siendo el tercero autogiratorio de ruedas sencillas. De-

rivaba directamente del 1061, al que se había alargado el bastidor en 1.040 mm, para permitir el acople de ese tercer eje. En este mismo año se lanzan dos nuevas tractoras de tres ejes -2040 y 2045-, la primera con una configuración de 6 x 4 y la segunda de 6 x 2/4 -ésta con los dos primeros ejes directrices-. Aparecieron amparadas por el nuevo código de circulación, que permitía trenes de carretera de cinco ejes; ambas iban dirigidas a realizar transportes especiales. Las dos equipaban motores de 200 CV, hasta que apareció el 2040/50 con turbocompresor para 260 CV. El 2040 se construyó en serie -siempre en un número limitado, dadas las características del vehículo-, sin embargo del 2045 apenas salieron unas pocas unidades. □

Del Pegaso Comet a los Todo Terreno militares

Enasa-Pegaso II



La gama media de Enasa se racionalizó con la aparición del Pegaso Comet. A partir de su esquema técnico surgieron otros modelos -de mayor y menor tonelaje-, además de cabezas tractoras y vehículos todo terreno. Poco después, nació el 1065 Europa, el camión de mayor difusión en la época.

J. A. Aldasoro (texto), J.A.Aldasoro, Salinas, Ayet, Kaselis y

Club Hispano Suiza-Pegaso (fotos)

El veterano Pegaso Z-207 significó un gran avance, no sólo por ser el primero genuinamente Pegaso, sino por la nueva concepción de camión medio y polyvalente que introducía. El final de su existencia, en 1962, coincidiría con el lanzamiento del Comet -1090, según la nueva denominación-, modelo que marcaría un hito en la historia del transporte español.

El Comet protagonizó una campaña publicitaria desconocida hasta entonces. Nada menos que 180 ejemplares partieron de la factoría de Barajas para recorrer media España, rumbo a todos los concesionarios del país. Destacaba su precio, 465.000 pesetas, bastante competitivo. La nueva cabina panorámica era más pequeña que la del Z-207, aunque más lumi-

nosa gracias al parabrisas de una pieza. Mantenía dos rasgos ya habituales en la marca: la gran cruz frontal y la chapa acanalada. Para moverlo, montaba el motor 9120, de seis cilindros y 125 CV a 2.400 rpm. En un primer momento estará preparado para una carga útil de ocho toneladas, pero a partir de 1976 -con el lanzamiento del 1091- ésta aumentará hasta los diez mil kilos merced al nuevo motor 9130, con diez caballos más de potencia.

El éxito fue enorme y pronto aparecieron dos modelos derivados: el todo terreno 3020 y la tractora 2030. El primero incorporaba una caja trófic de seis velocidades y doble reducción, bastidor reforzado, frenos mixtos neumáticos e hidráulicos en todas las ruedas y mayor distancia al suelo.

CARGA UTIL **8** TNS.

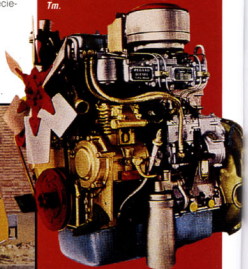


camión

Pegaso Comet

EMPRESA NACIONAL DE AUTOCAMIONES, S.A.

El primer prototipo del Pegaso Comet apareció en 1962, con una carga útil de 8 Tm.

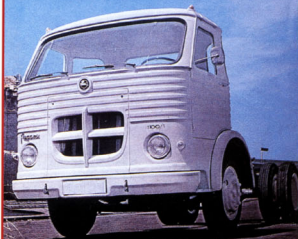


El Pegaso 1100/1 equipaba el motor Pegaso Tipo 9040, de cuatro cilindros y 90 CV.



El Pegaso 1101 aquí como cisterna de riego -versión más moderna del 1100, permanecería en catálogo hasta 1979.

La portada del catálogo de 1966, del Pegaso 1100/1 nos ofrece la imagen de un ejemplar en chasis cabina.



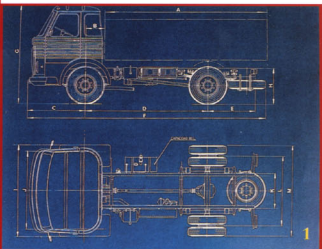
Pegaso
1100

Portada del catálogo publicitario del Pegaso Comet de 1967.



Pegaso-Comet

"el vehículo español"



2



3

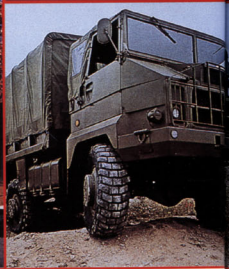
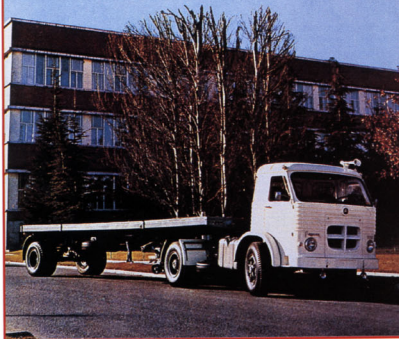
1. Esquema del Pegaso 1100/1, el pequeño de la gama.
2. El Pegaso 3040 era la versión 4 x 4 del Comet. El ejemplar que vemos es una autobomba de incendios carrozada por Fimesa.
3. Los Pegaso 1065 L de tres ejes fueron ampliamente dedicados a la exportación. Aquí vemos uno por las calles de Montevideo (Uruguay) en una manifestación política.

El Pegaso 2020 era una tractora derivada directamente del popular 1065.



Pegaso
2020

“el vehículo español”



Existía en dos versiones: la forestal 3020 F y la militar 3020 S; ambos con el motor 9026 de 125 CV. Estos vehículos eran capaces de superar pendientes bastante pronunciadas cargados con tres toneladas de peso. Con los años también evolucionó, dando lugar primero al 3040, ya con frenos totalmente neumáticos y dirección con servoasistencia; luego al 3040/22 de 135 CV y más tarde al 3041, vigente hasta 1983 (fue el Pegaso más longevo de cabina tipo Comet).

En 1966 se presentó el 2030, una tractora basada en el Comet con una capacidad de carga de 13 Tm, cuya difusión nunca fue muy amplia. Se convertiría al poco tiempo en el 2031, al equipar el motor de 135 CV. La gama Pegaso no sólo crecía con nuevos transportes más pesados, sino también con vehículos más ligeros, capaces de competir con los populares Barrei-

ros. Así, en 1964, Enasa lanza el 1100, en dos versiones: chasis corto y largo. Este camión, también con cabina tipo Comet, equipaba el propulsor 9040, de cuatro cilindros y 90 CV a 2.400 rpm. Con siete toneladas de carga útil, se convertía en el pequeño de la gama. Con el tiempo, en la segunda mitad de los setenta, el 1100 también evolucionaría hacia el 1101.

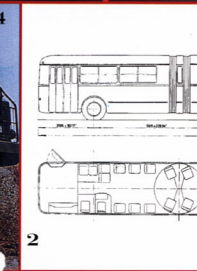
Otro modelo derivado del Comet fue el 1095, aparecido en 1968. Montaba la misma mecánica de 125 CV, pero su tamaño era algo mayor que el propio 1090, 30 cm más de batalla. De igual modo, también le superaba en carga útil, quedando establecida en 11,5 toneladas. Del 1095 hubo numerosas versiones: además de las de chasis corto y largo, se ofrecía una con doble reductora. A partir de 1975, evolucionó hacia el 1098, adoptando el motor 9130 de 135 CV. Toda la gama Comet desaparece-

ría, a excepción del todo terreno 3041, en 1979, dando paso a modelos de cabina cuadrada y diseño más moderno.

Gracias a la legislación de pesos máximos vigente a partir de 1965, Enasa aprovechó la coyuntura para presentar un camión medio capaz de conjugar dos interesantes variables: un tamaño ajustado, apto para lograr una buena maniobrabilidad y una mecánica potente, con un chasis fuerte que le permitía una capacidad de carga máxima. Estas condiciones se cumplían con el 1065, también conocido como Pegaso Europa. Se trataba de un vehículo de dos ejes, con 4.250 mm de batalla y poco más de siete metros de longitud en la versión de chasis corto, y equipado con el motor 9100 de 170 CV de potencia. Ello garantizaba un peso máximo admitido de 18 Tm en un primer momento, para ir aumentando hasta las 20 Tm del 1065 B (car-



3



2

1. Autocar Pegaso 5061 con carrocería Seida, de 1963; aún incorporaba asientos en la boca del vehículo, a la que se accedía por una escala plegable lateral.
2. Esquema de dimensiones del 6035 A, versión articulada de gran capacidad.
3. Con el tiempo aparecieron versiones específicas del 3060, el GL era la versión hormigonera con capacidad para 6 m³ de material.
4. El 3055 vino a sustituir al 3050 en los primeros ochenta como camión de transporte militar de tres ejes.



ga útil de 14,5 Tm).

En catálogo se ofrecían dos modelos según la longitud del chasis, el 1065 y el 1065 L. Hubo además una versión del 1065 L provisto de tres ejes que aunque no fue muy difundida en España, sí logró venderse en otros mercados, especialmente Sudamérica y Oriente Próximo. En 1966, apareció el 2020, tractora derivada del 1065, con una tara más carga útil de 20.700 Kg. Los Europa se mantendrían en producción hasta 1978, más de trece años ininterrumpidos, con un notable volumen de ventas.

En 1966 también sale al mercado el 3060, un Pegaso de tres ejes con los dos traseros motrices -6 x 4-, destinado a los ramos de la construcción y de las canteras. Podía cargar hasta 17 Tm -incluyendo la caja- y su peso bruto llegaba a las 24 Tm. Ha sido un camión muy popular hasta

épocas relativamente recientes, especialmente con carrocerías tipo hormigonera, volquete o grúa de arrastre. Se convirtió, asimismo en el Pegaso cabezón más largo del catálogo de Enasa, ya que su fabricación no cesaría hasta 1977.

Derivado de éste, pero con un bastidor sobredimensionado para aceptar sobrecargas y con refuerzos en los grupos mecánicos, se presentó en 1969 el Pegaso 3075, especialmente diseñado para su uso como gran dumper en canteras y minas a cielo abierto, con una carga útil de 21 Tm.

En 1962, la empresa creó la división Comercial Pegaso S.A., gracias a la cual se extendieron las exportaciones por buena parte de Hispanoamérica, África y Asia. El programa de colaboración de Enasa con algunos países sudamericanos dio sus frutos y los vehículos Pegaso cruzaron fronteras. Las exportaciones se dirigieron a

Chile, Colombia, Cuba, Angola, Uruguay y Guatemala, totalizando 270 vehículos enviados en cinco meses. En ese tiempo, se colocó la primera piedra de la factoría de accesorios en Pampa de Coma (Perú), con el objeto de abastecer a los autobuses urbanos de Lima. En 1968, el gobierno peruano autorizó a que la empresa Pegaso del Perú instalase una planta de ensamblaje de vehículos, con el propósito de montar 1.500 unidades en cinco años.

Aunque a finales de los sesenta ya prestaban servicio en el ejército español camiones modernos -Pegaso 3020 S y Barreiros Panther, generalmente-, aún rodaban un buen número de vehículos envejecidos de diferentes marcas como Reo, GMC y Fiat. Para abaratar costes de mantenimiento y racionalizar la compra de recambios, se convocó un concurso para surtir el parque móvil militar. Finalmente en

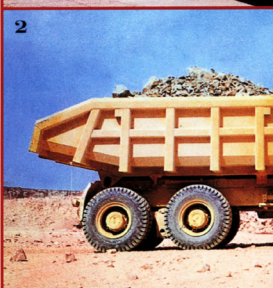
CATÁLOGO DE CAMIONES PEGASO (1946-1975)

CONFIGURACIÓN	POTENCIA	CARGA ÚTIL	AÑO	OBSERVACIONES (1)
A) PEGASO MOTOCICLETAS Y DERIVADOS (1946-1950):				
Pegaso I (2-203)	4x2 110 CV	8 Tm	1946	-
Pegaso Diesel (2-202)	4x2 125/140 CV	8 Tm	1947-49	-
Pegaso 2-701	4x2 125/140 CV	14 Tm	1951-58	T
Pegaso M-3 (2-209)	6x4 160 CV	14 Tm	1953	PTTM
B) PEGASO BARAJAS 2-206 Y DERIVADOS (1955-1962):				
Pegaso Barajas (2-207)	4x2 110/120 CV	9/7 Tm	1955-62	-
Pegaso 2-702	4x2 110 CV	10 Tm	1956-60	T
Pegaso IV H-127 (2-210)	6x2 165 CV	12 Tm	1955	P
Pegaso 2-211	6x2 165 CV	17 Tm	1957	P
Pegaso 2-212	6x2 165 CV	22 Tm	1957	P
Pegaso 2-206	4x2 140 CV	8 Tm	1956-60	-
Pegaso 2-703	4x2 140 CV	16 Tm	1957-60	T
Pegaso 1010	4x2 120 CV	6 Tm	1959-60	-
Pegaso 1011	4x2 120 CV	6 Tm	1960-62	-
Pegaso 1021	4x2 120 CV	8 Tm	1959-62	-
Pegaso 3010	4x4 120 CV	5 Tm	1960-62	TT
C) PEGASO CABEZÓN Y DERIVADOS (1960-1974):				
Pegaso 1060	4x2 165 CV	12 Tm	1960-64	-
Pegaso 1062	6x2 165 CV	17 Tm	1962-64	-
Pegaso 2010	4x2 165 CV	23 Tm	1962-64	T
Pegaso 1061	4x2 200 CV	14 Tm	1964-74	-
Pegaso 1063	6x2 200 CV	18 Tm	1964-72	-
Pegaso 2011	4x2 200/280 CV	26 Tm	1964-72	T
Pegaso 1066	6x2 200/280 CV	23 Tm	1966-72	-
Pegaso 1064	6x2 200 CV	16 Tm	1966-72	-
Pegaso 2040	6x4 200/280 CV	27 Tm	1966-72	T
Pegaso 2045	6x2/4 200/280 CV	21 Tm	1966-67	T
D) PEGASO COMET Y DERIVADOS (1962-1982):				
Pegaso Comet (1090)	4x2 125 CV	9/10 Tm	1962-76	-
Pegaso 3020	4x4 125 CV	7 Tm	1963-67	TT
Pegaso 1100	4x2 90 CV	7 Tm	1964-77	-
Pegaso Europa (1065)	4x2 170 CV	14 Tm	1965-78	-
Pegaso 2020	4x2 170 CV	20 Tm	1966-78	T
Pegaso 2030	4x2 125 CV	13 Tm	1966-76	-
Pegaso 3040	4x4 125/135 CV	9 Tm	1967-76	TT
Pegaso 1095	4x2 125 CV	11 Tm	1968-75	-
Pegaso 1096	4x2 135 CV	11 Tm	1975-79	-
Pegaso 1091	4x2 135 CV	10 Tm	1976-79	-
Pegaso 2031	4x2 135 CV	13 Tm	1976-79	T
Pegaso 1101	4x2 90 CV	7 Tm	1977-79	-
Pegaso 3041	4x4 135 CV	9 Tm	1976-82	TT
E) PEGASO DUMPER PARA OBRAS (1967-1978):				
Pegaso 3060	6x4 300 CV	17 Tm	1967-77	-
Pegaso 3075	6x4 300 CV	21 Tm	1969-75	Dum
Pegaso 3076	6x4 260 CV	24 Tm	1975-78	Dum
Pegaso 3078	6x6 260 CV	17 Tm	1975-78	Dum
Pegaso 3086	6x4 260 CV	26 Tm	1975-78	-
F) PEGASO TODO TERRENO MILITARES (1970-1990):				
Pegaso 3045	4x4 135 CV	5 Tm	1970-82	TL, M
Pegaso 3050	6x6 170 CV	10 Tm	1971-82	TL, M
Pegaso 3046	4x4 170 CV	5 Tm	1982-90	TL, M
Pegaso 3055	6x6 200 CV	10 Tm	1983-90	TL, M
G) PEGASO DE CABINA CUADRADA (1972-1978):				
Pegaso 1083	6x2 200/280 CV	18 Tm	1972-78	-
Pegaso 1086	6x2 260 CV	27 Tm	1972-78	-
Pegaso 2080	4x2 260 CV	27 Tm	1972-78	T
Pegaso 1080	4x2 200/280 CV	14 Tm	1974-78	-
Pegaso 2084	4x2 260 CV	27 Tm	1974-78	-
Pegaso 2082	4x2 352 CV	27 Tm	1975-78	T
Pegaso 2089	6x4 352 CV	26 Tm	1975-78	T

(1) Nota: T (tractor), P (prototipo), TT (todo terreno), M (militar), Dum (dumper).



1



2

1. Autocar 5031 L/4 con capacidad para 60 plazas y equipado con un motor de 200 CV.
2. El 3076 D era un gran dumper para canteras o minas, con la cabina desplazada hacia el puesto del conductor.
3. El blindado BMR podía transportar 15 hombres y llegar a 100 km/h gracias a sus 352 CV.
4. El 7323 era un 3055 evolucionado con su potencia subida hasta 225 CV.



1969, la Comisión Interministerial de Armamento y Equipos de Alto Estado Mayor se decantó por el Pegaso-Daf 3045. Este vehículo disponía de dos ejes y montaba el motor de 135 CV, siendo capaz de superar pendientes del 65 por ciento con tres toneladas cargadas. Destacaba por la altura del chasis respecto del suelo, la gran defensa frontal, la cabina con techo de lona y su dureza. Poco después apareció el 3050, de tres ejes y 10 Tm de carga útil (seis en todo terreno), equipado con el motor 9100

de 170 CV.

A principios de los años ochenta se renueva la gama militar, sustituyéndose el 3045 por el 3046 y el 3050 por el 3055. El 3046 irá impulsado por el motor de 170 CV y tendrá una carga útil de 5 Tm, mientras que el 3055 irá con un sobrealimentado capaz de rendir 200 CV. Exteriormente, esta nueva serie se caracterizará por mantener en su frontal la típica cruz de Pegaso.

A mediados de los años ochenta, el

gobierno sudanés hizo un importante pedido a Enasa de camiones Pegaso 3046 para su ejército. Cuando esta serie ya estaba casi lista para ser enviada, el gobierno del país africano se declaró insolvente, no pudiendo hacer frente al pago. La marca española se quedaba así con un stock de camiones 3046 literalmente muertos de risa, ya que no era un camión de venta al público. Gracias a un acuerdo con el gobierno español, la mayoría de estos vehículos -Pegaso 3046/10- fue carro-



zada como autobombas forestales por empresas como Fimesa, Abencor, Pelipresa y Protec Fire y pasaron a formar parte de casi todos los parques de bomberos de municipios rurales y diputaciones provinciales, con matrícula PMM.

Los 3046 y 3055 evolucionaron a principios de los noventa hacia los más modernos y potentes 7217 y 7323. Enasa también fabricó durante los setenta y ochenta otros vehículos para uso exclusivamente militar, como el anfíbio VAP 3550/1, construido sobre la base del 3046; y los blindados BLR -dos ejes y 170 CV- y BMR -tres ejes y 306 CV-.

En el Salón de Barcelona de 1972 se exhibió una nueva gama de camiones de gran tonelaje y con cabina cuadrada, que vendrían a sustituir a los ya veteranos cabezones. Sólo sobreviviría el 1061 hasta 1974 y el 3060 hasta 1977. Los primeros modelos de esta serie fueron el 1083 y el 1086/52, ambos con doble eje directriz, que vinieron a sustituir a los 1063 y 1066; y el 2080/50, sucesor del 2011/50. El diseño de la cabina era la novedad principal,

de tipo portante y adelantada, construida toda en chapa de acero y suspendida por soportes elásticos de goma para aislarla del bastidor. En ella destacaban los faros cuadrados dobles, el capó motor más bajo, mayor superficie acristalada, la calandra abatible y la gran cruz del frontal más estilizada.

El 1083 iba impulsado por el ya conocido motor tipo 9105/5, de diez litros y 200 CV, pudiendo cargar hasta 18,4 Tm. El 1086/52 y el 2080/50 montaban el tipo 9109/2 con turbocompresor, de diez litros y 260 CV de potencia. El 1086/52 podía cargar 26,6 Tm y el 2080/50 arrastrar 32 Tm.

En 1974 empezó a comercializarse el 1080, de dos ejes, para sustituir al veterano 1061 -después de diez años ininterrumpidos en catálogo-. Tanto el 1080 como el 1083, a partir de este momento se construirán en versiones de 200 y 260 CV, merced al empleo del turbocompresor. A partir de mediados de los setenta, fueron apareciendo modelos de mayor tamaño y gran potencia, equipados algunos con el nuevo

motor 9156 sobrealimentado de 352 CV, generalmente tractoras de gran capacidad de arrastre. Entre ellos, cabe destacar el 2082/60 de dos ejes y el 2089/60 de tres, que podían remolcar más de treinta toneladas. La gama de camiones destinada a la construcción y a las canteras también se amplió con un curioso 3076 D, denominado popularmente El tuerto o Media cabina, por encontrarse desplazada ésta hacia la izquierda, ya que únicamente daba cobijo al conductor. Se trataba de un tres ejes -de configuración 6 x 4- equipado con el motor tipo 9109/9 de 260 CV.

Derivado de éste, salió al poco tiempo el 3078, un tres ejes con tracción total -6 x 6- de muy corta difusión. La nueva gama de camiones pesados y cabina cuadrada, introducida en 1972, desaparecería casi por completo en 1978. Sin embargo, esta misma línea estilística tendría su continuidad durante los años ochenta en otros modelos más modernos, configurando un extenso catálogo de vehículos para las más variadas aplicaciones. □