

# EL ÚLTIMO VUELO DEL PEGASO

*Creado para ser expositor de tecnología punta, esta cabeza tractora de Pegaso sorprendió al mundo en el Salón del Automóvil de Barcelona hace 30 años. De los dos prototipos construidos solo existe una unidad y pertenece al futuro Museo de la Automoción de la Fundación Jorge Jove.*

Por **Oscar Ayerra**

Este peso pesado nació en 1989 de la mano del departamento tecnológico de Pegaso y del lápiz del diseñador Francisco Podadera. Con el mayor de los secretos este proyecto se fue gestando con la premisa de ser un escaparate tecnológico a nivel mundial. Denominado Solo 500, por la potencia en caballos de su motor, esta cabeza tractora causó admiración cuando fue presentada al mundo, no solo por los últimos avances tecnológicos, sino también por un diseño muy innovador.

En un momento en que la tendencia estética de líneas cuadradas dominaba el mercado, las cabinas eran poco más que cajas de zapatos con tecnología muy discreta y analógica y la comodidad estaba en un segundo plano; pero este Pegaso contaba ya con tres pantallas informativas, GPS, cámara trasera o mandos al volante. Todo un derroche de tecnología punta.

A mediados de los 80, con la apertura de los nuevos mercados europeos muy propicios a nuevas competencias, Enasa, casa matriz de Pegaso, se vio en la necesidad de renovar su flota, algo anticuada y asegurar su posición dentro del panorama tecnológico a nivel mundial. Para ello creó, en 1988, el Departamento de Tecnología Avanzada,

cuyo fin sería la creación de un vehículo pionero con los últimos conceptos a nivel electrónico, de diseño y de seguridad.

Bajo estas premisas hacía su aparición en el Salón del Automóvil de Barcelona de 1989 el nuevo Pegaso. En solo 10 meses, un equipo humano de ingenieros aeronáuticos y diseñadores conseguía dar a luz el Pegaso. Constituía el camión más avanzado dentro del mundo de los vehículos pesados y adelantaba a Enasa en varios años a la competencia.

Cuando esta plataforma de demostración tecnológica comenzaba a tomar altura, su casa matriz, Enasa, fue vendida al consorcio italiano Iveco,



**Contaba con apertura con tarjeta, Gps, cámara trasera, mandos en el volante o puertas deslizantes**



FOTOS: ANGEL MANSO



lo que frustró el vuelo de la que sería la última creación de Pegaso. Aunque la esencia tecnológica del Solo 500 pervivió en Iveco, el nombre de Pegaso desapareció para siempre.

## TECNOLOGÍA PIONERA

Basada en la filosofía de la tecnología aeroespacial, todo se controlaba a través de un ordenador central mediante unidades remotas independientes lo que eliminaba gran parte de los problemas y, por supuesto, del cableado. El conductor podría saber la presión de los neumáticos o las averías en tiempo real. Contaba además con un sensor de comunicación exterior de ayuda al tráfico. Incluso podría contar con la posibilidad de comunicación vía satélite con la Agencia Espacial Europea ante cualquier incidencia en carretera. En cuanto a su estructura, fue necesario abordar estudios aerodinámicos que implicaron, de forma paralela, una observación de materiales que llevó a la conclusión de que la fibra de vidrio composite

resultaba ser la mejor opción por su resistencia y durabilidad.

En cuanto al apartado estilístico, el estudio de diseño Podadera Design fue el encargado de darle forma a una cabina que destacó a nivel mundial por un coeficiente Cx muy bajo. Debido al poco tiempo que se tuvo para su desarrollo, el primer prototipo presentado en el Salón de

## La familia Pegaso

Casi 50 años duró la saga Pegaso de cabezas tractoras. Tras el Pegaso Solo 500, a partir de 1989, el espíritu Pegaso permaneció con la nueva empresa Iveco, que actualmente sigue a la vanguardia de los vehículos pesados



Barcelona, de color gris plata, era una especie de atrezzo al que había que mover con grúa al carecer de motor. Además, su interior no estaba completamente funcional. Tras el salón fue desmontado para construir el verdadero Pegaso Solo, el prototipo 1, ya de color blanco. Este contaba con un

chasis mejorado y un motor completamente funcional, y además todos sus componentes electrónicos habían sido perfeccionados y estaban operativos. Existió sobre el papel un tercer prototipo que llevaría un nuevo chasis más ligero, pero nunca se llevó a cabo.

## UNA VIDA AZAROSA

Tras el Salón de Barcelona de 1989, el Solo

500 fue invitado a numerosas exposiciones europeas gracias a su potencial tecnológico, que atraía todas las miradas.

Más tarde, en 1992, fue acondicionado para participar en un gran premio en el circuito del Jarama como vehículo de seguridad o Pace Truck. Fue entonces cuando, por cuestiones prácticas, se le añadieron los espejos retrovisores convencionales o el tacómetro analógico. Incluso su defensa delantera fue recortada para evitar rozaduras.

A partir de ese año fue apartado y almacenado en los almacenes del centro histórico Pegaso, un pequeño departamento del gigante Iveco donde sobrevivió a duras penas. Años más tarde fue objeto de estudio en el Centro de Investigación del Automóvil de Madrid y exhibido, de manera temporal, en el Museo del Automóvil de Salamanca. No es hasta principios del siglo XXI cuando Iveco lo dona a la Fundación Jorge Jove, una entidad con las suficientes garantías de perpetuar este patrimonio nacional único. Según cuenta su presidente, Ángel Jove González, «fue necesario realizar una restauración estética importante. Varios de sus componentes estilísticos habían sido dañados durante los años de almacenaje». En la actualidad, aunque ya

entre algodones, sigue esperando la oportunidad de volver a ser exhibido, función para la que fue creado, cuando se haga realidad el futuro Museo de la Automoción de Galicia.

## F. PODADERA

Diseñador del Solo 500

## «NADIE CONOCÍA EL PROYECTO»

Ingeniero aeronáutico de profesión y creador incansable de sueños, Francisco Podadera (1954) forma parte del grupo selecto de pioneros españoles que han dejado huella en forma de líneas de diseño en algunos vehículos que forman parte de la historia de la automoción de este país. Dedicado a la docencia y a su empresa de diseño, todavía recuerda con cariño la presentación al mundo del último Pegaso: «Cuando se inauguró el Salón de Barcelona todavía estaba colocando los intermitentes, nos jugábamos mucho pero todo salió muy bien», explica.

—Supongo que el estrés formaba parte del trabajo para crear esta pieza de museo en solo diez meses.

—Antes de la presentación llevaba 60 horas sin dormir.

—¿Cómo empezó a formar parte del proyecto Solo?

—Un viernes, mientras daba una clase, se acercó el director de proyectos de Pegaso, Manolo Lage; tras una larga charla conecté enseguida con la idea y el lunes ya estaba diseñando el Solo 500.

—¿Cuáles fueron las primeras impresiones del público?

—Sorpresa, nadie conocía el proyecto, la competencia nos llamaba para conocer más sobre el Solo 500.

