

DOS SÍMBOLOS CON EL MISMO ROSTRO

Por **Oscar Ayerra**

Tras la guerra civil española la fábrica automotriz Hispano Suiza de Barcelona presentaba un estado deplorable. El requisamiento militar republicano al que se vio forzada en 1936 no le habían sentado muy bien. Maltratada hasta la extenuación en la construcción de motores aeronáuticos y de equipos militares la habían dejado exhausta. Aunque respetada por las bombas, necesitaba una maniobra de reanimación para poder continuar la producción. Con la adquisición de nueva maquinaria, herramientas y materias primas de primera calidad a empresas extranjeras fue recuperando de nuevo su actividad. Una producción que había nacido en 1904 de la mano del empresario español y alma mater de la empresa, Damián Mateu y del ingeniero y visionario suizo Marc Birkgit. Una unión, reflejada en el nombre de la propia marca, con la que llegarían a ser una de las marcas más prestigiosas a nivel mundial y que marcaría una senda pionera en la fabricación no solo de automóviles, sino de armamento militar e incluso de propulsión aeronáutica.

EL COMIENZO DEL FIN

En 1943, con la fábrica a pleno rendimiento, el Ministerio del Aire realiza un doble pedido de un total de 330 motores de avión. Sin embargo a principios de 1945 y debido al deficiente suministro de materiales y componentes reinante en una España devastada por la guerra la fábrica no es capaz de cumplir con los plazos de entrega. Un problema que dejaba a Hispano Suiza en una situación financiera delicada al tener demasiado capital inmovilizado. El recién creado Instituto Nacional de Industria (INI) aprovechó este momento tan frágil para forzar aún más la situación de Hispano Suiza. En varias actas a lo largo de ese año este instituto, creado en 1941 con el objetivo de ayudar, con capital del estado, a empresas privadas que necesitaran una fuerte inversión y así favorecer una industria fuerte y autosuficiente, define a la Hispano Suiza como "no capacitada para cumplir un encargo crucial para la defensa nacional" más adelante, ante la difícil situación «considera

Apodado cariñosamente «mofletes» por su rostro abombado, supuso el último producto de Hispano Suiza pero, a la vez el primero de la nueva marca que absorbía a esta, Pegaso. Un vehículo que fue bisagra entre las dos marcas españolas más icónicas del siglo XX. Esta unidad, de la Fundación Jorge Jove, es el Pegaso 1 del que apenas se construyen 100 unidades en 1946.



VOLANTE A LA DERECHA. Posición que se mantuvo hasta 1955 al igual que en algunos camiones italianos y suizos. Facilitaba la labor al conductor en carreteras muy estrechas al permitir observar mejor la cuneta, también se afirma que la baja de velocidad hacía que fuese innecesario adelantar y por tanto posicionar al conductor en el lado izquierdo.

necesaria la intervención mayoritaria de la sociedad barcelonesa".

A partir de este momento la única salida que le queda a Hispano Suiza es la venta o el alquiler de la fábrica, propuesta que la traslada al Ministerio de Industria.

El 23 de octubre de 1946 todos los activos humanos e industriales de la Hispano Suiza de Barcelona pasan a manos de la Empresa Nacional de Automóviles S.A. (ENASA) perteneciente al Ministerio de Industria. Una nueva compañía creada con el objetivo de ser

parte en la regeneración de una España con profundas carencias industriales y con una necesidad anual de 1.000 autocamiones de gran tonelaje.

EL NACIMIENTO DEL «MOFLETES»

Volviendo a 1942, Hispano Suiza, en su división automotriz, estaba trabajando, entre otros diseños, en un nuevo camión de 7 tn en versión gasolina y diésel, aunque esta última no pasaría de los planos. Dos años más tarde se presenta por primera vez el Hispano Suiza 66 G en la Feria de Valencia. Un vehículo de

cabina adelantada que le confería un aspecto muy moderno para esa época. Los pedidos no se hicieron esperar llegando, en solo 15 meses hasta los 150.

En octubre de 1946 se hizo cargo la nueva dirección de Enasa con Wifredo Ricarc al frente del apartado técnico. Un ingeniero brillante formado en Alfa Romeo y que sería, años más tarde, el artífice de volver a posicionar a una marca española entre las mejores dentro del panorama mundial automotriz.

Con la producción del camión 66 G en marcha, ya bajo la dirección Enasa, se decide realizar tan solo algunos variaciones externas, manteniendo el mismo motor y caja de cambios. Es en estos momentos de transición y debido a que en el acuerdo de la venta no incluía la imagen de marca Hispano Suiza, Enasa se ve obligada a buscar una nueva identidad para denominar a sus productos. Durante los meses en que Enasa busca un nuevo símbolo para la marca, ocurre el curioso hecho de que numerosas unidades salen huérfanas de la línea de producción, eran camiones sin nombre ni placa identificativa externa. Una situación que se arregló provisionalmente el 30 de enero de 1947 cuando se elige la denominación «Hispano» como la nueva identidad. Aunque sería seis meses más tarde cuando Wifredo Ricarc finalmente registraba la marca con la nueva y definitiva denominación «Pegaso». Bajo el símbolo de un caballo en actitud de cabriola, metáfora de agilidad y fuerza, se presentaba el icono que definiría a la marca durante casi 40 años.



FOTOS: ÁNGEL MANSO

A partir de este momento la insignia Pegaso corona el frente de cada unidad salida de la fábrica. Es en ese momento cuando aparece la denominación de Pegaso I, cuyas variaciones apenas pasan por unas suspensiones reforzadas, y pequeños retoques estéticos respecto al originario. Cuando apenas se llevan poco más de 100 unidades construidas se decide realizar nuevos cambios, esta vez más profundos, aunque siguen sin afectar demasiado a su imagen externa.

A finales de 1947 con la nueva denominación de Pegaso II, también designado

como Z-203, salen las primeras unidades con modificaciones que afectan a la caja de cambios pasando de 6 a 8 velocidades, lo que mejoraba el rango de utilización y aumentaba la velocidad máxima a 72 km/h en lugar de los 60 iniciales; mejoraron el régimen de giro con lo que reducían el consumo, además de otros cambios de índole menor pero que afinaban un conjunto que empezaba a dar los primeros frutos en cuanto a ventas. Entre 1947 y 1949 se construyeron 148 unidades con motor a gasolina. Con un bastidor robusto y un propulsor

fiable, el nuevo Pegaso II comienza a establecer un exigente nivel de calidad, inusual hasta ese momento.

En junio de 1949 se presenta la versión diésel, designada como Z-202. Este propulsor, construido tomando como base el diseño Hispano Suiza diésel de 1944, nace con una potencia de 125 caballos con los que conseguía prestaciones semejantes a las de gasolina además de un consumo menor, bajando hasta los 27 litros en lugar de los casi 50 que necesitaba la gasolina para recorrer 100 kilómetros. En 1954 recibe una actualiza-

ción que pasa por un aumento de potencia subiendo hasta los 140 cv así como una serie de modificaciones como la apertura de puertas, esta vez a favor de marcha, nuevos vanos acristalados, sistemas de ventilación actualizados o una parrilla más sofisticada. Las buenas prestaciones, un consumo contenido y una dureza extraordinaria fueron las llaves para que las ventas comenzasen a dispararse teniendo en cuenta el empobrecimiento en que se encontraba España en aquel momento.

Fue sustituido en 1955 por un nuevo camión, el Z207, conocido más bien por Barajas. Más moderno y potente que el ya veterano Pegaso II al que terminaría por desbancar a pesar de que convivieron durante tres años más. El último «mofletes» salió de la fábrica en 1958. Se habían construido 2.139 unidades.

UN «MOFLETES» ESPECIAL

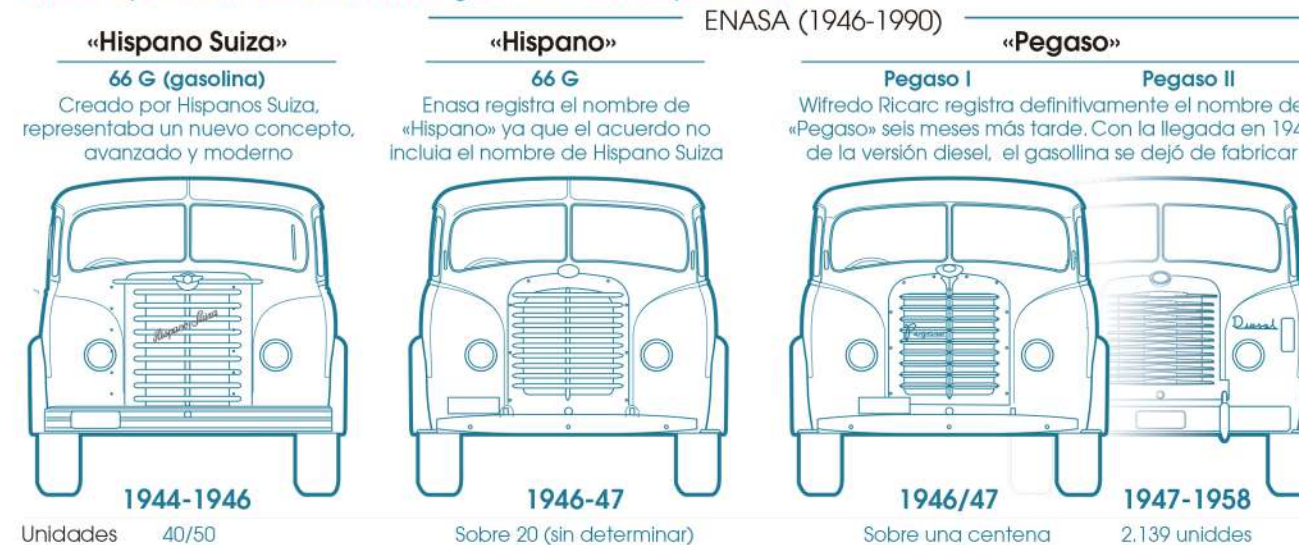
La unidad de las fotos corresponde a la primera etapa ya definida como Pegaso I, correspondiente al año 1946. Esta «mofletes» se mantiene hasta el año 2008 en el centro histórico Pegaso de Madrid, un departamento de la propia fábrica Pegaso, ahora Iveco, momento en que es donada a la Fundación Jorge Jove quién, desde entonces, se conserva en un estado excepcional. Esta unidad junto con otra correspondiente a la versión II serán exhibidas en la futura sala Pegaso, única en el mundo por la calidad de las piezas que se expondrán, ubicada dentro del futuro Museo de la Automoción de Galicia.

CALIDAD PEGASO.
A lo largo de sus 14 en producción fue mejorando en prestaciones y consumos contenidos gracias, en parte, a la utilización elementos de calidad como la bomba de inyección Bosch, importada de Alemania. Elementos que afinaron un producto sobrio y austero pero fiable y de calidad.



Tres denominaciones, un solo «mofletes»

En tan solo un año el Hispano Suiza 66 G seguía siendo el mismo camión pero su nombre había cambiado tres veces. El diseño apenas sufrió variaciones a lo largo de sus 14 años en producción



Los cambios a partir del Hispano Suiza 66 G se limitaron a refuerzos de suspensiones, caja de cambios o régimen de giro entre otros con el fin de mejorar versatilidad, solidez, consumos y velocidad punta. Externamente se estilizó la parrilla así como otros rasgos menores.