



epocAuto

PAGINE
DI PICCOLI ANNI

NEL SEGNO DEL CAVALLO ALATO

PEGASO



**Da Rosemeyer
a Nuvolari**

**Marche scomparse:
Serenissima Automobili**

**Dal "Maggiolino"
alla Porsche 356**

**Matra Sport
Prototipi e F1**

**Montecarlo 1972
il Rally del Drago**

**Triumph Speed Twin
un capolavoro del 1937**

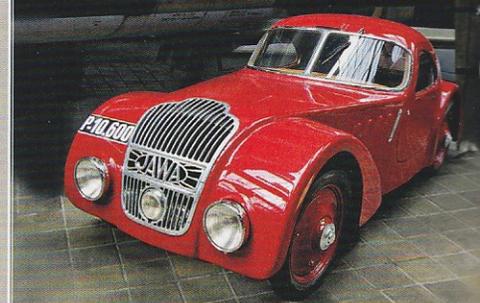
Eveline e Samantha



BMW 700 RS



Automobili JAW





La spettacolare "Thrill" carrozzata da Touring nel 1953 sul telaio # 0133 sintetizza sportività, eleganza e innovazione. Più fruibile della coeva Alfa Romeo Bat 5, percorre nel tempo oltre 100.000 chilometri. Qui è al Concorso d'Eleganza di Vila d'Este 2008.

Tormentata dalle ingerenze del potere franchista, dura cinque anni l'avventura spagnola delle automobili Pegaso. Supercar tecnicamente ardite, volute per istruire i futuri specialisti dei camion.

LA SCUOLA DEL CAVALLO ALATO

di Elvio Deganello



La faux-cabriolet sul telaio # 0103 segna il debutto internazionale del marchio Pegaso al Salone di Parigi nell'ottobre 1951. Ha le fiancate lisce come le prime quattro berlinette carrozzate ENASA. Poi è trasformata in berlinetta 2ª Serie e rinumerata # 201.

Le Pegaso, poco note negli anni della Spagna franchista, oggi attirano i collezionisti che cercano rarità. In tutto sono 84, vestite in modo diverso da quattro carrozzieri diversi. Non c'è una Pegaso uguale a un'altra ma tutte hanno un aspetto che non lascia indifferenti e una meccanica ricercata che a volte sconfinava in soluzioni capricciose. Autore delle Pegaso è l'ingegnere spagnolo Wilfredo Ricart, noto in Italia perché nel 1938, quando è a capo del reparto corse dell'Alfa Romeo è ridicolizzato da Enzo Ferrari che gli dice di andare a fare camion. Aldilà del rancore di Ferrari, che lo ritiene responsabile della sua estromissione dall'Alfa Romeo, Ricart è uomo di vasta cultura ed espe-

rienza: nel 1920 avvia un'azienda che costruisce motori e auto sportive, nel 1931 chiude per motivi politici e organizza una società di trasporti, infine nel 1936 approda all'Alfa Romeo e vi resta fino al marzo 1945, quando temendo le rappresaglie politiche, si rifugia al consolato spagnolo di Milano poi raggiunge Genova e s'imbarca per gli USA, dove l'attende la Studebaker. Cambia piani quando fa scalo in Spagna e accetta l'invito dei rappresentanti del dittatore che lo pregano di aiutare il Paese a ricostruire l'industria motoristica dilaniata dalla guerra civile. Non è tempo di motorizzazione di massa in Spagna: l'assedio economico internazionale obbliga il Paese a un regime autarchico che ha biso-



La Z 102 telaio # 201 al Concorso di Villa d'Este 2016. È la # 0103 ricarrozata ENASA come berlina 2ª Serie, vale a dire con le nervature sui parafranghi e gli sfoghi dell'aria sulle fiancate. Sopra la linea di cintura lo stile resta quello delle berline 1ª serie.

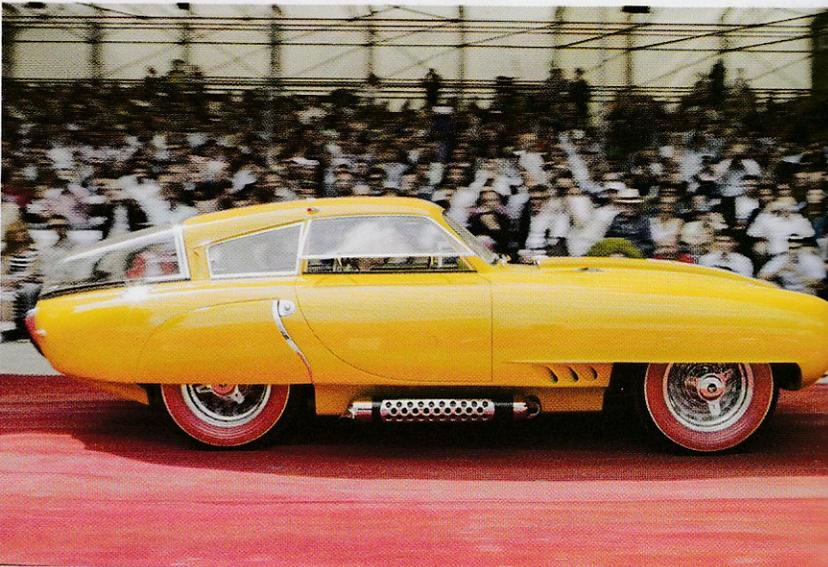
La berlina "El Cangrejo" (il Granchio) del 1951, è carrozzata in alluminio dalla ENASA sul telaio # 0107. È impiegata per gli studi e le esperienze fino al dicembre 1953, quando è distrutta da un incendio. Secondo i collaudatori, è la migliore di tutte le Pegaso.

gno di tutto, in particolare di autocarri. Così si avvera la profezia di Ferrari: Ricart deve progettare i camion da costruire negli stabilimenti ex Hispano-Suiza rimessi in piedi dall'ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones). Capisce che per raggiungere l'obiettivo deve creare una scuola che formi personale specializzato e fonda il Centro de Estudios Técnicos de Automoción.

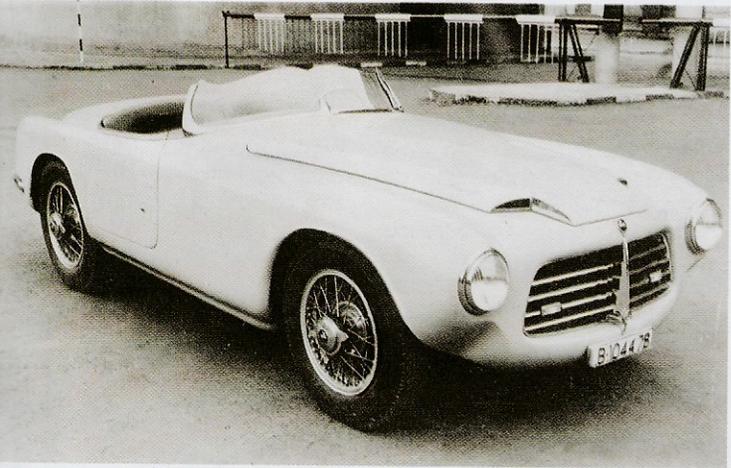
1946 con il marchio Pegaso, il cavallo alato simbolo di potenza, velocità ed eleganza. La "supercar" arriva cinque anni dopo perché la Spagna non ha la cultura motoristica italiana e nemmeno i fornitori di componenti. Tranne poche cose, l'ENASA deve fare tutto da sola, con gran dispendio di tempo ed energie, ma con il vantaggio di formare le risorse umane delle quali ha bisogno. La granturismo Pegaso Z 102 è un concentrato delle migliori tecnologie disponibili. Il motore V8 tutto in alluminio ha le camere di scoppio emisferiche, due alberi a camme per bancata, le valvole al sodio, il carter secco e il limitatore di giri. La corsa corta permette di elevare la cilindrata da 2500 cc a 3200 cc secondo la richiesta del cliente, che può scegliere anche fra un carburatore doppio corpo, quattro bicorpo o due quadricorpo. Il telaio della Z

Auto per ricchi

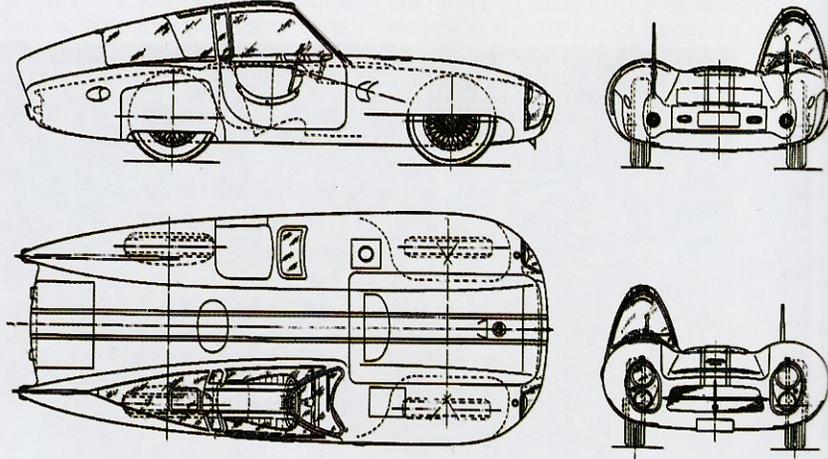
Ricart pensa che per motivare i suoi studenti non ci sia nulla di meglio di un'auto sportiva, inoltre osserva: "Siamo poveri, dobbiamo fare auto per ricchi". Da queste premesse nasce la "supercar", che il generalissimo Franco appoggia per il prestigio che darà al Paese. Il primo camion esce dall'ENASA nel



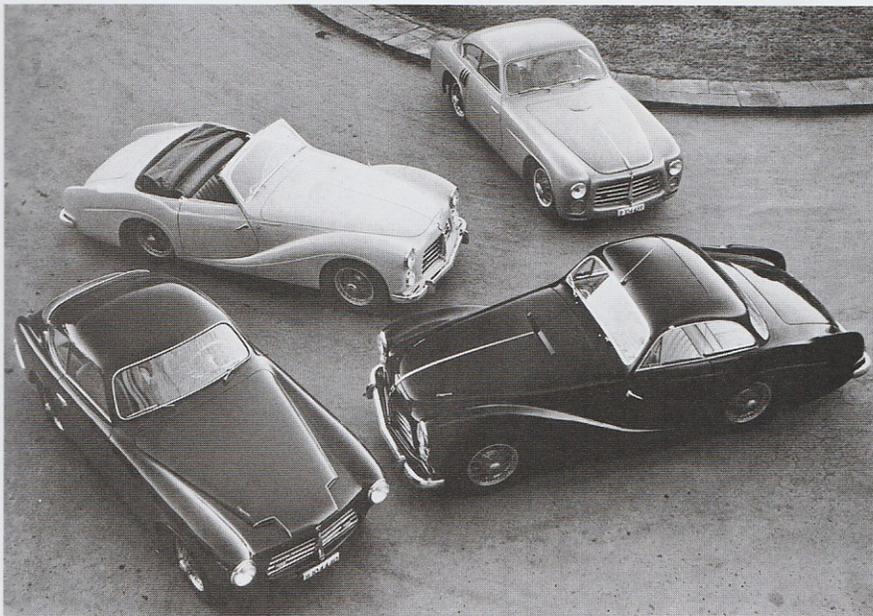
La berlina sul telaio # 0121 sfilata nel Concorso d'Eleganza di Villa d'Este il 24 maggio 2015. È la seconda delle due "Cupula" nate dalle fantasie adolescenziali degli studenti di un liceo, interpretate nella lamiera dai carrozzieri della ENASA nel 1952.



La qualità della foto è scarsa, ma questo documento del 1952 è eccezionale perché mostra la Spider Tibidabo carrozzata da Touring sul telaio # 0118 con il parabrezza a "corna di toro" prima che sia sostituito con un parabrezza convenzionale.



Il disegno delle Bisiluro da record, carrozzate in due esemplari dalla ENASA sui telai # 0110 del 1953 e # 0111 del 1954. Falliscono l'obiettivo dei primati internazionali, ma centrano quello dei record spagnoli. Dopo la demolizione, alcuni pezzi sono riutilizzati.



La gamma 1952 delle automobili Pegaso vista dall'alto. Si riconoscono la berlina Touring sul telaio # 0119, la Cabriolet Saoutchik sul telaio # 0116, la Coupé Saoutchik sul telaio # 0117 e la berlina ENASA sul telaio # 0108.



La Z102 Spider Competición carrozzata da Touring sull'autotelaio # 0145 si avvia alle verifiche della 24 Ore di Le Mans nel giugno 1953. Destinata a Juan Jover-Paul Metternich, non prende la partenza a causa di un incidente occorso in prova.

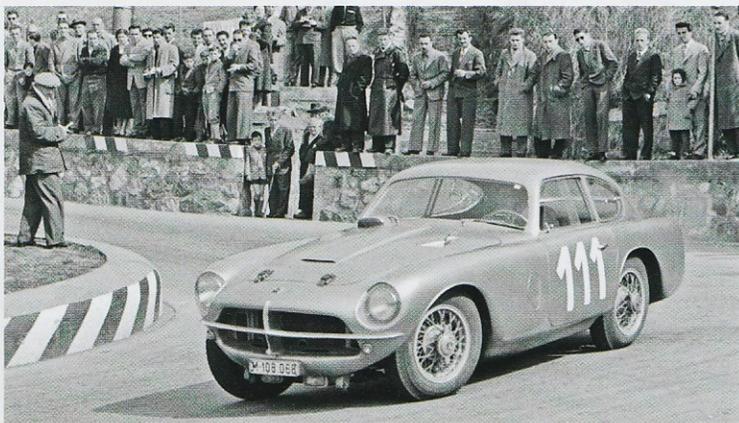


La Z102 carrozzata berlina da Touring nel 1953 sull'autotelaio # 0150 ha la calandra con una spessa barra verticale attraversata da una orizzontale, che diviene tipica del Marchio in quell'anno. Prima le barre orizzontali erano 4 attraversate da una verticale.

102 è una struttura di lamiere d'acciaio al cromo molibdeno piegate e saldate per formare scatole di sezione quadrata collegate fra loro e alleggerite da ampi fori. Le sospensioni hanno barre di torsione in funzione elastica: davanti agiscono su bracci oscillanti di lunghezze diverse; dietro su un ponte De Dion fissato a bracci radiali oscillanti infulcrati all'estremità posteriore del telaio. I freni anteriori e posteriori hanno pompe e circuiti separati. Il cambio a cinque marce è in blocco con la frizione e il differenziale autobloccante costruito su licenza ZF.

ENASA

La ENASA realizza il prototipo, è una berlina seguita dalla faux-cabriolet che debutta al Salone di Parigi nel 1951. Qui la Casa annuncia prezzi simili a quelli delle contemporanee Ferrari, anche se i costi di produzione sono più elevati. Ciò è possibile perché il disavanzo è contabilizzato nella pubblicità dei camion. In ogni modo i clienti sono rari: a volte nel tempo trascorso prima che un esemplare trovi l'acquirente, la Casa lo modifica e rinumerava il telaio. In altri casi la garanzia che dura tre anni com-



La speciale berlina Touring sul telaio # 0152 era destinata alla Carrera Panamericana 1953 insieme con la # 0151. Questo spiega la coda con il portellone per 2 ruote di scorta. Qui è in corsa a Campione d'Italia con Manuel Bos Medina il 1° aprile 1953.

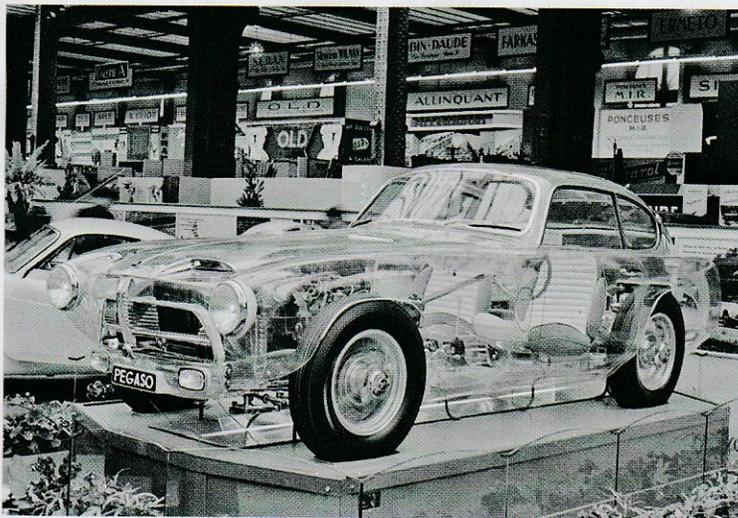


La gialla coupé Serie 1 ½ con l'interno di vero leopardo, allestita nel 1953 da Saoutchik per il barone von Thyessen sul telaio # 0126, sfilata nel Concours d'Élégance d'Engien-Les-Bains il 14 giugno 1953. Vincerà il primo premio per le carrozzerie francesi.



Il pomello del cambio delle Pegaso ha una forma molto caratteristica e l'indicazione delle marce che hanno una posizione nella griglia speculare a quella alla quale siamo abituati

La cabriolet Saoutchik sul telaio # 0136 sfilava a Villa Erba il 24 maggio 2015. Appartiene alla 2ª Serie, che ha le porte incernierate davanti, la calandra a croce e i fari allineati ai fendinebbia in un motivo verticale chiuso da cornici.



La show-car con la carrozzeria di plexiglas esposta al Salone di Parigi il 7 ottobre 1954. È allestita sull'autotelaio # 0123, che ha diversi particolari di plexiglas, ed era esposto nudo l'anno precedente per mostrare la meccanica.

porta la sostituzione di un motore con un altro, che a volte è quello di un'auto da corsa demolita, sicché la girandola di motori e allestimenti complica la storia di qualche esemplare. La prima serie di carrozzerie ENASA ha le fiancate lisce, la seconda ha nervature sopra i parafranghi, accompagnate o no da feritoie sugli anteriori e/o da prese d'aria posteriori. La berlina fuori serie sul telaio # 0107 è tutta d'alluminio con i parafranghi scavati, sicché è soprannominata "Cangrejo" (Granchio). Le altre fuori serie della ENASA sono le due "Bisiluro" da record, le due "Cupula", che interpretano le fantasie degli studenti di un liceo, infine le due Rabasada, le due Pedralbes e la Montjuch carrozzata con vetroresina che sono tutte carrozzate barchetta, hanno nomi di corse spagnole e riprendono lo

stile della carrozzeria Touring, che Ricard fa intervenire nel 1952 insieme con il carrozziere francese Saoutchik per alleggerire il lavoro dell'ENASA, per attirare la clientela internazionale e per rinnovare lo stile. Sembra paradossale che le creazioni decadenti di Saoutchik coesistano con quelle gradevolmente innovative di Touring, ma bisogna considerare che spesso per età e censo i clienti delle auto di lusso sono conservatori.

Saoutchik e Touring

Al Salone di Parigi nell'ottobre 1952 il prototipo di Saoutchik debutta nello stand del carrozziere che gioca in casa, quello di Touring nello stand Pegaso. La spider francese ha i parafranghi con volumi propri e movimento a onda co-



La berlina sul telaio # 0163 è iniziata da Saoutchik, che non la completa per sopravvenute difficoltà. La porta a compimento la carrozzeria Touring, nasce così questa "Special" che oggi è tutta nera, ma nel 1954 aveva la parte inferiore rossa.

La berlina Touring del 1955 telaio # 0167, esposta al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este il 24 maggio 2005. Appartiene alla 2ª Serie, che si distingue principalmente per le tre uscite d'aria marcate da fregi lucidi sulle fiancate.



Dimensioni a parte, la coupé di Touring sul telaio # 0171, ricorda lo stile dell'Alfa Romeo 1900 C SS dello stesso carrozziere. Debutta senza motore al Salone di Torino nell'aprile 1956. Riceve il motore # 0181 nel 1958 e il telaio è rinumerato # 0112.



Nel 1956 la "Panoramica" sul telaio # 0172 mostra l'ultima evoluzione dello stile Touring. È la sola nata completa. Altre sette "Panoramica" sono liquidate dopo la fine dell'attività automobilistica della Pegaso e sono dotate di meccaniche di vario tipo.

me negli anni Trenta. La spider di Touring, chiamata Tibidabo dal nome di una corsa, interpreta magistralmente la linea "ponton" aggiungendo un paio di stilemi che fanno discutere. Secondo alcuni i due incavi ai lati del cofano rappresentano le narici di un toro, per altri sono elementi decorativi e basta, forse perché non hanno mai visto la Tibidabo prima che il parabrezza convenzionale sostituisse l'originale ritagliato a corna di toro, chiara dimostrazione che il

riferimento di Touring alla taumachia spagnola è del tutto voluto. I prototipi di Parigi fissano lo stile delle successive creazioni dei due carrozzieri. Sotto la linea di cintura, l'impianto stilistico delle berline e delle spider di Saoutchik è identico e identica è pure la linea evolutiva delle due tipologie che passano per una fase intermedia con la sola novità della calandra a croce e giungono alla seconda serie che ha le porte incernierate anteriormente, i fari in-

corniciati in verticale con i fendinebbia e i parafranghi posteriori con pinne che alloggiavano i fanalini. Il prototipo di Touring evolve nelle spider corsa e nelle berline prima serie con la calandra a croce inventata nel 1953 da un carrozziere che ripara una berline ENASA. La seconda serie di berline Touring ha tre uscite d'aria marcate da fregi lucidi sui parafranghi anteriori e ha la calandra con barre più spesse ed elaborate. La serie "Panoramica" chiude

in ciclo evolutivo dello stile Touring con il parabrezza che gira sui lati "all'americana" e impone la totale ridefinizione del padiglione.

Fuoriserie

Touring costruisce fuori dalla serie due berline con il portellone per la Carrera Panamericana; la spettacolare Thrill (Brivido) che sviluppa le acerbe suggestioni delle Cupula in un equilibrato compendio di sportività, eleganza e fantasia; infine nel 1956 propone una coupé a tre volumi da affiancare alla serie "Panoramica". In quell'anno però le ingerenze politiche diventano pesanti. Il regime è deluso dai risultati delle Pegaso nelle corse internazionali. Vorrebbe una monoposto per vincere in Formula 1 ma non la finanzia, anzi riduce progressivamente i finanziamenti in essere. D'altra parte i camion si vendono bene anche senza supporto pubblicitario e i tecnici formati dalle "supercar" sono già operativi in vari settori. In altre parole, il settore auto della Pegaso ha esaurito la ragion d'essere. Nel travagliato periodo che va dal 1956 alla definitiva chiusura, diverse "Panoramica" sono cedute senza motore e qualche auto incompiuta o obsoleta è carrozzata o ricarrozzata dallo spagnolo Pedro Serra in due configurazioni che hanno il muso con i fari e i fendinebbia che creano un motivo verticale mentre in coda possono avere le "pinne" o una scalfatura che nasce dietro i parafranghi e gira attorno allo specchio di poppa. ▀



La spider carrozzata nel 1956 da Serra sull'autotelaio # 0173 poi rinumerato # 0-101. Ha linee moderne per l'epoca ed esecuzione sicura. Ha i fari incorniciati come le Pegaso di Saoutchik, mentre il parabrezza e le maniglie ricordano quelli di Touring.