

# E. N. A. S. A.

CONSEJO DE ADMINISTRACION

PRESIDENTE

Itmo. Sr. Don Jorge Valls Quintana

VICEPRESIDENTE 1.º

Excmo. Sr. Don Claudio Boada Vilallonga

VOCALES

Excmo. Sr. Don Gabriel Torres Gost  
Sr. Don Enrique de la Mata Alonso  
Sr. Don Joaquín Collada Andréu  
Excmo. Sr. Don José Pazó Montes  
Excmo. Sr. Don Faustino Armijo Gallardo  
Sr. Don José Sainz de la Cuesta Enthoven  
Excmo. Sr. Don Antón Riestra del Moral  
Itmo. Sr. Don Carlos Pérez de Bricio Olariaga  
Sr. Don Luis Cifuentes López-Quesada  
Sr. Don José Balcells Graells  
Sr. Don Andrés Ordóñez Prieto  
Sr. Don Manuel Curbi Guarinos  
Itmo. Sr. Don Fernando Hernández Gil  
Sr. Don Tomás Parejo Camacho  
Sr. Don Diego Martín Peramo  
Sr. Don Luis Bergé Abarca

PERSONAL DIRECTIVO:

DIRECTOR GERENTE: Don Augusto Guitard Castellón.  
DIRECTOR GERENTE ADJUNTO: Don Juan Lloréns Carrió.  
ADJUNTO A DIRECTOR GERENTE: Don Domingo Solanas Palomas.  
DIRECTOR TECNICO: Don Manuel Serdá Torelló.  
DIRECTOR DE EXPERIENCIAS: Don Carlos Carreras Rius.  
DIRECTOR FINANCIERO: Don Jesús Urbelz de Ibarrola.

## PEGASO AL SERVICIO DE LAS FUERZAS ARMADAS

**Comercial PEGASO, S. A.**

PRESIDENTE: Don Manuel de Castro Pan.

CONSEJERO DELEGADO: Don Roberto Benedé Masferrer.

VOCALES:

Don Pablo Wirth Lenaerts.  
Don Gaspar Vizoso Colmenares.  
Don Luis Sánchez Lahulé.  
Don Angel García Hernández.

SECRETARIO: Don Javier Muñoz-Rojas de Alarcón.

PERSONAL DIRECTIVO:

DIRECCION DE VENTAS NACIONALES: Don Antonio Berruezo Jiménez.  
DIRECTOR DE VENTAS DE EXPORTACION: Don José Blasco Martín.  
DIRECTOR SERVICIOS POST-VENTA: Don Félix M. Sanz Pereira.  
DIRECTOR SERVICIOS RECAMBIOS: Don José Antonio Medina Cubillo.

# “El Camión adquirirá en el futuro gran preponderancia sobre otros medios de transportes” (General Cuadra)

Una dilatada carrera militar, coronada por el éxito y caracterizada por la rectitud constante, es la mejor tarjeta de presentación del General Cuadra, General Director de los Servicios de Mantenimiento del Ministerio del Ejército. Su profesionalidad y sus conocimientos amplios y plenos de rigor y exactitud, se constituyen en la mejor garantía de esta entrevista que ha tenido la amabilidad de concedernos y que publicamos a continuación.

—En conjunto, ¿cómo calificaría la serie de modelos militares diseñados especialmente para el Ejército?

—Los vehículos automóviles, diseñados especialmente para el Ejército, se concretan en los denominados «vehículos tácticos»; es decir, aquellos con capacidad de desplazamiento fuera de camino, con las limitaciones impuestas por las características mecánicas que la tecnología actual permite conseguir.

Dentro de esta calificación es indispensable distinguir entre los destinados esencialmente para combatir, tales como carros de combate, blindados, ATP y TOAS, y el resto de los vehículos «todo terreno» o de tracción total, con todas sus ruedas motrices, aunque algunas modalidades de éstos pueden considerarse incluidos en la primera clase, como sucede con los que transportan C. S. R., lanzacohetes, etc., que realmente constituyen un arma transportada.

—¿Cuáles son las aplicaciones más generalizadas de los camiones militares en la actualidad?



—La aplicación más generalizada de los camiones militares es, sin lugar a dudas, la del transporte de personal y carga, consecuencia lógica de la misión inmutable de todo transporte militar, que es la de facilitar a las Unidades el personal y material necesario para vivir y combatir, y hacerlo en el lugar y momento oportuno que los planes de maniobra hayan establecido.

Es conveniente, sin embargo, tener en cuenta que existen otra serie de aplicaciones complementarias importantísimas, como son las que dan lugar a la clasificación de vehículos especiales, tales como grúas, cisternas, aljibes, ambulancias, etcétera. Pero que guardan una íntima relación con los genéricos de carga, por el empleo, en el mayor grado posible, del mismo autobastidor normalizado, con la evidente ventaja que esto supone para la especialización del personal y la simplificación del mantenimiento.

—Hasta la fabricación de ca-

miones militares, ¿de qué tipos de camiones se abastecía el Ejército español?

—El empleo de camiones y, en general, el de los vehículos típicamente militares, comienza en España en los primeros años de la década de los cincuenta con la adquisición de los Jeep Willys y Land-Rover y, seguidamente, con las compras del «Surplus» —vehículos usados procedentes del sobrante de guerra del ejército americano—, que comprendían diferentes clases, hasta desembocar en el material incluido en los Planes de Ayuda americano.

Con anterioridad, nuestro Ejército vino utilizando toda clase de vehículos comerciales de diversas procedencias, unos adquiridos durante nuestra Guerra de Liberación, y otros procedentes de requisas o capturados al ejército rojo, en una variedad amplísima, que circunstancias de todo orden impidieron unificar. Problema que actualmente subsiste, aunque en escala muy reducida, debido al incremento de nuestra industria automovilista, por lo que esta modificación, especialmente en los de tipo táctico se conseguirá en un breve plazo.

¿Se puede calificar de óptimo o ideal el rendimiento de los actuales camiones militares?

—Como español tengo la satisfacción de poder decir que los camiones que actualmente nos suministra la industria nacional, y de los que cada día está más ampliamente dotado nuestro Ejército, están dando magnífico rendimiento. Ahora bien, el rendimiento de un camión militar nunca puede califi-

cararse de óptimo o ideal, sino de aceptable o no en el momento que se considere, ya que los progresos de la técnica son continuos y, por consiguiente, cualquier concepción que pueda hacerse es muy relativa. Hasta en los países en que la investigación de los medios es preocupación primordial, no se considera haber llegado al tipo de vehículos que reúna condiciones de movilidad tan dispares como es el desplazamiento sobre terrenos arenosos, nevados, pantanosos, corrientes de agua, etc., o con temperaturas extremas en uno o en otro sentido, todas las cuales han llevado a la experimentación de modelos de características muy particulares, como son las del empleo de motores policarburantes, vehículos articulados, de colchón de aire, tracciones independientes, aleaciones ligeras, etc., lo que demuestra la imposibilidad de considerarse como óptimos los actuales vehículos, aunque sí como realmente aceptables, dentro de ciertas limitaciones.

—¿Nos puede definir el camión militar ideal?

—Las características esenciales de empleo que debe reunir cualquier vehículo militar pueden resumirse en las siguientes: movilidad estratégica, movilidad táctica, facilidad de circulación, protección, unificación y mantenimiento reducido. El análisis de cada una de ellas sería muy extenso, por lo que es preferible concretar someramente las cualidades técnicas que de las de su empleo pueden deducirse.

a) Movilidad estratégica. El vehículo ha de poderse transportar fácilmente con otros medios: aviones, ferrocarril y barco. Ha de ser por consiguiente ligero y de poco volumen.

b) Movilidad táctica. Debe poderse desplazar sobre el terreno operativo, cualesquiera que sean las condiciones de éste.

Habrà de disponer de un motor de gran potencia específica, del orden de 30 CV por tonelada, y de policarburante; silencio, preferentemente monocasco, neumáticos de baja presión regulable; dirección combinada, que permita reducir al mínimo el radio de giro; refrigeración

por aire, supresión o disminución al mínimo de los elementos de suspensión para disminuir peso, transmisión sencilla, articulada o independiente, y cajas de carga de dimensiones normalizadas.

c) Facilidad de circulación. Tanto aisladamente como formando parte de un convoy, un vehículo debe poder trasladarse de un punto a otro durante la noche sin utilizar los medios de iluminación normal. Deberá estar dotado de equipo de iluminación reducida, radar e infrarrojo.

d) Protección. Teniendo en cuenta que los medios de ataque han de evolucionar en forma imprevisible las medidas de protección habrán de ser actualizadas con arreglo a las circunstancias. No obstante, pueden fijarse las características más importantes que se prevén en un futuro inmediato y que son las siguientes: silueta lo más baja posible, con supresión de toldos y arquillos, para disminuir las superficies de contaminación radiactiva y de combustión. Pintura anticombustible y contra rayos infrarrojos. Depósitos de combustible que eliminen riesgos de incendios o explosiones. Cabinas estancas y presurizadas, para impedir la penetración de polvo radiactivo. Finalmente, protección del piso contra los mismos efectos residuales del suelo.

e) Unificación. Desde el punto de vista económico, tanto por lo que respecta a la adquisición como al mantenimiento, es fundamental la unificación de modelos y la reducción de éstos, y la posibilidad de intercambio del mayor número de conjuntos entre dichos modelos. Esta norma ya viene aplicándose en los países que forman parte de la OTAN, y en nuestras fuerzas armadas se ha establecido una tipificación que está sirviendo de base para la normalización del material automovil.

f) Mantenimiento reducido. Para facilitar al máximo el aprovechamiento de medios automóviles, al propio tiempo que se consigue una economía en los gastos de mantenimiento, en el volumen de los repuestos de apoyo y en el tiempo requeri-

do para el mantenimiento, se precisan vehículos de gran sencillez mecánica, órganos muy resistentes, facilidad de acceso a éstos y sistemas de engrase automático.

—¿Cómo será el transporte militar en el futuro?

—El factor esencial a considerar para el transporte militar en el futuro es el de la repercusión que sobre él ha de tener el uso de los medios ABQ. Considerando el más factible de ellos, es decir, el nuclear, es evidente que el ferrocarril, por su rigidez, es muy vulnerable y ha de verse gravemente afectado, por lo que el transporte aéreo, fluvial y por carretera han de adquirir vital importancia. La destrucción o neutralización vial en extensas zonas y la dispersión obligada de las Unidades y centros de abastecimiento creará graves problemas logísticos, que sólo podrán resolverse mediante la disponibilidad de grandes masas de vehículos muy rápidos y obtención del máximo rendimiento de aquellos, multiplicando las misiones mediante el relevo de las tripulaciones y mantenimiento continuo y eficaz, en el que adquirirá una importancia vital la descontaminación de los medios que se vean afectados por la acción nuclear.

Estas exigencias harán imprescindible la creación de unidades de transporte por carretera, muy especializadas, y una dirección logística, coordinadora de todos los medios, muy ágil, para adaptarse en cualquier momento a las grandes alteraciones que los planes de maniobras pueden sufrir en el desarrollo de las operaciones.

—¿Continuarán siendo necesarios en el futuro los camiones militares?

—Esta pregunta ha quedado suficientemente contestada en la respuesta anterior. El camión militar no sólo no puede desaparecer, sino que ha de adquirir gran preponderancia sobre otros medios, como el aéreo, muy costoso, y el de ferrocarril y la vía fluvial, sujetos a muchas servidumbres, que no podrán ser descartados, puesto que de su empleo, combinado armónicamente, dependerá la consecución del objetivo fijado.

# El transporte terrestre, parte integrante necesaria de la técnica militar

(Coronel Sanz Elvira)

El Coronel Sanz Elvira es uno de los expertos de nuestro Ejército en materia militar. Sus opiniones sobre este tema son, por tanto, interesantes y valiosas, y constituyen, en gran medida, a un mayor y mejor conocimiento de la realidad presente y la perspectiva de futuro de los transportes aplicados a la técnica militar.

—Coronel Sanz Elvira, ¿cómo definiría usted la aportación del transporte terrestre a la técnica militar?

—La respuesta a esta pregunta viene determinada por la propia definición de transporte, según los medios empleados y la vía utilizadas para el movimiento; así como también de la situación estratégica o táctica de las unidades que han de ser trasladadas, de la amplitud y urgencia determinada, de la red de comunicaciones y de la economía de los medios.

—¿Cuáles son los modelos de transporte terrestre más utilizados por el Ejército español?

—Más que de modelos, debemos hablar de tipos de medios, que, en los momentos actuales, se pueden resumir en dos: automóviles y ferroviarios. Ahora bien, si la palabra modelo quiere referirse a la gama de automóviles que existen en el parque nacional, entonces es preciso dar cabida en la respuesta a nuestra economía y, en función de ella y de nuestra capacidad industrial, a la distribución más o menos homogénea de estos medios.

—En su opinión, ¿los trans-

portes aéreos no están desbancando, en la guerra moderna, a los terrestres? Al hacerle esta pregunta me baso principalmente en el ejemplo de la pasada guerra del Vietnam, en donde la utilización de helicópteros fue masiva.

—Bien. Todos los medios de transporte se complementan y su empleo debe de estar en consonancia con la situación estratégica o táctica del momento. Apoyán-

**«Todo tipo de transporte facilita la acción del mando y proporciona aquello que le es necesario para vivir, moverse y combatir en las mejores condiciones», dice el Coronel Sanz Elvira en una de sus respuestas.**

todos ellos habrán de emplearse. Claro que por el desarrollo continuo de la ciencia y de la técnica cobrarán más espectacularidad algunos de ellos.

—¿Cabe aventurar una mayor «polifuncionalidad» en el transporte terrestre futuro?

—La «polifuncionalidad» en todo tipo de transporte es lo deseable, pero cabe preguntarse cómo se consigue. Las características y las posibi-

para que el Mando pueda dictar su decisión. Así están concebidos todos los tipos de transporte y el terrestre, por supuesto, también.

—Coronel Sanz Elvira, citándonos exclusivamente al presente, ¿cuáles son las principales virtudes del transporte terrestre aplicado a la técnica militar?

—Bien. No solamente el transporte terrestre, sino también todos los tipos de transporte, nos presentan una serie de virtudes o cualidades que podemos resumir en dos: facilitan la acción del Mando y proporcionan a las tropas aquello que le es necesario para vivir, moverse y combatir en las mejores condiciones.

—Finalmente, en su opinión, ¿son susceptibles de mejora, en los momentos actuales, los transportes terrestres militares?

—Esta pregunta puede tener realmente varias respuestas, siendo al parecer las más fundamentadas las que conciernen al grado de instrucción y al desarrollo tecnológico de los medios.

La primera se concreta en que el personal con misión fundamental de transporte alcance el grado de instrucción actualmente vigente. La segunda, por otra parte, precisa de la ciencia y de la técnica, y de su aplicación correcta a las necesidades militares. Simultaneando unas y otras llegará a conseguirse prototipos muy mejorados, aunque nunca se atenderán las necesidades que tiene el hombre, que, realmente, es el combatiente.

donos en la respuesta a la primera pregunta vemos que no se puede descartar ningún tipo de transporte, ya que desde el peatón al medio más avanzado producto de la técnica son todos imprescindibles para la acción bélica.

—En un futuro más o menos próximo, ¿cuál de estos transportes se utilizará en mayor medida?

—No es posible predecir taxativamente qué medios preponderarán sobre otros en el futuro, toda vez que

lidades deben tender a conseguir lo mejor, pero surgen las servidumbres que la técnica se encarga de resolver, aunque hasta el momento actual no lo haya logrado. Al menos, por completo.

—¿En qué medida contribuye el transporte terrestre a un mejor perfeccionamiento de la técnica militar?

—No es que contribuya el transporte terrestre a un mejor perfeccionamiento de la técnica militar. Es que, en definitiva, es una parte integrante de la acción bélica



# HISTORIA SUSCINTA DE PEGASO

Los antecedentes primigenios de la historia de Pegaso y, concretamente, los de E.N.A.S.A., se centran en el día 12 de abril de 1946, cuando una vez ultimados los estudios y proyectos elaborados sobre minuciosidad sobre construcción de motores y camiones, así como los referentes a la fábrica en donde habría de realizarse su producción en serie, con emplazamiento original previsto en las inmediaciones de Madrid, el Instituto Nacional de Industria elevó a la Presidencia del Gobierno la correspondiente propuesta sobre creación de una Empresa mixta que tomase a su cargo la fabricación prevista en un principio.

Aprobada dicha Propuesta por el Gobierno español, el Instituto Nacional de Industria, mediante acuerdo fechado en 26 de junio de 1946, inició la creación de la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A., que se constituía con un capital inicial de 240 millones de pesetas, otorgándose la correspondiente escritura pública de constitución el 23 de octubre de dicho año.

De igual modo, el Instituto Nacional de Industria negociaba, paralelamente a la constitución de la nueva Empresa, unas bases de asentamiento físico de la misma, que permitiesen su integración en las instalaciones que por aquel entonces poseía La Hispano Suiza en Barcelona.

Tras laboriosas gestiones, llevadas a cabo con amplio espíritu de comprensión y cooperación por ambas partes, se llegó a un convenio de principio entre el Instituto Nacional de Industria y La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A., que permitió que el 5 de noviembre de 1946 la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A. se hiciera cargo de las actividades que en el campo de la automoción tuviera hasta aquel entonces dicha firma comercial.

Al tiempo que La Hispano Suiza pasaba a ser importante accionista de la nueva empresa constituida, ésta heredaba de aquélla el enorme y sólido prestigio a que se había hecho acreedor dentro y fuera de nuestras fronteras, a través de muchos años de ejemplar manifestación industrial. Del mismo modo, E. N. A. S. A. también heredaba un importante capital estructural: la plantilla de trabajadores y especialistas del ramo que poseía La Hispano Suiza, y cuya labor se ha dejado sentir de manera eficaz en el transcurrir de los años.

## DE 1946 A 1955, UNA PRIMERA ETAPA REBOSANTE DE EXITOS

En 1946, centrada la actividad industrial de la Empresa de modo exclusivo en la fábrica barcelonesa, la producción evolucionó de manera evidente y

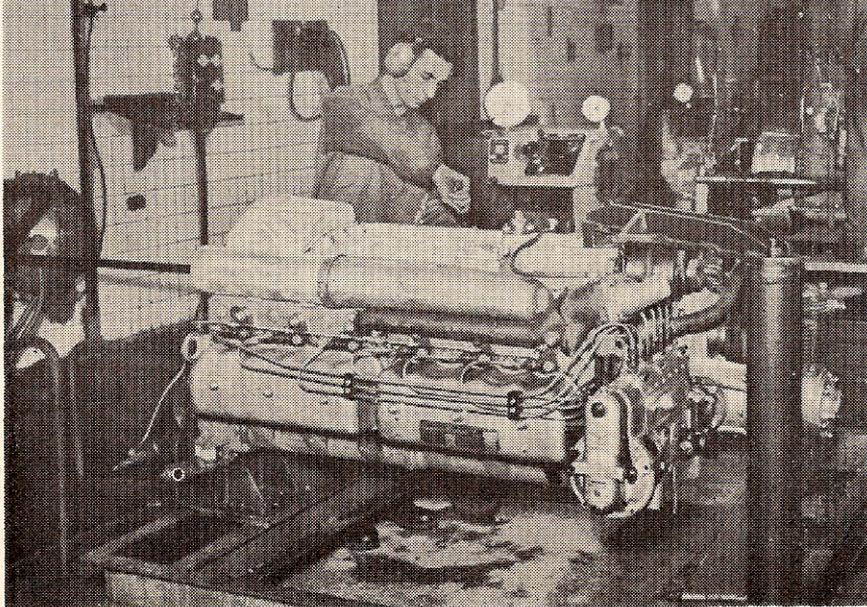
progresiva, merced a la reforma estructural y de su organización interna, y a la inmediata fabricación de los nuevos tipos originales a construirse por E. N. A. S. A., con utilización primitiva de motores Diesel, en lugar y sustitución de los de gasolina.

La factoría de Barcelona, importante por su planificación y producción, a pesar de la escasez de suministros en materias primas, restricciones eléctricas y otras dificultades similares, derivadas todas ellas de las circunstancias especiales de aquella época, permitió atender gran parte de las necesidades demandadas en el mercado del transporte, con los que superó los retrasos que, por idénticas circunstancias, demoraron la construcción de la Fábrica de Madrid.

Paralelamente al comienzo de la producción, se iniciaron diferentes estudios sobre la aplicación de motores Diesel, que como dibujos anteriormente sustituyeron a los de gasolina.

En 1949, y tras laboriosos ensayos, se puso en marcha la fabricación en serie de autobastidores Pegaso-Diesel con motor de 6 cilindros, 120 CV y ocho toneladas de carga útil.

Igualmente, y en orden económico, se amplió el capital a 620 millones de pesetas, debido a las necesidades primarias de financiamiento que tuvieron su origen en la modernización de la Fábrica de Barcelona, además de la construcción de la factoría de Ma-



drid, proyecto de gran envergadura y de importancia inusitada en la perspectiva de futuro de la empresa.

Esta ampliación de capital fue aprobada por el Consejo de Ministros, reunido el día 8 de septiembre de 1949.

Al año siguiente, en 1950, E.N.A.S.A. se presentó en el Salón del Automóvil de París, en representación de la industria española, ausente, hacía muchos años, de esta prestigiosa manifestación del mundo del automóvil. En dicha ocasión se exhibieron diversos autobastidores y modelos del camión Pegaso-Diesel.

De igual manera, en este año se negoció un contrato tendente a la estrecha colaboración, en el orden económico y en la utilización de licencias, con la casa Robert Bosch, G. M. B. H., de Stuttgart, para la fabricación inmediata de bombas a inyección.

En 1951, E. N. A. S. A. volvió de nuevo a presentarse en el Salón del Automóvil Internacional de París, obteniendo un gran éxito en el ámbito nacional e internacional. En aquella ocasión

se exhibió un turismo rápido y de gran calidad —el Pegaso Z-102—, por motivos de prestigio en calidad de marca y como exponente vivo y real de las posibilidades técnicas propias de la empresa española.

El modelo causó una admiración auténtica en el mercado internacional del automóvil y, concretamente, en Francia, Inglaterra y Norteamérica. A este respecto, rememoremos las palabras que aparecen como testimonio auténtico en la Memoria del Ejercicio de 1952, y que dicen así:

«Sean cual fueren las consecuencias que en el puro aspecto económico ofrezca la fabricación de este vehículo, y en verdad las perspectivas son halagüeñas, es lo cierto que en todos estos países de tradicional ejecutoria automovilística la técnica y la mano de obra española y sus posibilidades industriales han sido tan clara y manifiestamente reconocidas, que no ha habido revista o publicación técnica de la especialidad que no haya recogido los más elogiosos comentarios.»

Por otra parte, en esta misma época

ca se comenzó con la construcción de trolebuses y de camiones tractores Pegaso-Diesel para el arrastre de semi-remolques de 14 toneladas.

Paralelamente a estas realizaciones, y con ello comienza la colaboración de la Empresa con el Ejército español, por encargo directo del Ministerio, y en acción coordinada, se empieza la construcción de prototipos de un camión Pegaso III-M3 «todo terreno», con motor de 165 CV y de 8 a 10 toneladas de carga útil.

### NUEVA AMPLIACION DE CAPITAL

En 1952, y debido al gran desarrollo que había experimentado la Empresa durante los últimos años debido al aumento de producción, se realiza otra nueva ampliación de capital por importe de 1.480 millones de pesetas, que añadidos a los acordados en un principio como base económica de la Empresa fundada, totalizan 2.100 millones de pesetas, que se constituyen en capital social.

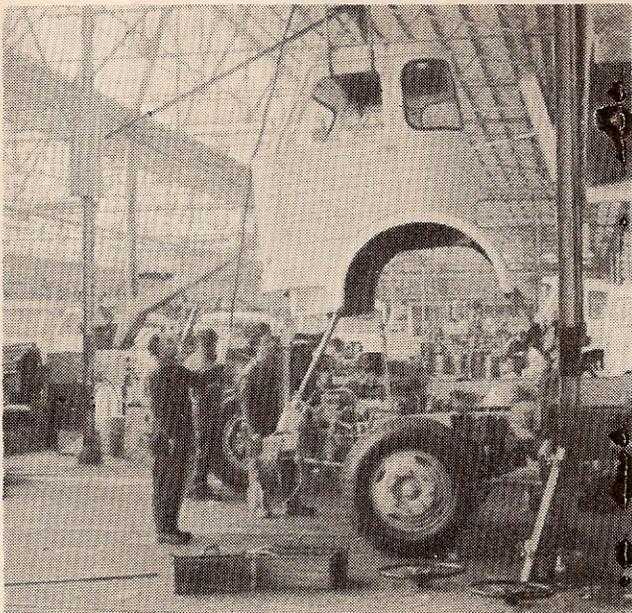
En los años siguientes se comienzan, con éxito constatado, los ensayos de un nuevo motor, cuya aplicación se destinaría a un camión de tipo medio, que se construiría en la factoría de Barajas, y se modificó, mejorando su potencia primitiva, el motor de los camiones de ocho toneladas con idéntico fin que el anterior.

En 1955, un gran acontecimiento venía a jalonar una primera etapa rebozante en éxitos en la historia de E. N. A. S. A.: se habían ultimado, en su primera fase, las construcciones e instalaciones de la fábrica de Madrid, iniciándose la fabricación en serie del camión Pegaso-Diesel, tipo Z-207, con motor de 110 CV, para cinco toneladas de carga útil, cuya potencia se elevaría más tarde hasta los 120 CV y seis toneladas de carga.

1956, de entrada, presentó una grave dificultad: tuvo que superarse, tanto en Madrid como en Barcelona, proble-

### EVOLUCION EN LOS ULTIMOS SIETE AÑOS EN LAS VENTAS E. N. A. S. A.:

AÑO	VENTAS INTERIORES	VENTAS EXPORTACION
1967	C. 7.130	C. 517 = 7,25 %
	A. 1.576	A. 322 = 20,43 %
1968	C. 7.900	C. 217 = 2,74 %
	A. 1.781	A. 111 = 6,23 %
1969	C. 8.855	C. 516 = 5,82 %
	A. 1.569	A. 85 = 5,41 %
1970	C. 9.070	C. 477 = 5,25 %
	A. 1.454	A. 278 = 19,12 %
1971	C. 12.759	C. 1.120 = 8,77 %
	A. 2.022	A. 442 = 21,86 %
1972	C. 15.091	C. 643 = 4,26 %
	A. 2.037	A. 327 = 16,05 %
1973	C. 18.160	C. 2.066 = 11,37 %
	A. 2.139	A. 815 = 38,10 %



mas de abastecimiento en materias primas y elementos auxiliares necesarios para la producción prevista.

Esta dificultad, casi insoslayable, limitó las fabricaciones hasta que la situación fue evolucionando favorablemente, lo que permitió de inmediato un incremento de las producciones.

Por otra parte, una gran labor social, llevada a cabo por la Empresa directamente, comienza a culminarse satisfactoriamente. La «Ciudad Pegaso», ejemplo de un carácter eminentemente comunitario y social, ve cumplida su primera fase de realización: se entregan al personal de la Empresa 571 viviendas nuevas, que, posteriormente, se verían incrementadas en su número.

Al siguiente año, otro acontecimiento, de marcado carácter positivo, determina un beneficio para la firma: se establece un convenio bilateral con Leyland Motors Limited, que entraña unas declaraciones de principio como base de futuras colaboraciones.

Dos años más tarde, el ritmo expansivo de la Empresa continúa «in crescendo»: las producciones, paulatinamente, se van incrementando, mientras que se mantienen, al mismo nivel, las fabricaciones respectivas de dos de las series más importantes: la del camión Z-206 y la del Z-207.

Por otra parte, y años más tarde, la Leyland Motors Limited pasa a ser accionista de E. N. A. S. A., lo que permite que se amplien y mejoren las instalaciones de fundición y se estudie la fabricación a gran escala de un tipo de vehículo que, por sus características y precio, cubriese las necesidades de carácter nacional y aquellas referentes a la exportación de vehículos.

### DE 1961 A 1965

Esta es una etapa rebotante de éxitos para la Empresa. Durante el transcurrir de la misma se llevan a cabo un cierto número de realizaciones que, en síntesis, son las siguientes:

— Se inicia en Barajas la producción del tipo Pegaso-Comet.

— Se crea Comercial Pegaso, S. A., que intensifica su política de expansión en América del Centro y del Sur, llevando ésta además a los países del continente africano y Cercano y Medio Oriente.

— Se amplía la utilización de los grupos mecánicos.

— Se produce una adecuación de las actividades sociales a las directrices del Plan de Desarrollo Económico y Social.

— Se superan las cifras establecidas de producción y mercado.

— Se aprueban los proyectos de reestructuración de las instalaciones y servicios en las Fábricas de Madrid y Barcelona.

Por otra parte se establece un plan de mejora para las factorías, del modo siguiente:

— Mejora y ampliación del taller de estampación y montaje de cabinas, con capacidad para 20.000 unidades.

— Instalación de cadenas móviles para montaje de vehículos, motores y grupos mecánicos.

— Nuevo sistema de transporte y almacenaje de piezas terminadas.

— Reestructuración y renovación de gran parte de la maquinaria y utillaje para mayor rapidez de los procesos de fabricación.

— Modernización de las instalaciones para experimentación de proyectos y de equipos en la fábrica de recambios.

### ULTIMA ETAPA

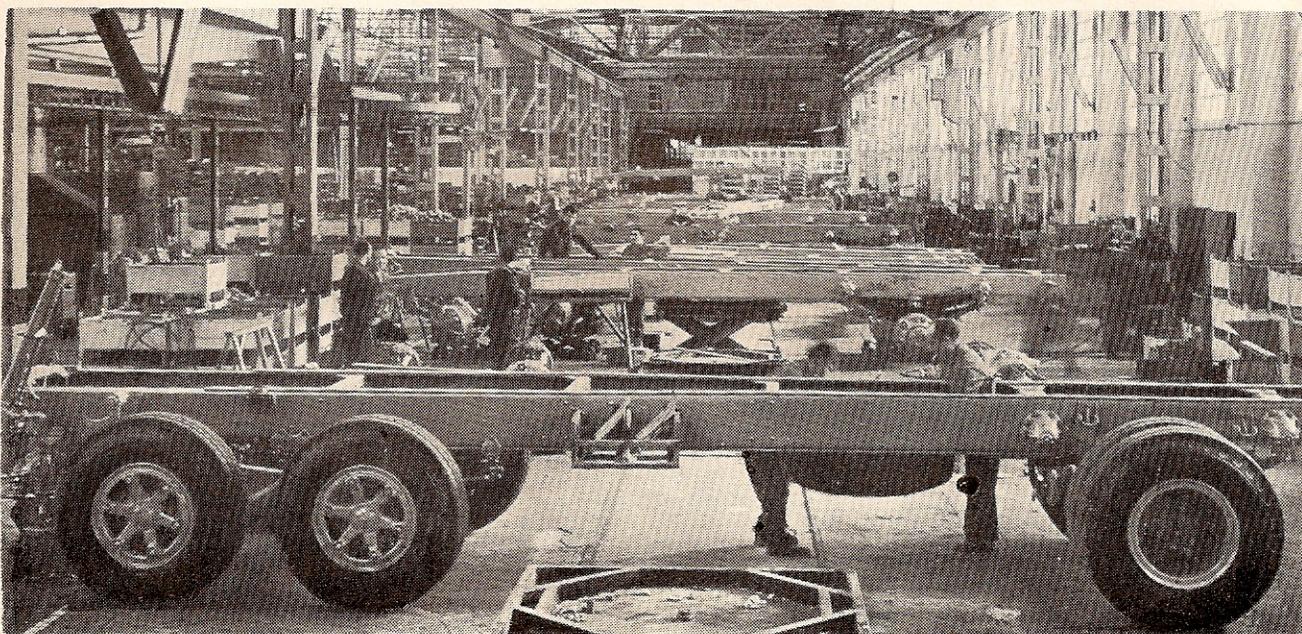
Hasta 1973, la Empresa ha seguido creciendo cuantitativa y cualitativamente. A las realizaciones profesionales y económicas han acompañado, paralelamente, las sociales, que se pueden concretar, como exponente vívido de esta política, en la «Ciudad Pegaso».

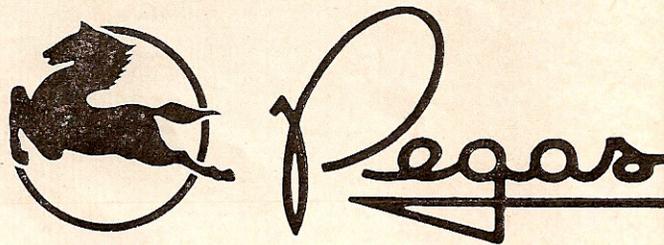
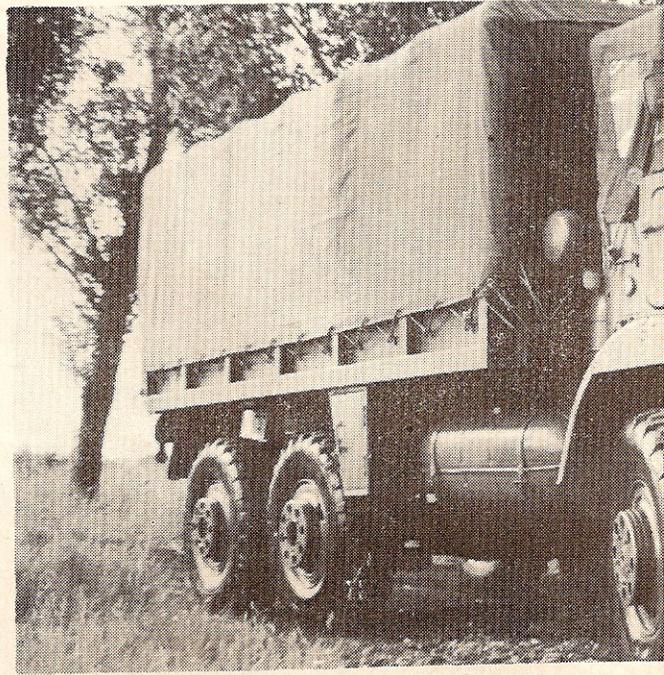
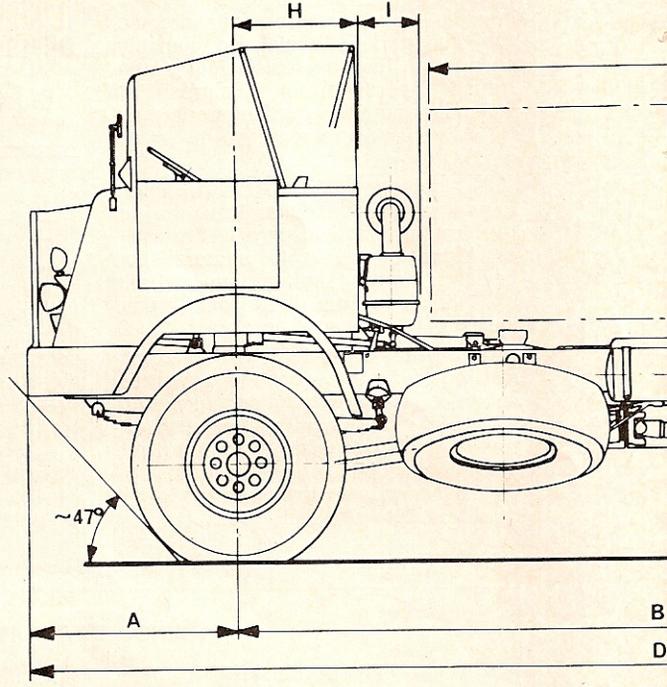
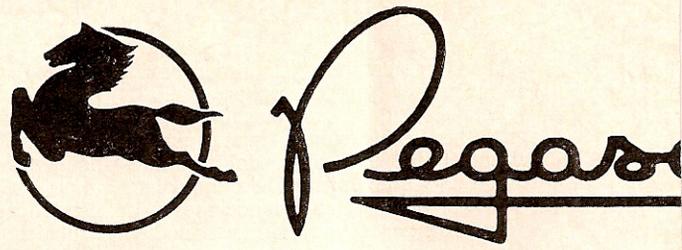
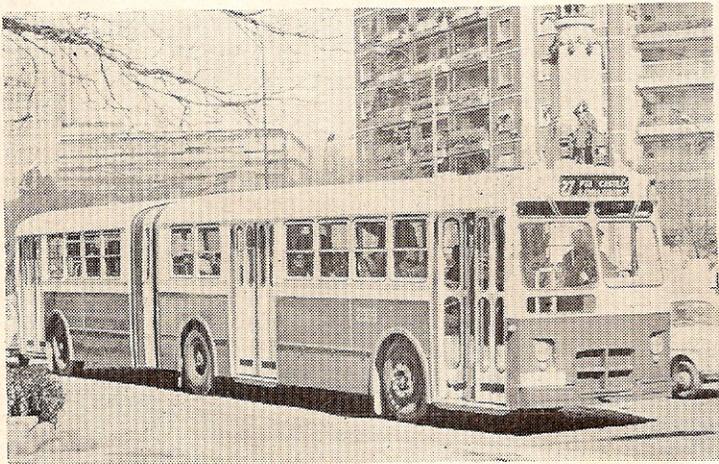
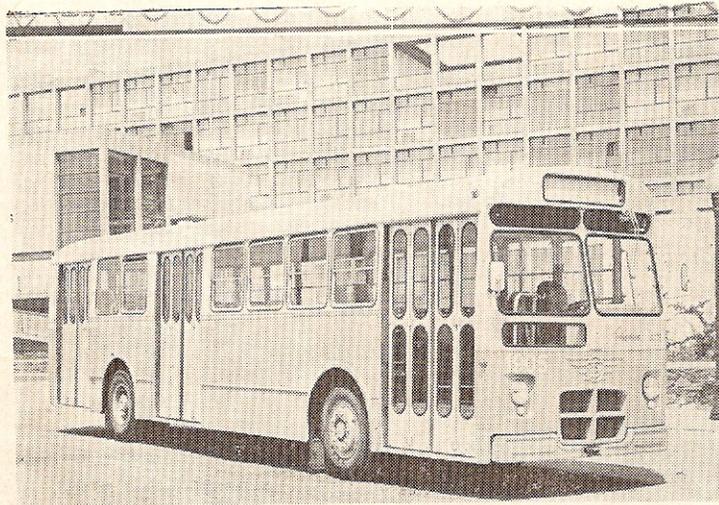
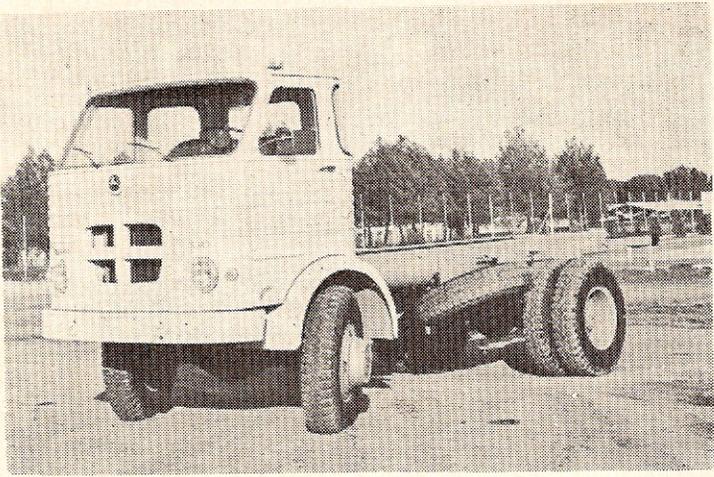
La puesta en marcha de nuevas instalaciones, producto de la política expansiva que a nivel interior y exterior ha desarrollado la empresa, y de novedosos programas de producción, han determinado la creación de varios miles de puestos de trabajo. La construcción de nuevas sedes y factorías han permitido que la expansión de Pegaso se constituya en un hecho inapelable y que la Empresa sea una de las más importantes dentro de la industria española.

### ALGUNOS DATOS 1973

#### Producción ENASA:

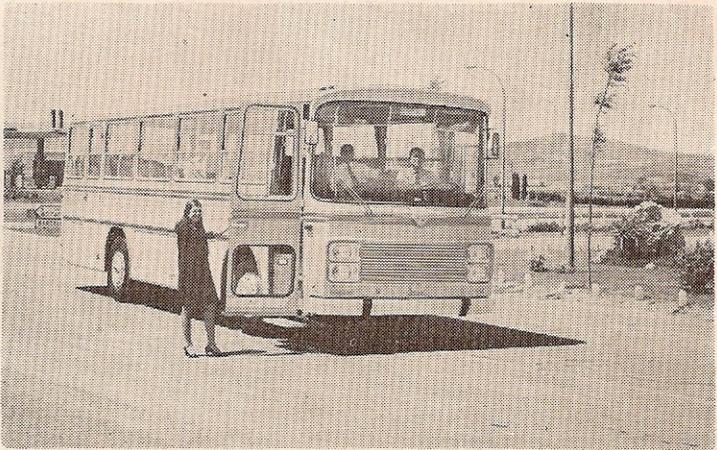
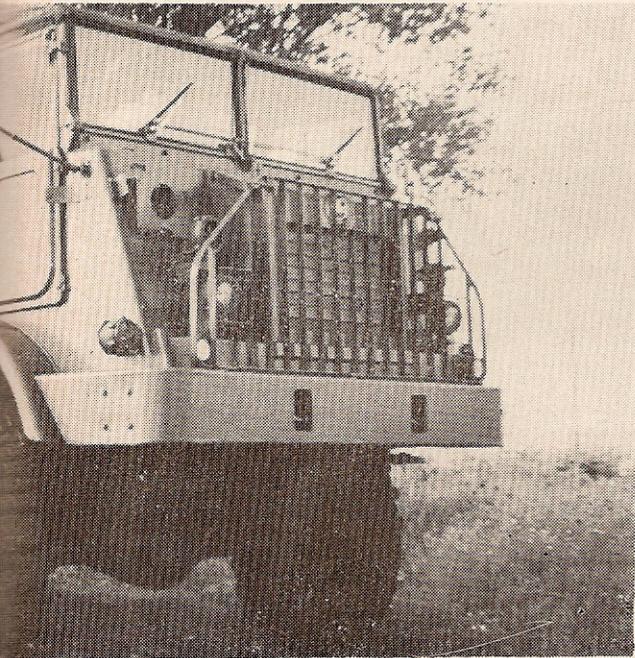
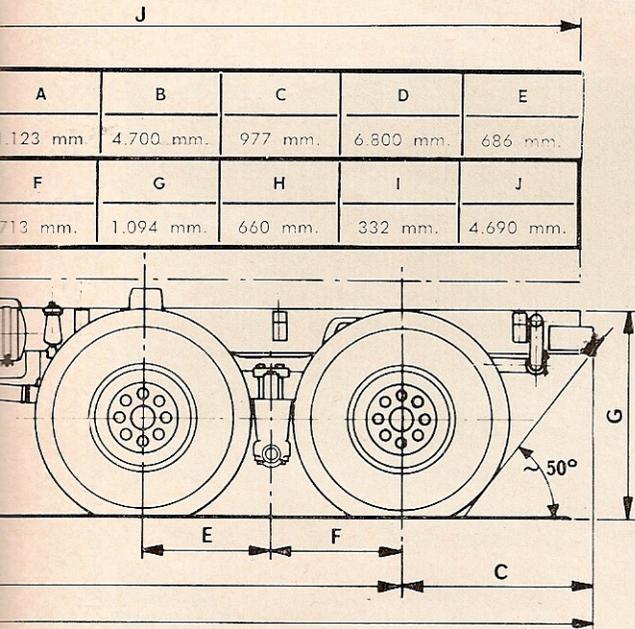
Camiones:	Ligeros .....	5.160	Unidades
	Pesados .....	8.252	»
	Furgones .....	6.834	»
	Palas .....	186	»
Autocares:	Pesados .....	924	»
	Ligeros .....	1.055	»
Total .....		22.411	»







# ‘EL VEHICULO ESPAÑOL’



# ‘EL VEHICULO ESPAÑOL’

# Aplicación de Pegaso a la técnica militar

E. N. A. S. A. ha dedicado un capítulo completo de su producción a la fabricación de una serie de camiones para utilización militar.

Las características técnicas de todos los modelos fabricados a este respecto quedan expuestas, concisamente, a continuación.

## 10.13.1 CAMION MILITAR «TODO TERRENO» MODELO «3.045-D» «PEGASO»

### Dimensiones, peso y carga.

Longitud ... ..	6.365 mm.
Anchura ... ..	2.480 mm.
Ancho de vía ... ..	1.900 mm.
Altura máxima (con toldo) ... ..	2.720 mm.
Altura vientre ... ..	320 mm.
Dimensiones para embarque ... ..	43,300 m <sup>3</sup> .
Peso en vacío ... ..	6.700 Kg.

### Peso en carga:

— En carretera ... ..	11.700 Kg.
— En todo terreno ... ..	9.700 Kg.

### Carga útil:

— En carretera ... ..	5.000 Kg.
— En todo terreno ... ..	3.000 Kg.

### Carga remolcada:

— En carretera ... ..	4.500 Kg.
-----------------------	-----------

### Movilidad.

#### Velocidad máxima tolerable:

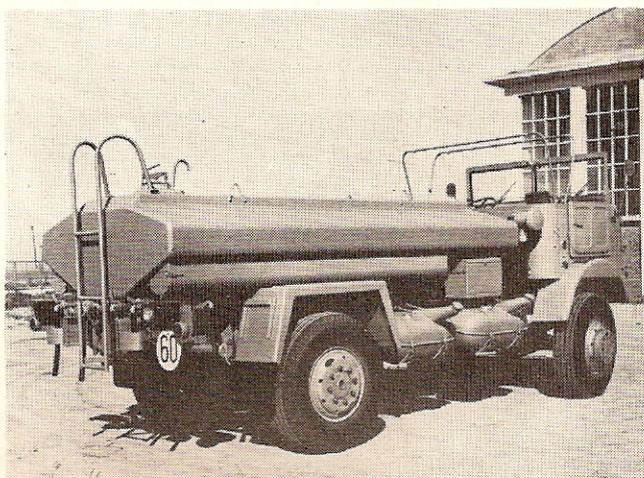
— En carretera ... ..	76 Km/h.
— En todo terreno ... ..	45 Km/h.

### Motor.

Marca y modelo ... ..	«Pegaso», modelo 9.026/13.
Consumo ... ..	165 a 172 g/CV-h.
Potencia ... ..	125 CV a 2.400 r. p. m.
Cilindrada ... ..	6.550 cm <sup>3</sup> .
Par motor máximo ... ..	41,5 mKg., a 1.600 r. p. m.
Sistema de inyección ... ..	Directo.
Refrigeración ... ..	Por circulación forzada de agua.
Número de cilindros y situación ... ..	Seis, en línea.

### Sistema de rodaje, suspensión, embrague y transmisión.

Número y dimensiones de las ruedas ... ..	Seis, de 11 x 20", tipo TT.
Presión de las ruedas ... ..	4,6 Kg/cm <sup>2</sup> en anteriores y 3,7 Kg/cm <sup>2</sup> en posteriores.
Suspensión puente delantero ... ..	De tipo flotante.
Suspensión puente trasero ... ..	De tipo flotante y doble reducción.
Embrague ... ..	Monodisco en seco de 355 mm.
Caja de velocidades ... ..	Seis marchas adelante sincronizadas y una marcha atrás.
Caja «Transfer» ... ..	Mecánica de dos reducciones: larga, 1,18 : 1, y corta, 2,04 : 1.
Transmisión ... ..	En tres distintas fases: cambio-caja «Transfer»-puente ant. y puente post.
Propulsión ... ..	A las cuatro ruedas.



El modelo «3.045-D» tiene gran aplicación en el campo militar. En estas instantáneas lo podemos observar, además, en su versión cisterna.

### Capacidad de maniobra.

Pendiente máxima que puede subir ... ..	81,5 por 100 en terrenos mixtos y con reductor.
Capacidad de franqueamiento en anchura ... ..	2.500 mm.
Capacidad de vadeo ... ..	1.000 mm. (aproximados).
Angulo de subida ... ..	46°.
Angulo de bajada ... ..	33°.
Radio de giro ... ..	9.000 mm.

### Autonomía.

Capacidad máxima de combustible ... ..	280 l. (140 en cada depósito).
Consumo del motor ... ..	165 a 172 gr/CV-h.
Recorrido sin repostar ... ..	1.100 Km. en carretera.
Capacidad del cárter motor (aceite) ... ..	14,5 l.
Capacidad caja velocidades (aceite) ... ..	10,75 l.
Capacidad caja auxiliar (aceite) ... ..	3 l.
Capacidad puente anterior (aceite) ... ..	12 l.
Capacidad puente posterior (aceite) ... ..	16,5 l.
Capacidad sistema refrigeración (agua) ... ..	28 l.

### 10.13.2 CAMION MILITAR «TODO TERRENO», TRES EJES Y PROPULSION TOTAL, MODELO 3.050 «PEGASO»

#### Dimensiones, peso y carga.

Longitud ... ..	6.800 mm.
Anchura ... ..	2.480 mm.
Ancho de vía ... ..	1.930 mm.
Altura máxima (con toldo) ... ..	2.500 mm.
Altura viente ... ..	260 mm.
Dimensiones para embarque ... ..	42,5 m <sup>3</sup> .
Peso en vacío ... ..	4.150 Kg.

#### Peso en carga:

— En carretera ... ..	5.650 Kg.
— En todo terreno ... ..	5.050 Kg.

#### Carga útil:

— En carretera ... ..	1.500 Kg.
— En todo terreno ... ..	900 Kg.

#### Carga remolcada:

— En carretera ... ..	14.500 Kg.
— En todo terreno ... ..	7.500 Kg.

#### Movilidad.

##### Velocidad máxima tolerable

— En carretera ... ..	70 Km/h.
— En todo terreno ... ..	40 Km/h.

#### Motor.

Marca y modelo ... ..	«Pegaso», tipo 9.100/40.
Consumo ... ..	De 165 a 175 gr/CV-h.
Potencia ... ..	170 CV a 2.000 r. p. m.
Cilindrada ... ..	10.170 cm <sup>3</sup> .
Par motor máximo ... ..	65, 5 mKg., a 1.300 r. p. m.
Sistema de inyección ... ..	Directa por bomba «Pegaso-Bosch».

Refrigeración ... ..	Por circulación forzada de agua.
Número de cilindros y situación ... ..	Seis, en línea.
Número y dimensiones de las ruedas ... ..	Seis, de 8,5 × 20".
Presión de las ruedas ... ..	En carretera: delante, 5 Kg/cm <sup>2</sup> ; atrás, 5,5 Kg/cm <sup>2</sup> . En TT: Delante, 5 Kg/cm <sup>2</sup> ; atrás 5 Kg/cm <sup>2</sup> .

Suspensión puente delantero ... ..	Por ballestas semielípticas y amortiguadores telescópicos.
------------------------------------	--

Suspensión puente trasero ... ..	Por brazos oscilantes y ballesta común a los puentes.
----------------------------------	---

Embrague ... ..	Monodisco en seco de 400 mm. de diámetro exterior.
-----------------	--

Caja de velocidades ... ..	Seis marchas adelante y una marcha atrás.
----------------------------	---

Caja «Transfer» ... ..	De accionamiento mecánico y provista de dos reducciones: Una de relación 1,18, para carretera; otra de relación 2,04, para TT.
------------------------	--

#### Capacidad de maniobra.

Pendiente máxima que puede subir ... ..	83,0 por 100.
Capacidad de franqueamiento en anchura ... ..	2,5 m.
Radio de giro ... ..	10 m.

#### Autonomía.

Capacidad máxima de combustible ... ..	200 l.
Consumo del motor ... ..	23 l.
Recorrido sin repostar ... ..	1.100.
Capacidad cárter motor ... ..	22 l.
Capacidad caja velocidades ... ..	0,278 m.
Capacidad de la diferencial ... ..	33 l. cada uno de los puentes posteriores.
Capacidad sistema refrigeración (agua). ... ..	32 l.

### 10.13.3 CAMION «PEGASO-COMET» MODELOS 1090, 1090-L Y 1090-V

#### 10.13.3 CAMION «PEGASO-COMET» MODELOS 1090, 1090-L Y 1090-V

Dimensiones, peso y carga.	Modelo «1090»	Mod. «1090-L»	Mod. «1090-V»
Longitud ... ..	6.921 m.	7.421 m.	5.713 m.
Anchura ... ..	2.290 m.	2.290 m.	2.290 m.
Ancho de vía ... ..	1.890 m.	1.860 m.	1.860 m.
Altura máxima ... ..	2.500 m.	2.500 m.	2.500 m.
Altura viente ... ..	0,278 m.	0,278 m.	0,278 m.
Dimensiones para embarque ... ..	6,921 × 2,290 × 2,500 m.	7,421 × 2,290 × 2,500 m.	5,713 × 2,290 × 2,500 m.
Peso en vacío ... ..	4.200 Kg.	4.245 Kg.	4.140 Kg.
Peso en carga ... ..	13.000 Kg.	13.000 Kg.	13.000 Kg.
Carga útil + caja ... ..	8.800 Kg.	8.755 Kg.	8.860 Kg.
Carga remolcada ... ..	6.000 Kg.	6.000 Kg.	6.000 Kg.

#### Movilidad

##### Velocidad máxima tolerable:

— Modelos 1.090 y 1.090-L ... ..	83 Km/h.
— Modelo 1.090-V ... ..	77 Km/h.

#### Motor.

Marca y modelo ... ..	«Pegaso-Comet», ciclo diesel de cuatro tiempos, inyección directa. Modelo 9.020.
Consumo ... ..	22 l. cada 100 Km.
Potencia ... ..	31 HP fiscales y 125 HP efectivos.
Cilindrada ... ..	6.550 cm <sup>3</sup> .
Par motor máximo ... ..	41,5 m/Kg., a 1.600 r. p. m.
Sistema de inyección ... ..	Equipo de inyección «Pegaso-Bosch».
Refrigeración ... ..	Por agua, radiador y bomba.
Número de cilindros y situación ... ..	Seis en línea.

#### Sistema de rodaje, suspensión, embrague y transmisión.

Número y dimensiones de las ruedas ... ..	Seis de 9.00-20", tipo E. P.
Presión de las ruedas ... ..	6,25 Kg/cm <sup>2</sup> anteriores; 6,50 Kg/cm <sup>2</sup> posteriores.
Suspensión puente delantero ... ..	Normal, con ballestas y amortiguadores hidráulicos.
Suspensión puente trasero ... ..	Ballestas y ballestines.
Embrague ... ..	Monodisco de 14" Ø funcionando en seco.
Caja de velocidades ... ..	Seis marchas (una superdirecta).
Transmisión ... ..	Arbol transmisión y acoplamiento universales montados sobre cojinetes de agujas.

#### Capacidad de maniobra

	Modelo «1090»	Mod. «1090-L»	Mod. «1090-V»
Pendiente máxima que puede subir ... ..	26 por 100.	26 por 100.	28 por 100.
Capacidad de franqueamiento en anchura ... ..	2,290 m.	2,290 m.	2,290 m.
Radio de giro ... ..	7,9 m.	8,4 m.	7,1 m.

#### Autonomía

Capacidad máxima de combustible ... ..	140 l.
Consumo del motor ... ..	22 l. a 100 Km.
Recorrido sin repostar ... ..	640 Km.
Capacidad del cárter motor (aceite) ... ..	13,6 l.
Capacidad caja velocidades (aceite) ... ..	6,8 l.
Capacidad de la diferencial (aceite) ... ..	16,5 l.
Capacidad sistema refrigeración (agua). ... ..	25,5 l.



Camión militar Pegaso-Comet, modelo «3.050», durante un ejercicio de maniobras.

### 10.13.4 CAMION «PEGASO» MODELOS 1065 Y 1065-L

Dimensiones, peso y carga.	Modelo 1.065	Modelo 1.065-L
Longitud ... ..	7.098 m.	8.098 m.
Anchura ... ..	2.448 m.	2.448 m.
Ancho de vía ... ..	2.020 m.	2.020 m.
Altura máxima ... ..	2.560 m.	2.560 m.
Altura viente ... ..	0,280 m.	0,280 m.
Dimensiones para embarque ... ..	7,098 × 2,448 × 2,560 m.	8,098 × 2,448 × 2,560 m.
Peso en vacío ... ..	5.050 Kg.	5.300 Kg.
Peso en carga ... ..	16.000 Kg.	16.000 Kg.
Carga útil + caja ... ..	10.950 Kg.	10.700 Kg.
Carga remolcada ... ..	8.000 Kg.	8.000 Kg.

### Movilidad.

Velocidad máxima tolerable ... 74 Km/h.

### Motor.

Marca y modelo ... «Pegaso», ciclo diesel de cuatro tiempos, inyección directa. Modelo 9.100.  
Consumo ... 31 l. Cada 100 Km.  
Potencia ... 41 HP fiscales y 170 HP efectivos.  
Cilindrada ... 10.170 cm<sup>3</sup>.  
Par motor máximo ... 65,5 m/Kg., a 1.300 r. p. m.  
Sistema de inyección ... Equipo de inyección «Pegaso-Bosch».  
Refrigeración ... Por agua, radiador y bomba.  
Número de cilindros y situación ... Seis en línea.

### Sistema de rodaje, suspensión, embrague y transmisión.

Número y dimensiones de las ruedas. Seis de 11.00-20", tipo E. P.  
Presión de las ruedas ... 6,50 Kg/cm<sup>2</sup> anteriores, 6,75 Kg/cm<sup>2</sup> posteriores.  
Suspensión puente delantero ... Normal, con ballestas y amortiguadores hidráulicos.  
Suspensión puente trasero ... Ballestas y ballestines.  
Embrague ... Monodisco de 400 mm. Ø funcionando en seco.  
Caja de velocidades ... Seis marchas (una superdirecta),  
Transmisión ... Arbol transmisión, dos tramos con acoplamientos universales montados sobre cojinetes de agujas.  
Caja de velocidades ... Tres velocidades y marcha atrás.  
Palanca de cambio ... Montada en la parte delantera y en el extremo de la plataforma, junto al eje de dirección.  
Palanca de reducción ... Tiene reductora.  
Transmisión ... Delantera.  
Dirección ... A las dos delanteras o a las cuatro (gira en radio más corto).

### Capacidad de maniobra.

— En directa ... 39,6 por 100.  
— En primera ... 60 por 100.  
Pendiente máxima que puede bajar ... Análoga. Depende sólo de la adherencia al suelo.  
Capacidad de franqueamiento en anchura ... Muy buena.  
Capacidad de franqueamiento de obstáculos verticales ... Buena.

\* \* \*

## 10.3.5 CAMION «PEGASO» MODELOS 1.100/1 Y 1.100-L/1 CARGA UTIL

### Dimensiones, peso y carga.

	Modelo 1.100/1	Modelo 1.100-L/1
Longitud ...	5.698 mm.	6.497 mm.
Anchura ...	2.250 mm.	2.250 mm.
Ancho de vía ...	Anterior, 1.848 mm.; posterior, 1.700 mm.	Ant., 1.848 mm.; post., 1.700 mm.
Altura máxima ...	2.437 mm.	2.437 mm.
Altura vientre ...	240 mm.	240 mm.
Dimensiones para embarque ...	32 m <sup>3</sup> .	36,5 m <sup>3</sup> .
Peso en vacío ...	3.075 Kg.	3.150 Kg.
Peso en carga ...	10.750 Kg.	10.750 Kg.
Carga útil + caja ...	7.675 Kg.	7.600 Kg.
Carga remolcada ...	4.000 Kg.	4.000 Kg.
De ruedas ...	Las mismas que el 1.100.	

### Movilidad.

Velocidad máxima tolerable ... 90 Km/h.

### Motor.

Marca y modelo ... «Pegaso», modelo 9.040.  
Consumo ... De 165 a 172 g/CV hora.  
Potencia ... 90 CV a 2.400 r.p.m.  
Cilindrada ... 4.370 cm<sup>3</sup>.  
Par motor máximo ... 30,5 mKg. a 1.600 r. p. m.  
Sistema de inyección ... Directo.  
Refrigeración ... Por bomba centríf.  
Número de cilindros y situación ... Cuatro, en línea.

### Sistema de rodaje, suspensión, embrague y transmisión.

Número y dimensiones de las ruedas ... Seis, de 8,25 x 20.  
Presión de las ruedas ... 6 Kg/cm<sup>2</sup>. Las mismas que el 1.100.  
Suspensión puente delantero ... Por ballestas con amortiguadores telescópicos.  
Suspensión puente trasero ... Por ballestas semi-elípticas con ballestines de estabilización.  
Embrague ... Monodisco de 12".  
Caja de velocidades ... De seis adelante (una superdirecta) y una atrás.  
Transmisión ... Acoplamientos universales tipo «Hardy Spicer».

### Capacidad de maniobra.

Pendiente máxima que puede subir ... En 1.ª, 22,0 por 100.  
Capacidad de franqueamiento en anchura ... 2,280 m.  
Radio de giro ... 7,4 m.

### Autonomía

Capacidad máxima de combustible ... 80 l.  
Consumo del motor ... De 165 a 172 g/CV hora.  
Recorrido sin repostar ... 470 Km.  
Capacidad del cárter del motor (aceite) ... 10 l.  
Capacidad caja de velocidades (aceite) ... 6,82 l. (aceite esp.).  
Capacidad de la diferencial (aceite) ... 7,5 l.  
Capacidad sistema refrigeración (agua) ... 21 l.



Modelo «3.020-S», un excelente camión que se adapta a todo tipo de terrenos.

## 10.13.6 CAMION-TRACTOR PEGASO DOS EJES MOTRICES, MODELO 2.010/50

### Dimensiones, peso y carga.

Longitud ... 6.825 mm.  
Anchura ... 2.500 mm.  
Ancho de vía anterior ... 2.073 mm.  
Ancho de vía posterior ... 1.810 mm. (entre neumáticos gemelos).  
Altura máxima ... 2.700 mm.  
Altura vientre ... 278 mm.  
Dimensiones para embarque ... 46,1 m<sup>3</sup>.  
Peso en vacío ... 7.700 Kg.  
Peso en carga ... 22.000 Kg.  
Carga útil + semirremolque ... 30.300 Kg.  
Carga remolcada ... 16.000 Kg.

### Movilidad.

Velocidad máxima tolerable ... 86 Km/h.

### Motor.

Marca y modelo ... «PEGASO», modelo 9.109/1 turbo-alimentado.  
 Consumo ... De 162 a 170 g/CV-h.  
 Potencia ... 260 CV SAE a 2.000 r.p.m. Fiscal en España, 42 CV.  
 Cilindrada ... 10.518 cm<sup>3</sup>.  
 Par motor máximo ... 100 mKg. SAE, a 1.400 r.p.m.  
 Sistema de inyección ... Directo.  
 Refrigeración ... Por bomba centrífuga.  
 Número de cilindros y situación ... Seis, en línea.

### Sistema de rodaje, suspensión, embrague y transmisión.

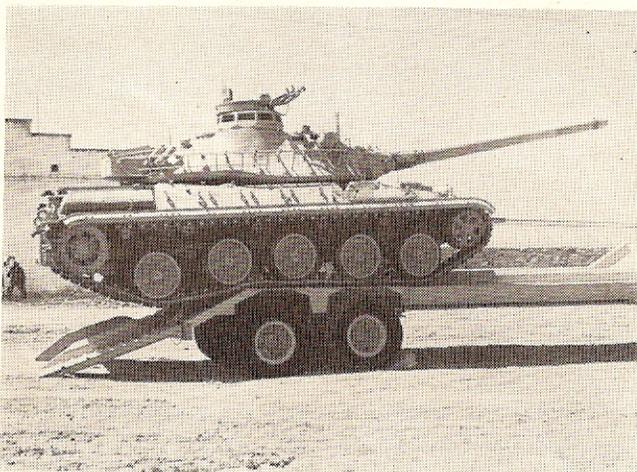
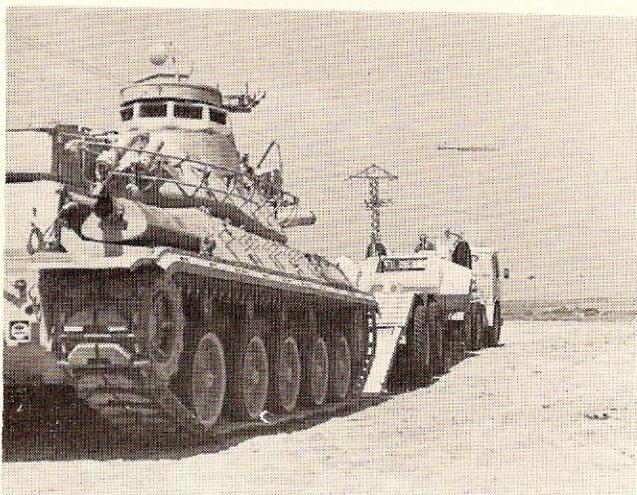
Número y dimensiones de las ruedas. 10 de 11 x 20" de 16 lonas.  
 Presión de las ruedas ... Anteriores, 7,00 Kg/cm<sup>2</sup>, y posteriores, 6,25 Kg/cm<sup>2</sup>.  
 Suspensión puente delantero ... Ballestas semielípticas con amortiguadores telescópicos.  
 Suspensión puente trasero ... Por brazos oscilantes y ballestas de gran solidez.  
 Embrague ... Monodisco de 400 mm. diámetro.  
 Caja de velocidades ... Cuatro normales y cuatro multiplicadas adelante y dos marchas atrás.  
 Transmisión ... Mediante juntas elásticas de acoplamiento.

### Capacidad de maniobra.

Pendiente máxima que puede subir ... 24,0 por 100.  
 Capacidad de franqueamiento en anchura ... 2,480 m.  
 Radio de giro ... 8,40 m.

### Autonomía.

Capacidad máxima de combustible ... 250 l. (opcionalmente puede llevar dos de 250 l.).  
 Consumo del motor ... 42 l. por 100 Km.  
 Recorrido sin repostar ... 600 Km.  
 Capacidad de cárter motor (aceite) ... 25 l.  
 Capacidad caja velocidades (aceite) ...  
 Capacidad de la diferencial (aceite) ... 28 l. (14 litros cada puente).  
 Capacidad sistema refrigeración (agua) ... 36 l.



Dos aspectos del camión-tractor Pegaso «2.040/50», transportando el carro de combate AMX-30.

## 10.13.7 AUTOCAR «PEGASO» MODELO 5.061 DR.

### Dimensiones, peso y carga.

Longitud carrozado ... 9.590 m.  
 Anchura ... 2.500 m.  
 Ancho de vía ... 1.915 m. anterior y 1,827 m. posterior (entre ruedas gemelas).  
 Altura máxima ... 3,800 m.  
 Altura del vientre ... 0,237 m.  
 Dimensiones para embarque ... 91,2 m<sup>2</sup>.  
 Peso en vacío (autobastidor) ... 3.850 Kg.  
 Peso en carga:  
 — Carrocería más pasaje y equipaje ... 8.150 Kg.  
 Peso máximo admitido ... 13.200 Kg.  
 Número de pasajeros ... 44 + conductor.

### Movilidad.

Velocidad máxima olerable ... 110 Km/h.

### Motor.

Marca y modelo ... «Pegaso-Comet» diesel, cuatro tiempos, modelo 9.025.  
 Consumo ... De 165 a 172 g/CV-h.  
 Cilindrada ... 6.550 cm<sup>3</sup>.  
 Par motor máximo ... 41,5 mKg., a 1.600 r.p.m.  
 Sistema de inyección ... Directo.  
 Refrigeración ... Por bomba centrífuga.  
 Número de cilindros y situación ... Seis, en línea.  
 Potencia ... 125 CV efectivos (31 CV fisc.).

### Sistema de rodaje, suspensión, embrague y transmisión.

Número y dimensiones de las ruedas ... Seis, de 9,00-20" y de 14 lonas.  
 Presión de las ruedas ... Anteriores, 6,75 Kg/cm<sup>2</sup>; posteriores, 5,75 Kg/cm<sup>2</sup>.  
 Suspensión puente delantero ... Por ballestas semielípticas, montadas con gemelas.  
 Suspensión puente trasero ... Por ballestas semielípticas, montadas con gemelas y con ballestín.  
 Embrague ... Monodisco de 14" trabajando en seco.  
 Caja de velocidades ... Seis velocidades (una superdirecta).  
 Transmisión ... Por acoplamientos universales tipo «Hardy Spicer».

### Capacidad de maniobra.

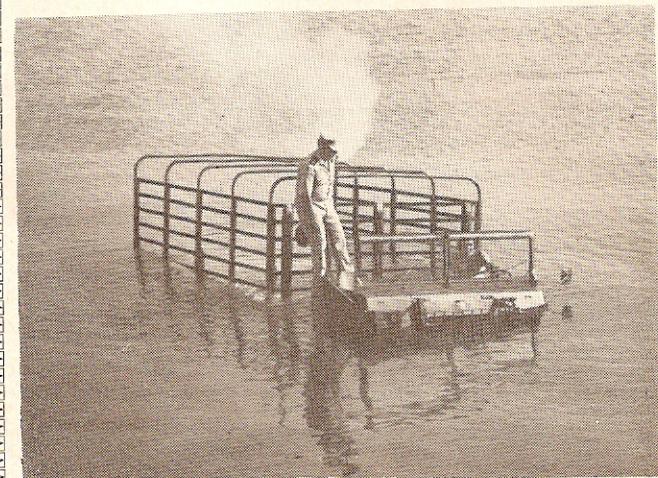
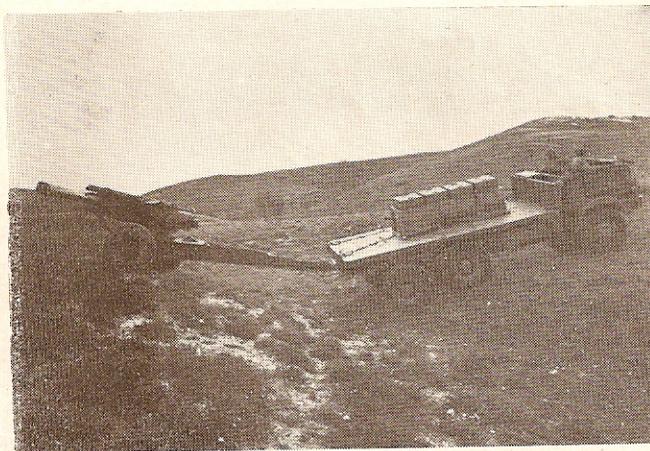
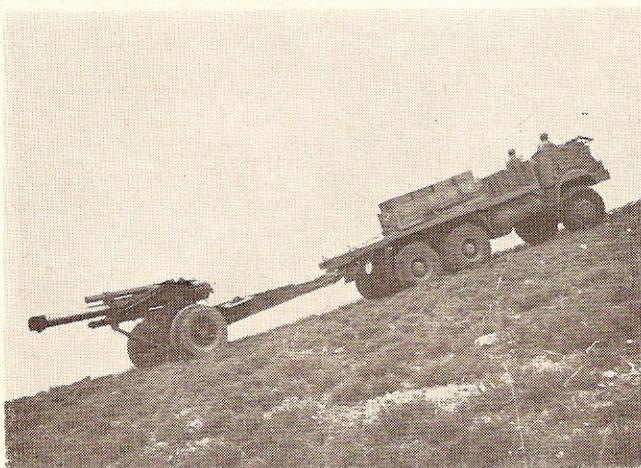
Pendiente máxima que puede subir ... 23,0 por 100.  
 Capacidad de franqueamiento en anchura ... 2,500 m.  
 Radio de giro ... 10,4 m.

### Autonomía.

Capacidad máxima de combustible ... 140 l.  
 Consumo del motor ... 22 l. a los 100 Km.  
 Recorrido sin repostar ... 640 Km.  
 Capacidad del cárter motor (aceite) ... 13,6 l.  
 Capacidad caja velocidades (aceite) ... 6,8 l.  
 Capacidad de la diferencial (aceite) ... 16,5 l.  
 Capacidad sistema refrigeración (agua) ... 25,5 l.

# ADAPTABILIDAD DE LOS CAMIONES PEGASO

- A TODA CLASE DE TERRENO.
- A CUALQUIER SITUACION O MEDIO.



Estas cinco imágenes representan un gran exponente vivido.

En la fotografía  
(de izquierda  
a derecha)  
Jorge Valls, Director  
Gerente de ENASA;  
Enrique Pérez  
Hernández y Moreno,  
Embajador de España  
en Chile; José María  
Amusátegui,  
vicepresidente del I.N.I.,  
y el señor Rodríguez  
Elizondo,  
Vicepresidente  
(subrogante)  
de CORFO, en el  
momento de la firma  
del Convenio  
CORFO-ENASA.



### EL I. N. I. NEGOCIA EN COLOMBIA LA INSTALACION DE UN ASTILLERO Y UNA PLANTA DE ENSAMBLAJE DE CAMIONES

El Jefe del Estado Colombiano, Misael Pastrana Borrero, ha recibido en audiencia especial a una misión del I.N.I., presidida por José María Amusátegui, vicepresidente del mencionado organismo, a quien acompañaba el gerente de ENASA, Jorge Valls y otros ejecutivos.

Durante la entrevista, se esbozaron los planes de colaboración del I.N.I. en los programas de industrialización de Colombia, especialmente en los sectores de construcción naval y automotriz.

En ambos aspectos existen proyectos para la efectiva vinculación española mediante la instalación de un astillero hispano-colombiano y de una planta ensambladora de camiones Pegaso en colaboración con el Instituto de Fomento Industrial y la firma Renault.

## Firma del Convenio CORFO-ENASA, en Santiago de Chile

El 12 de marzo pasado, se suscribieron en Santiago de Chile los acuerdos para la creación de la Empresa Mixta CORFO-ENASA, constituida con capital español y chileno, que se encargará de la fabricación de vehículos industriales, autobuses y partes automotrices en Chile. La firma del convenio CORFO-ENASA tuvo lugar en un acto que se celebró en la Cancillería de Santiago, la capital chilena, en presencia del Ministro de Economía chileno, Orlando Millas; de los Subsecretarios de Economía y Transportes, Armando Arencibia y Hernán Morales, respectivamente. Por parte de España asistieron nuestro embajador en Chile, Enrique Pérez Hernández y Moreno; el vicepresidente del I.N.I., José María Amusátegui; Jorge Valls, Director Gerente de ENASA; José Miguel Blasco, Director de Ventas y Exportación, y otros representantes de medios empresariales españoles.

La empresa CORFO-ENASA se forma con aportaciones de la Corporación de Fomento de la Producción de Chile (CORFO), que participa con el 51 por 100 del capital, y ENASA, que asume el 49 por 100 restante.

La empresa se dedicará a la fabricación de camiones, autobuses, repuestos y motores Diesel para camiones, embarcaciones menores y medianas.

El plan de producción previsto para la Empresa Mixta contempla la fabricación de 4.500 camiones en 1975, hasta llegar a las 10.400 unidades en 1980. Esto supone un total de 57.990 vehículos, en el período de 1973-1980, al margen de la producción de motores Diesel, cuya planta posiblemente se construirá en las cercanías de Valparaíso. El capital social será de 19,5 millones de dólares.

ENASA proporcionará asistencia técnica a la sociedad mixta, en lo que se refiere a estudios de proyectos, instalaciones de maquinaria y puesta en marcha de las plantas y producto.

Las dos plantas del consorcio mixto emplearán cerca de 1.200 trabajadores en su etapa de producción normal y estimularán el crecimiento de la industria auxiliar de autopiezas.

En nuestro próximo número daremos una más amplia y detallada información sobre tan importante noticia.

## Exportación ENASA:

Tipo de vehículos: 1.090 V. 1.065 B. 1.064 A. 1.066 A. 1.066/52. 5.030 E-5.032 y 5.031, etc.

Número de países: 17 = a: Argelia, Bélgica, Canadá, Colombia, Costa Rica, Chile, Egipto, Grecia, Holanda, Panamá, Perú, República del Congo, República Dominicana, República Democrática del Zaire, Suiza, Tailandia y Venezuela.

Demanda anterior:

Vehículos industriales: 99.967

PEGASO 9.743 = a: 10%

SAVA 7.593 = 7%

Vehículos de pasajeros: 3.080

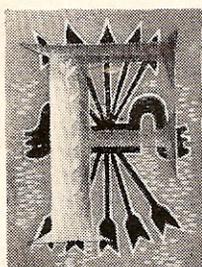
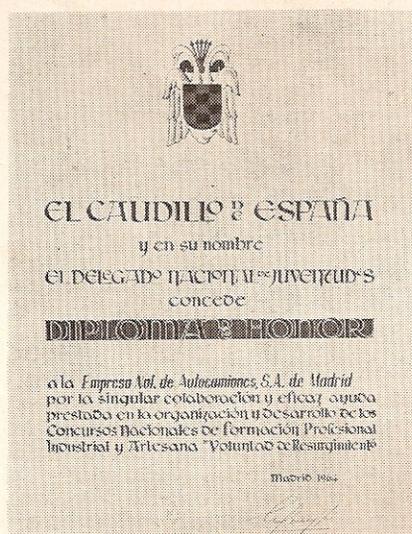
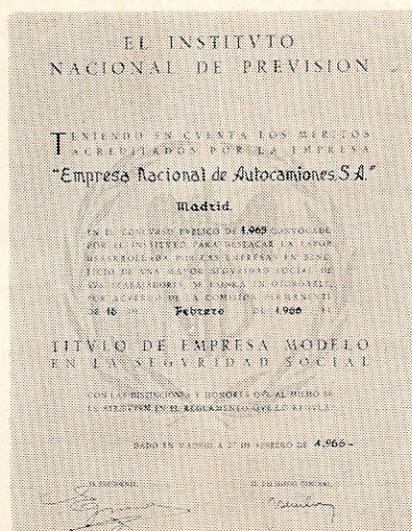
PEGASO 1.794 = 58%

SAVA 216 = 7%

En cifras relativas podemos considerar que los vehículos PEGASO, absorben el 60 % del mercado nacional dentro de la gama pesada y las unidades SAVA absorben un 20 % dentro de las gamas ligeras.

# ALGUNAS DISTINCIONES A ENASA Y PEGASO

- Empresa Ejemplar (18 de julio de 1964).
- Empresa Modelo en la Seguridad Social (27 de febrero de 1966).
- Diploma de Honor por la singular colaboración y eficaz ayuda prestada en la organización y desarrollo de los Concursos Nacionales de Formación Profesional, Industrial y Artesana «Voluntad de Resurgimiento».



**RANCISCO FRANCO BAHAMONDE**  
JEFE NACIONAL DEL MOVIMIENTO

POR CUANTO, LA EMPRESA

**E. N. A. S. A. • PEGASO**

CON SUS VIRTUDES CIUDADANAS Y SU COMPORTAMIENTO PERSONAL DIRIGIDO AL MEJOR SERVICIO DE LA PRODUCCIÓN Y DE ESPAÑA, HA SABIDO HACER VIVA REALIDAD LOS POSTULADOS DE HERMANDAD CON SUS COMPAÑEROS, Y DE SOLIDARIDAD EN LA COMUNIDAD ESPAÑOLA, COOPERANDO AL LOGRO DE UNA NACIÓN MÁS PRÓSPERA, Y A PROPUESTA DE LA ORGANIZACIÓN SINDICAL, VENGO EN OTORGARLE EN SEÑAL DE HONOR, EL TÍTULO DE

**EMPRESA EJEMPLAR**

CON LOS DERECHOS Y DEBERES INHERENTES AL MISMO

DADO EN MADRID, A 18 DE JULIO DE 1964 \* FIESTA DE EXALTACIÓN DEL TRABAJO

DE ORDEN DE SU EXCELENCIA:  
EL MINISTRO SECRETARIO GENERAL DEL MOVIMIENTO.

