

# El camión y su historia (7)



MAN460

COLECCIONABLE

MUNDO  
**Camión**

[pegaoesmicamion.com](http://pegaoesmicamion.com)



Fotos: C. H. PEGASO, HISPANO-SUIZA, GEORGANO Y MANZ.

**La impresionante «cara» del camión español más rápido de los años 30. Se trata del T69 de 107 CV.**

# De Hispano-Suiza a Enasa-Pegaso

**En octubre de 1946 la Hispano-Suiza vende su tecnología e instalaciones a la entonces naciente Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa). En ese momento terminaba un brillante periodo de la industria de la automoción española, y comenzaba otro que se extiende hasta nuestros días.**

**E**n la anterior entrega veíamos cómo las bodas de plata de Hispano-Suiza, en 1929, coincidieron con la presentación de nuevos modelos, como el 2T, el T60 y el T65. Pero la gran novedad fue la aparición, en 1931, de un superchasis, que daría lugar a los camiones y autocares más potentes anteriores a la Guerra Civil.

Marc Birkgit desarrolló a principios de los años 30 una serie de nuevos motores, de los cuales uno estaba previsto para camión y autobús, y que prestaban la entonces increíble potencia de 107 CV. En Barcelona se preparó un sólido bastidor, con un esbello radiador y capó de alpaca, apto para incorporar este nuevo propulsor, dando lugar a una serie de modelos muy llamativos en su época.

El T69 fue utilizado como camión de hasta 7 ton. de carga útil, o como autocar con carrocería diversa, y en ambos casos podía rebasar los 100 km/h. Existían también ver-

siones equipadas con reductora para servicios militares y de obras. El T69 se utilizó durante la Guerra Civil como vehículo blindado. Estéticamente la coraza de acero que lo cubría no estaba muy lograda, pero cumplía con eficacia su cometido.

De esta época también data un curioso triciclo eléctrico con los dos faros muy unidos en una parrilla redondeada. Este misterioso vehículo fue desarrollado en Francia y su fabricación en serie estaba prevista en Bilbao, pero finalmente sus escasas prestaciones terminaron por acabar con el proyecto. Parece ser que de este vehículo sólo se construyó un prototipo.

Poco conocidas son las investigaciones de Hispano-Suiza en el campo de los motores diésel. Mientras que muchos de los grandes fabricantes colaboraban con la empresa alemana Bosch, responsable del desarrollo de las complicadas bombas de inyección, la Hispano-Suiza se dirigió a otro gran ingeniero especialista en este nuevo



Flamante autocar sobre chasis T69.



campo, el húngaro Gyorgy Jendrassik, cuya empresa Ganz, con sede en Budapest, venía trabajando desde hacía años en la perfección de los motores de gasóleo. Jendrassik viajó varios veces a España y Francia para ayudar a Marc Birkigt y Rodolphe Hermann en el desarrollo de un motor propio que, lógicamente, utilizaría el sistema Ganz de inyección.

La empresa española no fabricó motores propios de gasóleo hasta 1949 con la llegada del Pegaso 66D, pero varias unidades de los modelos 40/50 CV., 50/60 CV. y T69 fueron equipadas con motores diésel desarrollados por Ganz, ofreciendo dos versiones, el JaR 105 de cuatro cilindros y 48 CV., y el JaR 110 de seis cilindros y 96 CV. El super-diésel de más de 173 CV., mencionado en algunos catálogos, nunca fue montado sobre chasis Hispano-Suiza, ya que hubiera necesitado una transmisión y una caja de cambios de mucha más dimensión para soportar esta potencia.

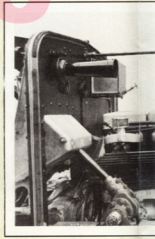
Los años de la Guerra Civil (1936-1939) se presentaron muy difíciles para Hispano-Suiza. El gobierno republicano utilizaba y prefería el material venido de fuera, olvidando a los fabricantes nacionales y, además, la Hispano-Suiza se veía obligada a pagar aduana por todas las piezas que importaba, mientras que los vehículos que cruzaban la frontera con destino a los organismos oficiales estaban exentos de esta tasa. Ante este desolador panorama, la fabricación estaba a punto de terminarse definitivamente, y la empresa sobrevivía del suministro de piezas de recambio y de los «royalties» de sus numerosas patentes vendidas en otros países. Cuando en 1936 el autodenominado Comité Revolucionario, un equipo formado por ingenieros y trabajadores, tomó posesión de la Hispano-Suiza en Barcelona, muchos creyeron que había llegado el final del letargo.

Este Comité tenía un especial interés en la producción de material bélico de todo ti-



Curioso triciclo eléctrico de Hispano-Suiza de la década de los 30.

Llamativa carrocería realizada sobre chasis 50/60 CV. con las ruedas traseras semicubiertas.

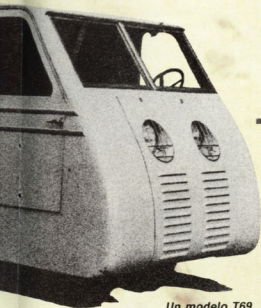


Motor diésel licencia Ganz de seis cilindros.

po, lo que en aquellos tiempos prometía unos buenos ingresos. Pero el problema es que con una maquinaria de precisión era necesario fabricar munición, y ello producía el consiguiente deterioro del instrumental. Se mantenía una producción muy reducida de camiones, con el Ejército como principal cliente, y cuya calidad ya no era la misma. Se desarrolló el modelo 4T4G, una evolución del 50/60 CV., con una compresión más alta y 73 CV. de potencia y radiador carenado, y diferentes modelos utilitarios sobre los chasis para turismo T60RL y RLA, incluyendo ambulancias, pequeños autobuses y una serie de furgonetas.

Al término de la Guerra Civil, la Hispano-Suiza intentó reestructurarse para hacer frente a la nueva situación. Para ello se dividió en varios departamentos con el objetivo de producir una amplia gama de productos: autobastidores, maquinaria, herramienta y, principalmente, cañones. Cuando en 1940 se reguló por decreto la indus-

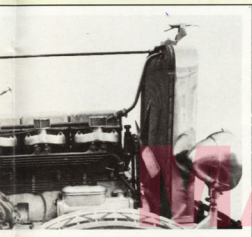




Chasis Hispano-Suiza T69.



Un modelo T69 equipado con un cañón de 20 mm. Al fondo modelos 4T4G.

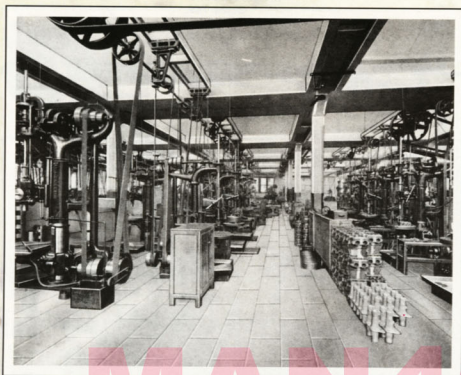


Un 66G subiendo el Alto de los Leones en 1944.

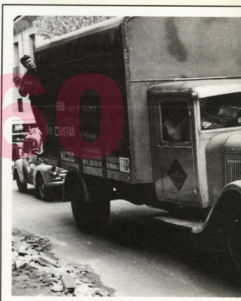
tria del motor, con el fin de hacer frente a la creciente demanda de vehículos industriales, que se calculaba en más de 15.000 unidades anuales, la Hispano-Suiza era la única empresa nacional que optaba a las subvenciones y ayudas gubernamentales, enfrentándose a las ofertas de empresas como Fiat, Alfa Romeo y Saurer.

Ante la posible unión entre Hispano-Suiza y Alfa Romeo, Marc Birkigt, vuelto a España después de la Guerra Civil, su hijo Luis y Rodolphe Hermann, desarrollaron un autobastidor industrial propio para siete toneladas, y que fue presentado como camión en 1944. Se trataba del modelo 66, apto también para carrocerías de 48 o 53 asientos, y que salió tan avanzado que los ingenieros españoles se opusieron a una posible fusión con los italianos.

En la Feria de Valencia de 1944 y la posterior Feria de Muestras de Barcelona, la Hispano-Suiza ocupó un amplio stand presentando su nuevo modelo 66G, anunciando



Vista parcial de una sección de montaje de la fábrica Hispano-Suiza durante los años 40.



Otro aspecto de un Hispano superviviente. Es un 2T6 fotografiado en Madrid en 1961.

**PROGRAMA DE FABRICACION**  
de La Hispano-Suiza - FABRICA DE AUTOMOVILES

**VEHICULOS PESADOS CON MOTOR DIESEL DE 120 C.V.**

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>CAMION</b><br>CARGA 8 TON. 4 TORREJAS<br>CARGA 10 TON. 4 TORREJAS<br>CARGA 12 TON. 4 TORREJAS | <b>CAMION TRACCIÓN TODO TERRENO</b><br>CON TRACCIÓN 4 X 4 8 BARRAS<br>CARGA 8 TON. 4 TORREJAS | <b>AUTOBUS</b><br>C/ BARRIO PARA 40 PASAJEROS<br>C/ BARRIO PARA 40 PASAJEROS |
|--|---|--|

**VEHICULOS MEDIOS CON MOTOR DIESEL DE 85 C.V.**

|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>CAMION</b><br>CARGA 4 TON. 2 TORREJAS<br>CARGA 6 TON. 2 TORREJAS<br>CARGA 8 TON. 2 TORREJAS | <b>CAMION TODO TERRENO</b><br>CON TRACCIÓN 4 X 4 4 BARRAS<br>CARGA 4 TON. 2 TORREJAS | <b>AUTOBUS</b><br>C/ BARRIO PARA 40 PASAJEROS<br>C/ BARRIO PARA 40 PASAJEROS |
|--|--|--|

**VEHICULOS ELECTRICOS CON MOTOR DE 125 C.V.**

|  |   |
|--|---|
| <b>TROLEBUS</b><br>PREPARADO PARA 40-50 PASAJEROS<br>PREPARADO PARA 40 PASAJEROS | <b>TROLECAR</b><br>PARA TRANSPORTES DE MERCADERIAS<br>CARGA 4 TON. 2 TORREJAS |
|--|---|

**MOTOR DIESEL 1900 C.C.**

Este 40/50 de 50 CV. tiene interés por haber sido recuperado para el museo de Iveco-Pegaso.



El plan de producción de la Hispano-Suiza en 1944/1945, con la presentación del novedoso motor diésel.

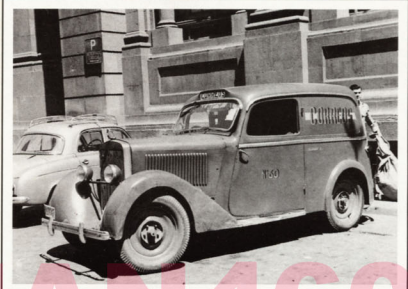


Un T69 realizando pruebas de carga en el puerto asturiano de Pajares.

Un Hispano-Suiza 40/50 CV, con motor diésel Ganz.



Curioso modelo utilizado por Correos, y que estuvo en uso hasta los años 60. Probablemente se trata de un T48.



do, además, que ampliaría su oferta con camiones todo terreno de 2,5 a 4 toneladas, trolebuses, trolecares y una gama de vehículos medios con un nuevo motor diésel de 85 CV., idóneo para cuatro toneladas de carga útil. Finalmente, y mientras que los trolebuses y trolecares llegaron a fabricarse en un número importante, los modelos todo terreno no salieron de su estado de prototipo.

En los mismos dos certámenes se hizo especial hincapié en que casi todos los materiales y componentes de los nuevos modelos eran de fabricación nacional, importando tan sólo las bombas de inyección y los cojinetes de rodillos. El modelo 66G destaca por su fácil desmontaje del motor en caso de avería, ya que era posible sacar toda la unidad con escaso esfuerzo y en poco tiempo. lo que suponía un importante avance en el campo de la reparación y mantenimiento del vehículo industrial. Gracias a su presencia en estas ferias se pudieron fir-

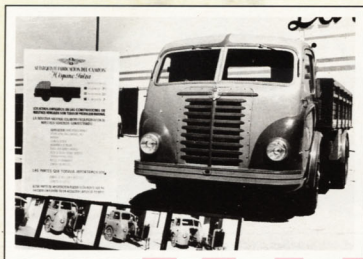
mar contratos para el suministro de 36 vehículos en 1946, todos ellos con motor de gasolina.

Pero el panorama político europeo era muy confuso. Las relaciones entre España e Italia se endurecieron con la Segunda Guerra Mundial. Esta situación animó a Juan A. Suanzes, a la sazón presidente del Instituto Nacional de Industria (INI), a tomar la decisión de que sólo con una gran inversión pública se podría crear una industria nacional competitiva, que no dependiera para nada del extranjero. En 1945, ante la inaceptabilidad de la prevista fusión entre la Hispano-Suiza y Alfa Romeo, Suanzes se puso en contacto con el brillante ingeniero español Wilfredo P. Ricart, que aceptó el desafío del presidente del INI de crear una empresa estatal fuerte y competitiva en el ámbito del vehículo industrial.

Ricart realizó en 1946 un plan estratégico de automoción, haciéndose el responsable de la futura fábrica de Barajas. En



# El camión y su historia (7)

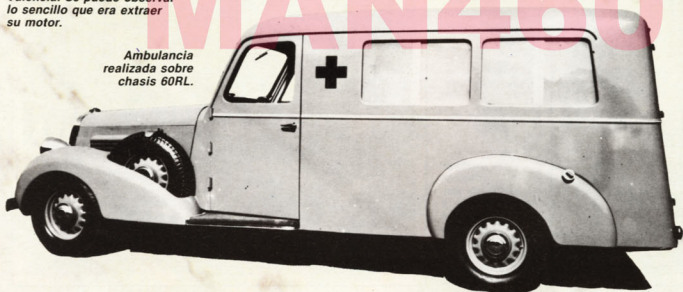


Un 66G en la Feria de Valencia. Se puede observar lo sencillo que era extraer su motor.



Furgoneta Hispano de 1956.

Ambulancia realizada sobre chasis 60RL.



Un 15/20 también recuperado para la colección de Iveco-Pegaso.

enero de ese mismo año fundó el CETa (Centro de Estudios Técnicos de Automoción), una oficina cuyo objetivo sería la realización de estudios, y el 23 de octubre se crea ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones) con un capital inicial de 240 mi-

llones de pesetas. Ante este panorama, y tomando conciencia de la gran ayuda pública que recibiría ENASA, y teniendo en cuenta que la política del INI era claramente tendente a nacionalizar toda la producción de vehículos, la Hispano-Suiza se vio

obligada a vender sus instalaciones, además de todos los proyectos y licencias referidas a vehículos industriales, a la naciente empresa pública, con lo que ya se podía comenzar con la producción del tan avanzado modelo 66 hasta que se terminase la planta de Madrid-Barajas.

La compra por parte del INI no incluía la propia marca comercial Hispano-Suiza, y por lo tanto la empresa estatal tuvo que buscar una denominación para sus modelos. Primeramente registró el nombre de «Hispano», pero más tarde encontró su identidad propia con la denominación de «Pegaso», el mítico caballo alado. Los 66G y 66D, desarrollados aún por la Hispano-Suiza, salieron de las cadenas de montaje definitivamente como Pegaso 66. Había nacido para la historia el que durante muchos años será primer fabricante español de camiones y autocares, y que en enero de 1991 pasaba a depender del grupo Iveco. ●

**Christian Manz**