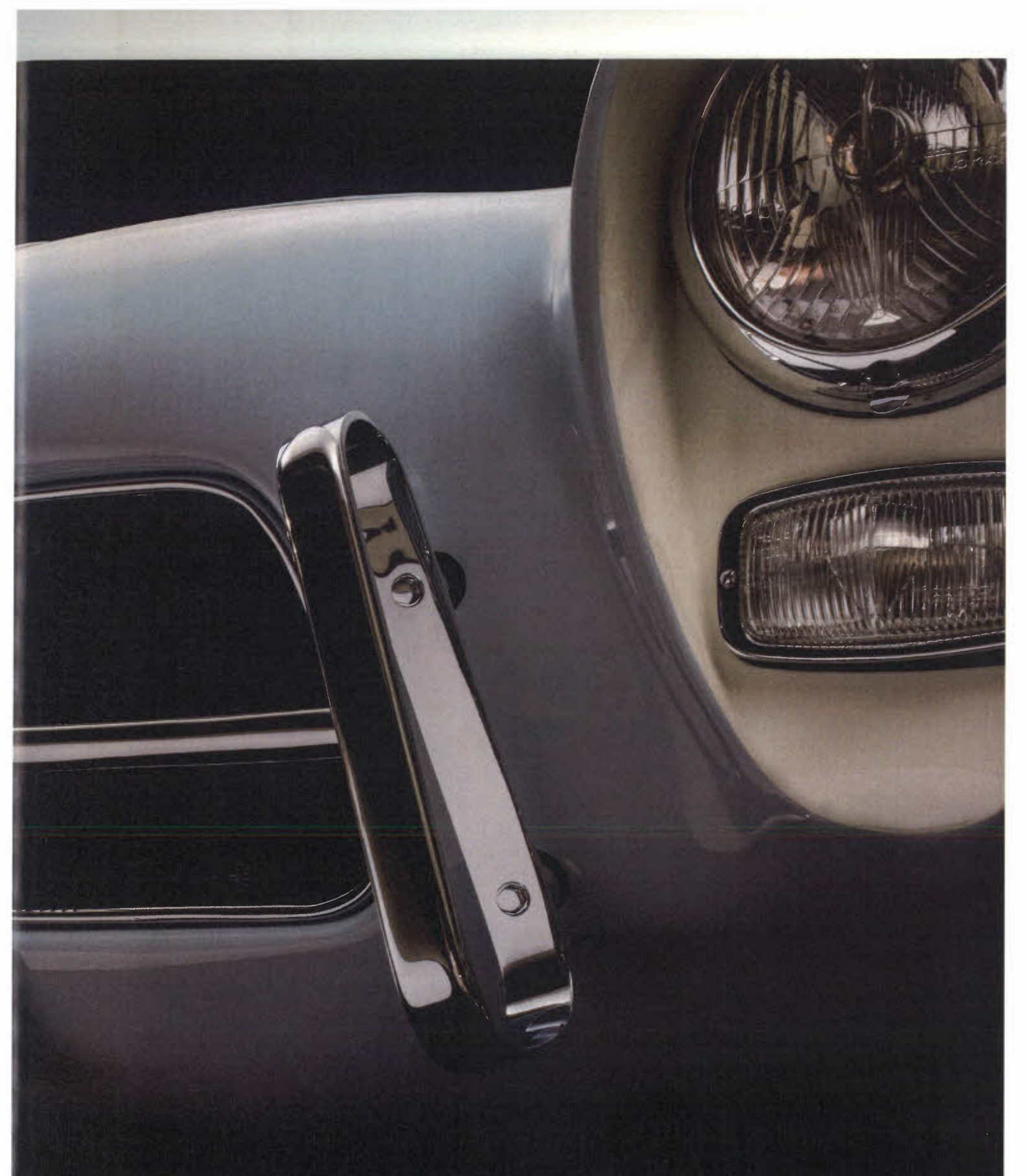


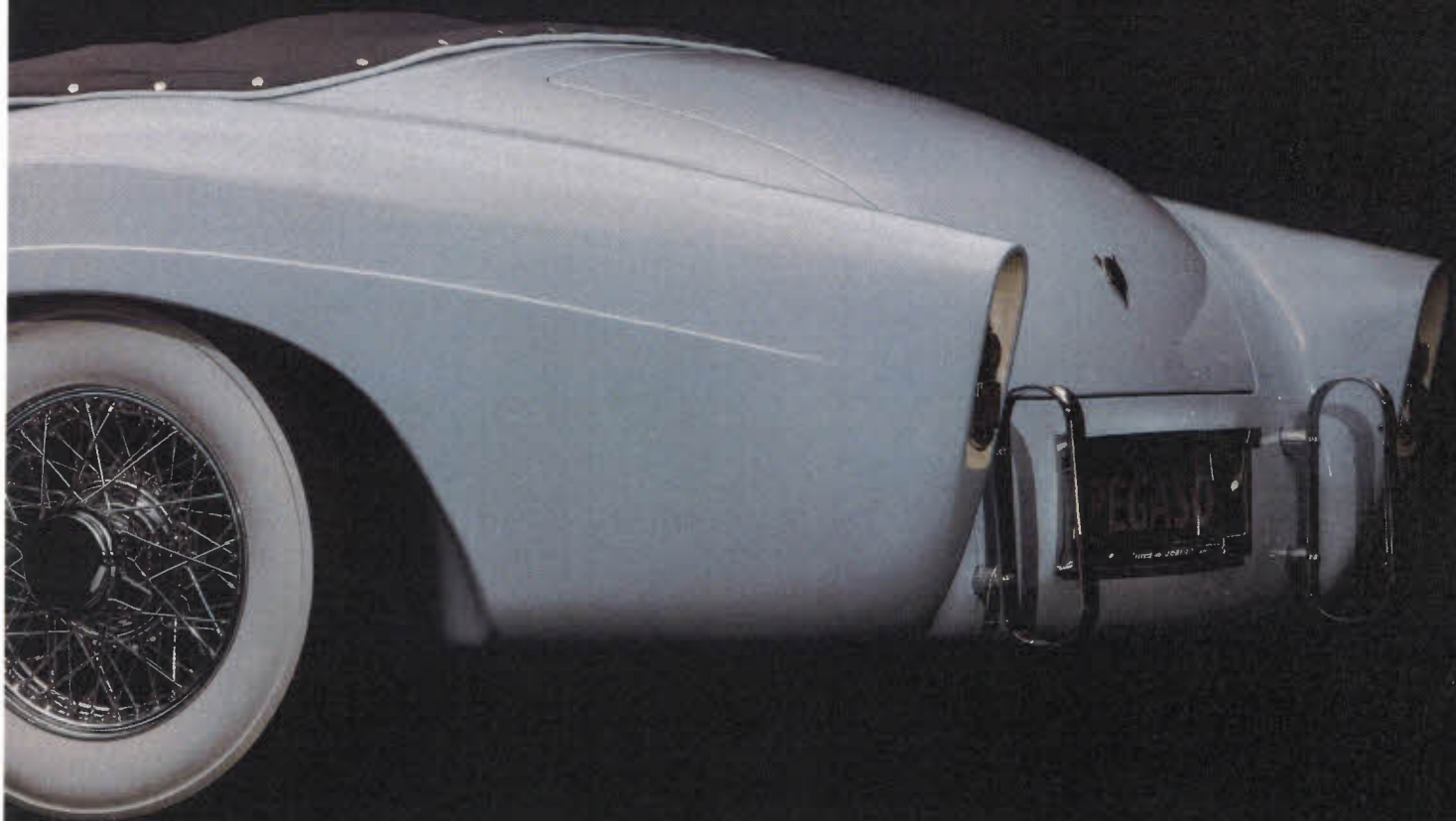


DAS **WUNDER**
VON SPANIEN

TEXT Manuel Garriga // FOTOS Artcurial



Keiner weiß, wie viele Pegasos je gebaut wurden. Doch ob es nun 80, 90 oder über 100 waren – allzu selten bekommt man ein Exemplar der spanischen Sportwagen zu Gesicht. Die Marke war und ist ein Mysterium, exotisch und in jedem Fall unterbewertet. Das merkt man nicht zuletzt bei seinem Wert



Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg stellte der von der spanischen Regierung unterstützte Nutzfahrzeughersteller ENASA einen echten Supersportwagen vor. Geld verdient wurde mit schnöden Omnibussen und Lastwagen, doch für Aufmerksamkeit auf dem internationalen Automobilmarkt sorgte im 1951er Grand Palais des Pariser Salons der Pegaso Z-102. Das auf diesen Seiten abgebildete Exemplar ist einer der achtzehn Pegaso Z-102 mit der spektakulär gezeichneten Saoutchik-Karosserie – von denen nur vier als Cabriolet gebaut wurden. Drei haben überlebt, zwei gehören zur ersten Serie und dieses hier – das einzige aus der zweiten Serie – wurde von Artcurial im Februar für 750.000 Euro in Paris versteigert.

Ein eindrucksvoller Wert für ein Auto, das nicht sehr bekannt und aus historischer Sicht bestenfalls ungewöhnlich ist. Wie konnte etwas so Exklusives zu der damaligen Nachkriegszeit im ebenso armen wie düsteren Spanien entstehen? Nicht nur aus heutiger Sicht ist das bemerkenswert. Entworfen von dem ehemaligen Alfa-Romeo-Ingenieur Wifredo Ricart, grenzte es fünfzehn Jahre nach dem spanischen Bürgerkrieg an ein Wunder, dass in einem Land, das praktisch bar jeglicher Art von Transportwesen war, ein Supersportwagen entstehen konnte.

Auch die Arbeiter von ENASA konnten es kaum glauben: »Es ist ein armes Land, das ein Auto für die Reichen baut«, soll ein gängiger Kommentar der Angestellten gewesen sein. Er bringt das Paradoxon des Pegaso auf den Punkt.

Nach 1945 isolierte die Diktatur von Franco das Land zunehmend vom Rest Europas. Dazu deklarierte man stolz nach außen wie innen Autarkie. Zur Demonstration von Größe und Stärke ließ Franco – egal, mit welcher Anstrengung – die finstersten iberischen Mythen wieder aufleben.

Dazu Francesco Torres, im Jahr 2001 Kurator einer Pegaso-Retrospektive im CCCB (Centre de Cultura Contemporània de Barcelona): »Es gibt ein merkwürdiges Zusammenspiel in dem Kontext des gebrochenen Landes einerseits und dem Vorhaben, eine außergewöhnliche Maschine zu bauen; was der exaltierten Kultur in Francos Nachkriegs-Spanien entspricht, wo man propagierte, den Ruhm als Weltreich anzustreben.«

Gebaut werden sollte das Auto im traditionsreichen Werk von Hispano-Suiza. Der Betrieb war verstaatlicht worden und umgetauft in ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.).

Wifredo Ricart war gerade aus Italien zurückgekehrt und eigentlich auf dem Weg in die USA, wo ihm Studebaker einen Vertrag angeboten hatte. Da lockte ihn der spanische Industrieminister, das technische Management von ENASA zu übernehmen. Der katalanische Ingenieur nahm an – allerdings unter der Bedingung, dass man ihm erlaube, einen echten Sportwagen zu bauen. Seine Begründung, durchaus plausibel: das würde ihm ermöglichen, Ingenieure, Mechaniker und Lehrlinge auszubilden, die die erlernten Methoden später beim Bau von Nutzfahrzeugen anwenden könnten.

In den 1930ern ging Wifredo Ricart zu Alfa Romeo, wo er deren Rennleiter Enzo Ferrari kennenlernte – und von dem verabscheut wurde

Bevor die Lehrlinge loslegten, holte sich Ricart eine Handvoll alter Bekannter nach Barcelona – vor allem von Alfa Romeo. Die Arbeit an Projekt Z-102 begann also nicht mit künftigen Omnibusbauern, sondern erfahrenen Männern wie Egidio Benetti, Medardo Biolino, Ugo Fava, Ettore und Aldo Pagani.

Ricart entwarf einen 90°-V8 mit Hemi-Brennräumen, fünffach gelagerter Kurbelwelle, zwei oberliegenden Nockenwellen je Zylinderreihe, nassen Zylinderlaufbuchsen, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetallguss, die Außenflächen der Kolben durch Nitrieren gehärtet. Der Motor mit 2,5 Liter Hubraum wuchs im Lauf der Entwicklung von 2,8 bis auf stattliche 3,2 Liter. Gespeist wurde er von einem, zwei oder vier Doppelvergäsern, gelegentlich auch mit ein oder zwei Kompressoren. →



WIFREDO RICART (1897–1974)
aus Barcelona war einer der brilliantesten
Automobil-Ingenieure, die Spanien je
hervorgebracht hat.

EIN KREATIVES GENIE

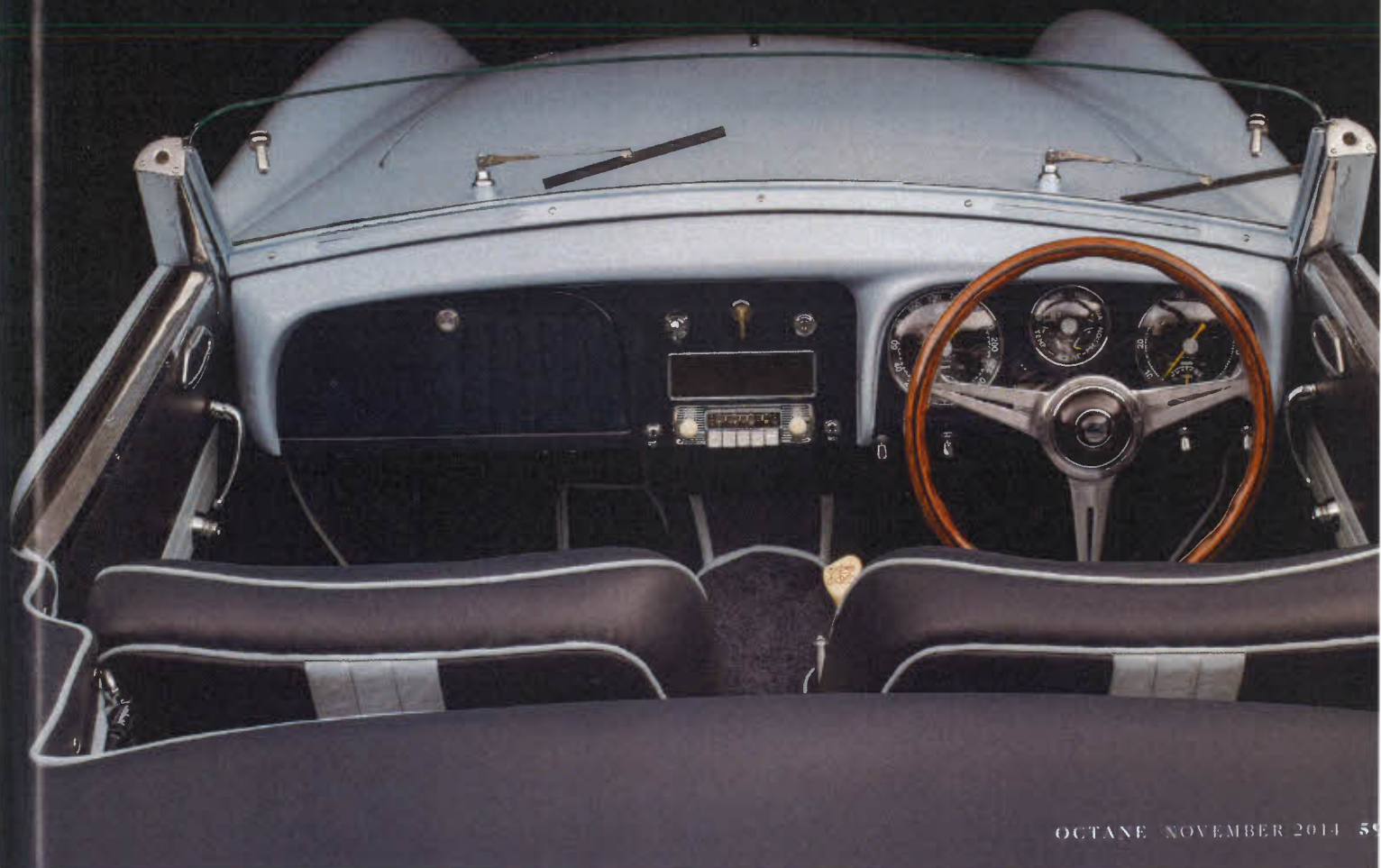
So wie viele Genies war er gleichzeitig bewunderns- und verachtenswert. Er war Faschist und Humanist, egoistisch und sensibel, manipulativ, aber auch manipuliert. Er hatte großen Einfluss auf die Techniker seiner Generation, war eine Autorität im Bereich Hochleistungsmotoren und ein Experte für den Diesel-Kreisprozess. Schon das erste von ihm entworfene Auto – der 1,6-Liter Ricart & Pérez im Jahr 1922 – hat einzigartige Merkmale: 16-Ventil-Zylinderkopf mit hemisphärischen – halbkugelförmigen – Brennräumen, zwei obenliegende Nockenwellen, Doppelzündung.

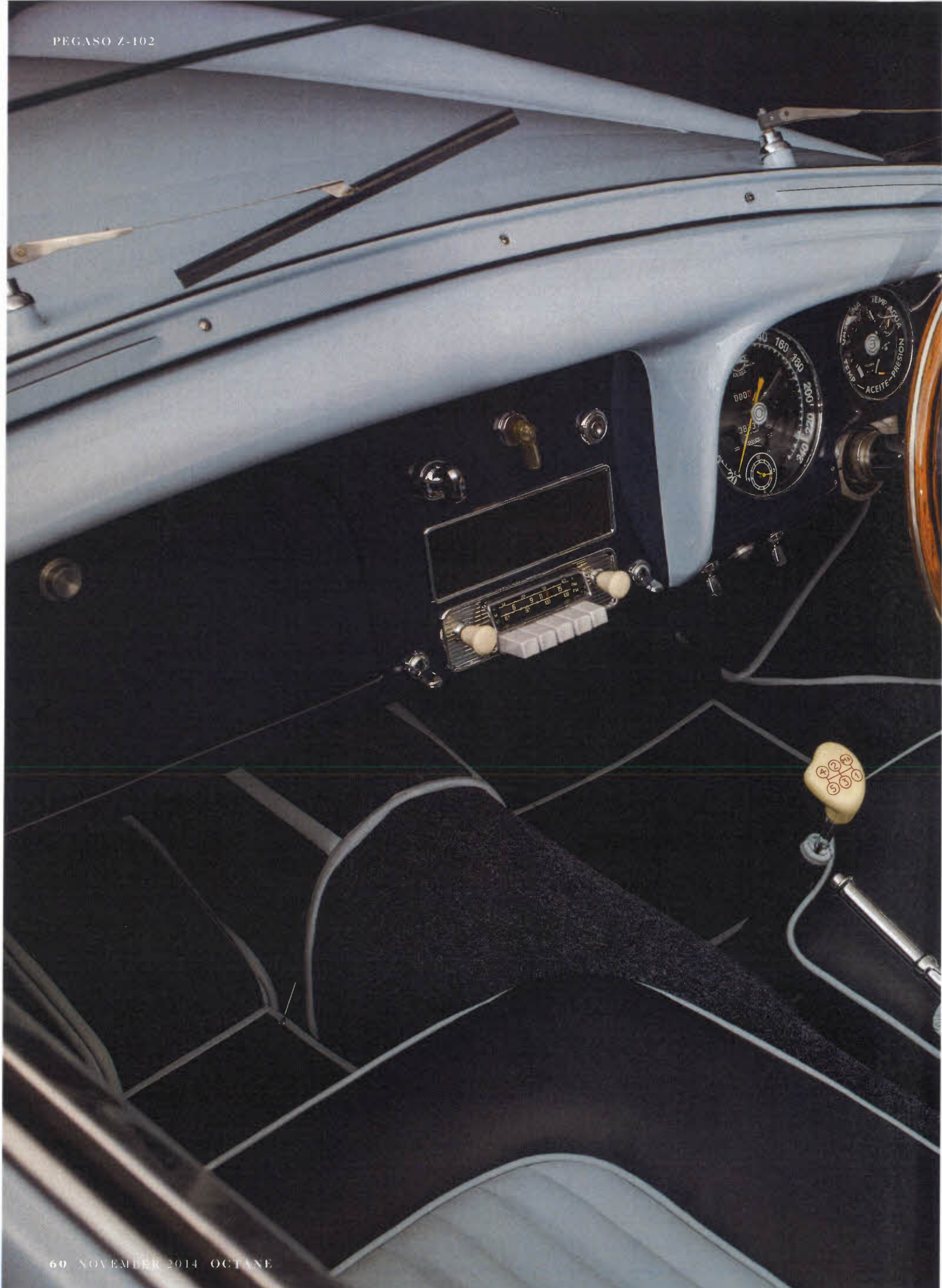
Außerdem entwickelte der leidenschaftliche Rennfahrer den Ricart 226 DOHC-V6 und daraus den Rennwagen Ricart 266 supercharged. Er machte sich einen Namen als Hersteller vor allem von Motoren, weniger von Autos. Später wirkte er bei CETA (zur Normierung von Fahrzeugdesign und -herstellung in Spanien).

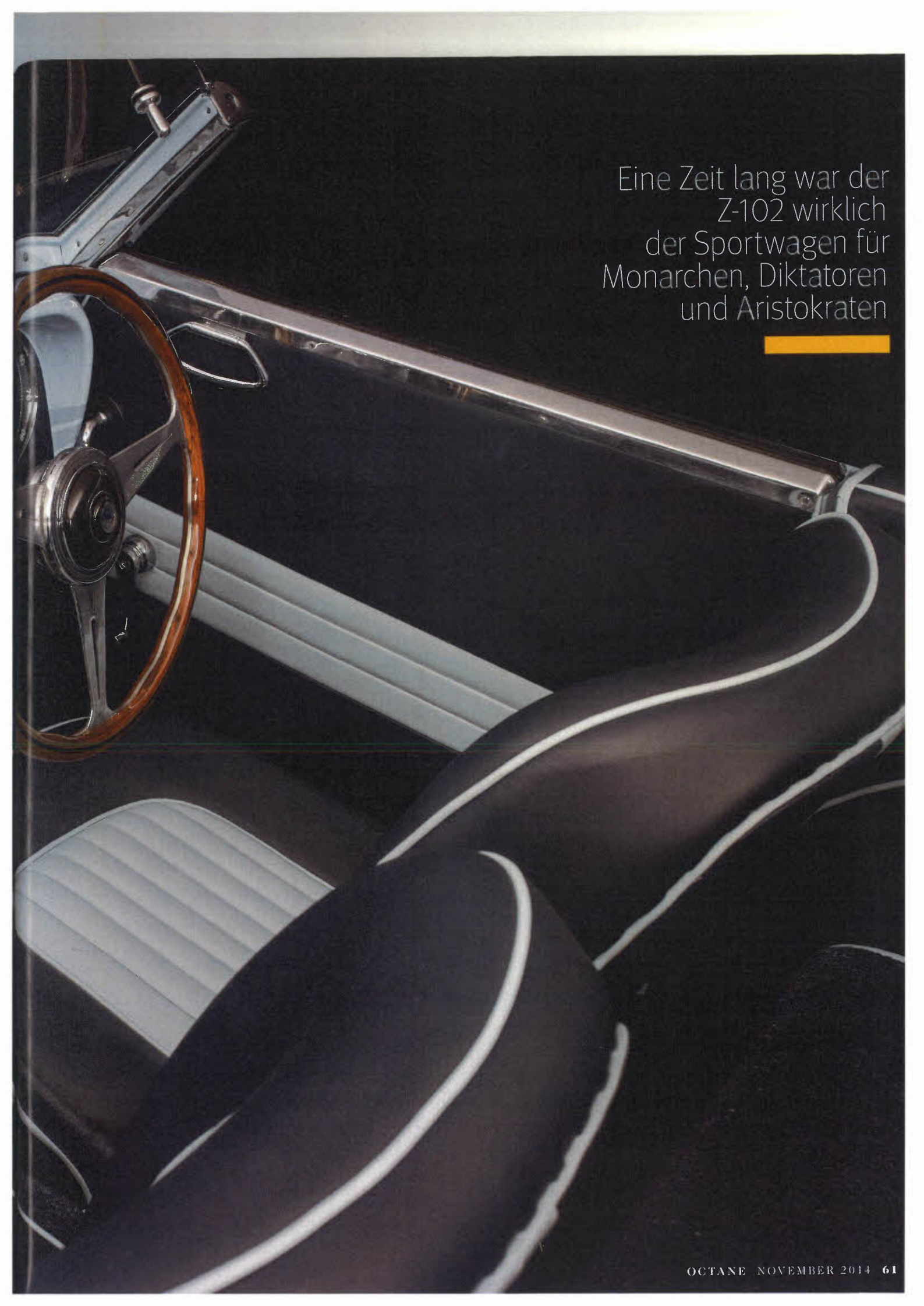
In den 1930er-Jahren war Wifredo Ricart zu Alfa Romeo gegangen, wo er deren damaligen Rennleiter Enzo Ferrari kennenlernte – von dem verabscheut wurde – und mit Ugo Gobbato Flugmotoren konstruierte, außerdem Lastwagen und drei Grand-Prix-Monoposti (Tipo 162, 163 und 512). Der Tipo 512, konzipiert für die 1,5-Liter-Formel von 1940, war der erste Mittelmotor-Alfa (V12 mit 180°-Winkel), zwei Kompressoren erzeugten eine Leistung von 338 PS.

Nach der Rückkehr in die Heimat 1946 entwickelte er für ENASA den Z-102. Zwei Jahre später war er einer der Gründer der FISITA (Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs Techniciens et de l'Automobile).

»Ricart ist der Leonardo da Vinci des Automobilbaus«, sagte Paul Berliet einmal. Doch historische Umstände verhinderten, dass seine Arbeit die Spuren hinterlassen hat, die sie verdient hätte.

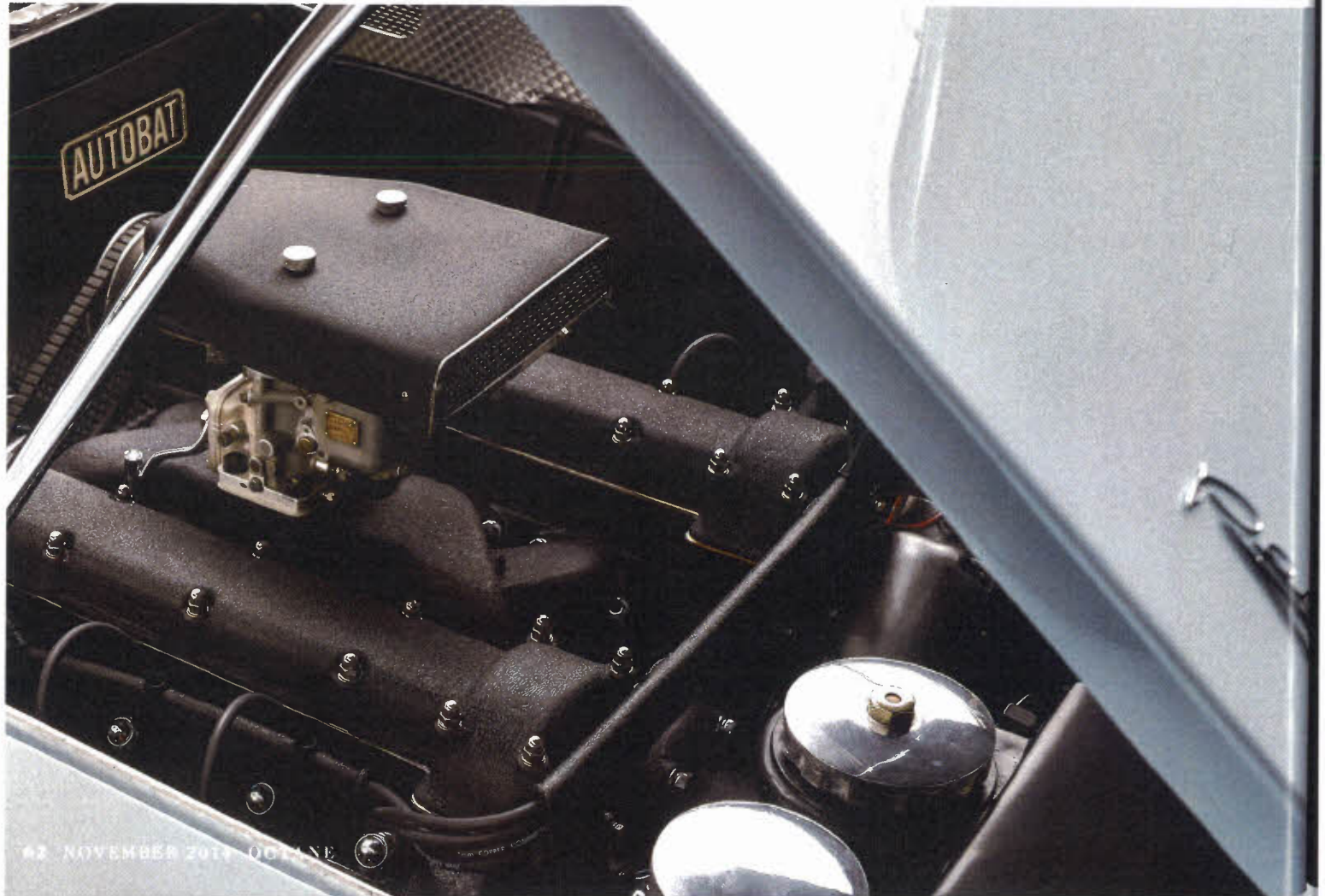




A close-up, high-angle photograph of the interior of a classic car. The focus is on the driver's side, showing a three-spoke steering wheel with a polished wooden rim and a chrome center. The dashboard and upper body panels are finished in a light-colored, possibly white or cream, material with a ribbed texture. The seats are upholstered in dark leather, likely black or dark brown, with prominent white or light-colored piping along the edges. The overall lighting is dramatic, highlighting the textures and materials of the car's interior against a dark background.

Eine Zeit lang war der
Z-102 wirklich
der Sportwagen für
Monarchen, Diktatoren
und Aristokraten

Die Ausstattung des Vollblut-Sportzweisitzers war tatsächlich auf Augenhöhe mit Ferrari, Maserati oder Jaguar





Speziell für den Renneinsatz wurden später Doppelzündungsköpfe getestet und andere Experimente durchgeführt. Angesichts dieser Optionen und Zahlen – vier Nockenwellen – kam mancher Spanier zu dem Schluss, Ricart sei für den Motorenbau das, was Wagner in der Welt der Oper darstellte. Nicht aufgrund des Klangs, sondern wegen der Inszenierung und dem ganzen Tamtam.

Der amerikanische Automobil-Restaurator Phil Reilly, der an einer Handvoll Z-102 gebastelt hat, blickt nicht ohne Ironie zurück: »Er hatte eine unglaubliche Menge brillanter Lösungsvorschläge für Probleme, die es nie hätte geben sollen.«

Die Ausstattungsmerkmale des Vollblut-Sportweisers waren tatsächlich auf Augenhöhe mit Ferrari, Maserati oder Jaguar – Fünfganggetriebe

hinter ZF-Sperrdifferenzial. Das Ganze eingebaut im Trans-Axle-Stil, weit hinter der De-Dion-Hinterachse, um die Gewichtsverteilung zu optimieren und eine fast perfekte Geometrie zu erlangen und dabei der Vorderachse Torsionsbelastungen zu ersparen. Oder die Einzelradaufhängung vorn, mit Drehstäben und zwei Querlenker-Paaren, die bewegliche ungleiche Trapezoide bildeten.

Von 1951 bis 1956 wurden insgesamt 80 Fahrzeuge gefertigt – oder ein paar mehr – in teilweise unterschiedlichen Variationen, doch immer auf dem gleichen Chassis. Bei diesen überschaubaren Stückzahlen blieb es unmöglich, die Entwicklungskosten einzuspielen.

Tatsächlich war jedes einzelne Fahrzeug ein Prototyp. Auch wenn der damals einzige Autoher-

steller Spaniens gern auf diesem Punkt herumritt, war jeder Pegaso ein ‚zivil zahmer‘ Sportwagen, für Einsätze im Rennsport kaum geeignet.

Wie auch? Es gab nie ein entsprechendes Engagement bei ENASA. Wenn an Rennen teilgenommen wurde, dann ohne eine entsprechende Strategie und in erster Linie, um das Auto zu testen. »Wir haben daran gearbeitet wie in einem Labor«, sagte Ricart 1972, zwei Jahre vor seinem Tod. »Es war wie in einer Schule, in der nur verwendet wurde, was höchste Qualitätsansprüche erfüllte. Dennoch mussten wir Komponenten oft mehrfach bauen. Wir fuhrten Rennen – in erster Linie auf Druck von außen –, doch eigentlich waren die nicht notwendig.«

Die Rennsport-Auftritte des Z-102 endeten meist als Dramen allererster Güte. 1952 wurden →

OCTANE SAMMLER

HEIKO SEEKAMP UND SEINE PEGASOS

»... JA, TOLLE AUTOS – ABER EBEN NOCH NICHT AUSGEREIFT«

Mein erster Pegaso mit der Fahrgestellnummer 0102.150.0170 war ein blaues Touring Coupé. Der Wagen war über Japan – Pebble Beach – Belgien, dann mit Hilfe von Achim Weise 2003 in meinen Besitz gekommen.

Ich hatte riesige Probleme mit dem Getriebe. Die Nachfertigung aus England war auch nicht toll. Der Zufall wollte es, dass ich Enrique Coma-Cros, den »Guru« für Pegasos (in seiner Halle standen 7 Stück) kennengelernt habe. Enrique hatte alle Original-Getriebe-Zahnräder und ich bekam sie von ihm sehr günstig. In Barcelona wurde dann von dem Experten Michael Kempf alles perfekt gemacht.

Der Spaß mit dem Coupé war groß, auch wenn der Wagen sehr schwer zu fahren, schalten etc. ist. Der Preis bei der Villa d'Este hat aber allen Ärger schnell vergessen lassen. Ein halbes Jahr später sah ich dann das absolute Highlight von Pegaso, den Rennsportwagen, den Fürst von Metternich in Le Mans gefahren hat. Lukas Hüni hatte den Auftrag bekommen, den Barchetta zu verkaufen. Der Preis war sehr hoch, aber ...

Nachdem meine Frau hören wollte, ob der Wagen auch anspringt und läuft, hatte Lukas den Versuch

auf der RETRO in Paris vorgenommen. Er sprang sofort an und donnerte/brüllte los, sodass in Sekundenschnelle Tausende von Schaulustigen den Lärm sehen und hören wollten (woraufhin Lukas noch etwas Ärger bekommen hat!). Den Pegaso habe ich dann sofort gekauft.

Der Wagen war unfahrbar – aber unbeschreiblich. Noch im selben Jahr wurde ich mit dem Wagen nach Goodwood eingeladen, dann auch gleich bei der Villa d'Este ausgestellt.

Da die Dinger immer irgendetwas hatten und nicht so wollten wie ich, haben sie 12.000 Kilometer im Trailer verbraucht (Bremen – Barcelona – Bremen).

Im April 2007 habe ich dann mit Lukas Hünis Hilfe die Fahrzeuge verkauft. Wohin? Natürlich nach Barcelona, wo sie auch hingehörten.

Als sie weggingen, hatte ich Tränen in den Augen. Heute würde ich beide Autos sofort zurückkaufen (die Barchetta ist nach Argentinien weiter verkauft worden). Die Pegasos sind nun sieben Jahre weg, aber immer noch tief in meinem Sammlerherzen verankert.



HEIKO SEEKAMP. FOTOGRAF, SAMMLER UND KLASSIKER-URGESTEIN ...

... hat in Bremen jede Menge ungewöhnliche Autos zusammengetragen. Neben hochkarätigen, meist italienischen Renn- und Sportwagen stehen dort auch heimische Preziosen von Veritas und – natürlich – Borgward



zwei abgespeckte, ansonsten weitgehend serienmäßige Berlinettas für den Grand Prix von Monaco gemeldet, der gerade nach dem Zwei-Liter-Plus-Reglement ausgetragen wurde. Die Autos fuhren aus eigener Kraft von Barcelona nach Monaco und hatten schon im Training so viele Probleme, dass sie beim Rennen gar nicht erst gestartet sind. Ein Jahr später gab es beim Versuch, an den 24 Stunden von Le Mans teilzunehmen, in der Qualifikation einen schlimmen Unfall, bei dem der Fahrer Juan Jover fast ums Leben kam. Bei der Carrera Panamericana 1954 legte Pegaso-Star Joaquín Palacio einen starken Start hin und lag schnell auf Platz drei der Gesamtwertung. Doch dann, bei mehr als 320 km/h und dem Versuch, den beiden führenden Ferrari näherzukommen, flog sein Auto bei Rio Hondito von der Straße und überschlug sich spektakulär.

Abgesehen von einem halben Dutzend Exemplaren, die speziell für den Rennsport oder für Rekordversuche gebaut wurden, wurde der Z-102 von den zu der Zeit angesagten Karosseriebauern eingekleidet und auf Auto-Salons und diversen Concours d'Elegance gezeigt. Die meisten wurden von Saoutchik und Touring in Blech gehüllt. Nicht zu vergessen der katalanische Karosierer Pedro Serra, der wenige wunderschöne Exemplare gestaltete.

Eine Zeit lang war der Z-102 der Sportwagen lokaler Eliten. Monarchen wie der Schah von Persien

oder der König von Marokko, Diktatoren wie Portugals Craveiro Lopes und Rafael Leonidas Trujillo haben ihn gekauft und gefahren, ebenso spanische Aristokraten und Unternehmer.

In der Mitte der 1950er fand das Z-102-Programm jedoch aus politischen Gründen ein jähes Ende. Die Regierung hatte ihr Ziel erreicht, und es war unnötig, weiterhin so viele Ressourcen in ein Fahrzeug zu investieren, dessen Profitabilität höchst dubios war. Der Pegaso war zwar nicht billig (rund 15.000 Dollar), doch dieser vom Kunden zu zahlende Betrag deckte nicht einmal die Produktionskosten.

So war das formidable Auto kein iberisches Weltwunder, sondern Propaganda, eine Marketingkampagne, mit der das Franco-Regime zwei Ziele erreichen wollte: Zum einen internationales Prestige, nebenbei die Ausbildung von Ingenieuren, die anschließend in der Lage sein sollten, die Massenproduktion von Nutzfahrzeugen voranzubringen. Denn das war die eigentliche Aufgabe von ENASA. Was das Land brauchte, waren Lkw und Busse, keine Luxus-Sportwagen für eine winzige Minderheit. Der Pegaso war das Mittel zum Zweck. Eine andere, eigene Funktion fehlte ihm von vorneherein.

Der – tragische – Irrtum war, zu behaupten, der Pegaso habe eine eigene Funktion, ohne ihm das mitzugeben, was er dafür gebraucht hätte.

Es war kein Weltwunder, sondern Propaganda, eine Marketingkampagne des Franco-Regimes

DIE REVERSE-METAMORPHOSE

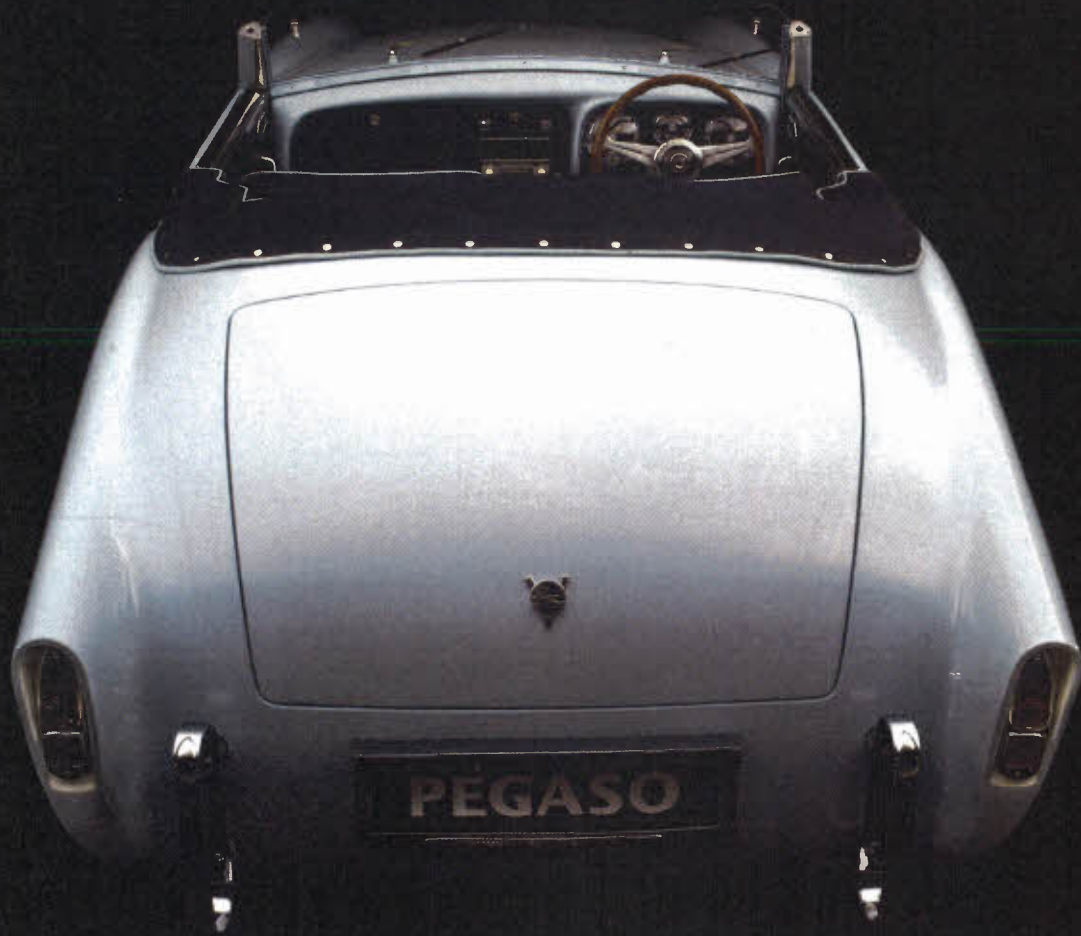
Dieser Z-102 hat die Rahmennummer 36. Mit seiner geschwungenen, glattflächigen Karosserie ist er wesentlich eleganter und harmonischer als das erste, barocke Saoutchick-Cabriolet.

Dazu kommen subtile Details wie die gerahmten Frontscheinwerfer (ein Feature, das von Ford zuerst bei Experimental-Fahrzeugen zum Einsatz kam und dann in die Serie übernommen wurde), keine Selbstmördertüren mehr oder die charakteristische, niedrige und oben rahmenlose Windschutzscheibe. Vorgestellt beim Concours d'Elegance San Remo 1954, rot lackiert, gefahren von Pierre Saoutchick und ausgestellt auf dem Pariser Salon auf dem eigenen Stand des Karosseriebauers, wird das Auto 1955 in Madrid zum ersten Mal zugelassen.

Sein zweiter Besitzer, der die Verwindungsprobleme irgendwann satt hat (die Türen öffneten sich während der Fahrt) lässt es zum Coupé umbauen; zusätzlich zum Dach lässt er dem Auto auch gleich noch ein paar Heckflossen im US-Stil verpassen.

Im Verlauf dieses Umbaus legt der arme Pegaso nicht nur ein paar Kilo zu, er verliert auch noch seine vier Vergaser, die durch einen Doppelvergaser ersetzt werden, der nun die acht gefräßigen Zylinder des 2,8-Liter-V8 speisen soll.

Jahre später, Anfang der 1980er, wird er von einem Sammler aus Barcelona erworben, der ihn in das Cabriolet zurückverwandelt, das er einmal war. 2004 wird er in die USA verkauft und bis 2012 im Petersen Museum von Los Angeles ausgestellt.



PEGASO Z-102 B

BAUJAHR 1954 **MOTOR** 2816 ccm V8-Zylinder, vier Nockenwellen, vier Fallstrom-Doppelvergaser

MOTORLEISTUNG 170 PS bei 6300 U/min **DREHMOMENT** 981 Nm bei 3600 U/min **KRAFTÜBERTRAGUNG** Hinterachsantrieb

FAHRWERK Vorne Trapez-Dreieckquerlenker, Torsionsfederstäbe, Teleskop-Stoßdämpfer; hinten De-Dion-Achse, nach hinten geführte schräge Längsstreben, Quertorsionsfederstäbe, Teleskop-Stoßdämpfer **BREMSEN** Trommeln **LEERGEWICHT** 1060 kg **HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** 240 km/h