

# С крылатым конем на радиаторе

Инж. Л. СУСЛАВИЧУС, г. Вильнюс

В современном автомобильном мире Испания занимает значительное место — полтора миллиона автомобилей в год, десятков автомобильных заводов. Правда, известность эта несколько иная, чем в тридцатые годы, когда про автомобили Испано-Сюиза слагались песни. Сейчас большинство испанских автомобилей принадлежат не к испанским, а к иностранным маркам — «Рено», «Форд», «Опель», «Ситроен». Но традиции автомобилей с летящим анемом на радиаторе Испано-Сюизы как бы продолжает другая фирма, эмблема которой — крылатый конь Пегас. Это «Эмпреса националь де аутокемионес С. А.» или «ЭНАСА», созданная в 1946 г. на базе бывшего завода фирмы «Испано-Сюиза» в Барселоне.

Для высококвалифицированных рабочих и техников, в свое время строивших одни из лучших автомобилей в мире, производство грузовиков (а «ЭНАСА» была создана именно для этого) не составляло особых трудностей. Производство началось выпуском 38 грузовиков, в следующем году — уже 160, а в 1949 г. это было уже настоящее серийное производство. Восьмитонный грузовик с кабиной над двигателем был оснащен шестицилиндровым дизелем собственной конструкции мощностью 88 кВт. По тем временам это была совершенная, мощная и очень надежная машина, которая имела большой успех у испанских водителей, возивших тогда грузы по плохим дорогам Иберийского полуострова. Через год на шасси этого грузовика завод начал выпускать и автобус вагонного типа. Эмблемой автомобилей «ЭНАСА» стал мифический крылатый конь Пегас, а официальным их названием стала марка «Пегасо».

Через несколько лет по лицензии фирмы «Бош» завод стал производить высококачественную топливную аппаратуру, а номенклатура изделий расширилась, — начался выпуск седельных тягачей и армейских модификаций.

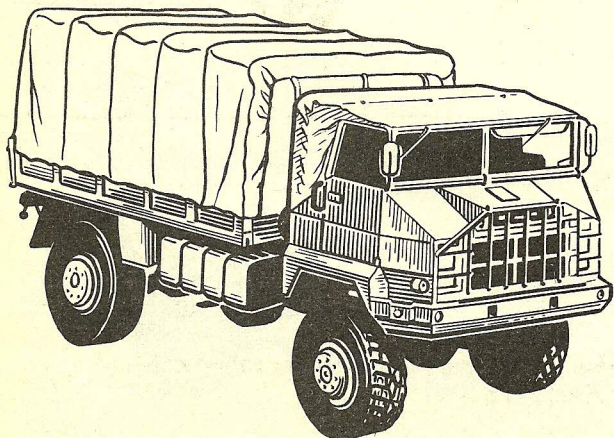
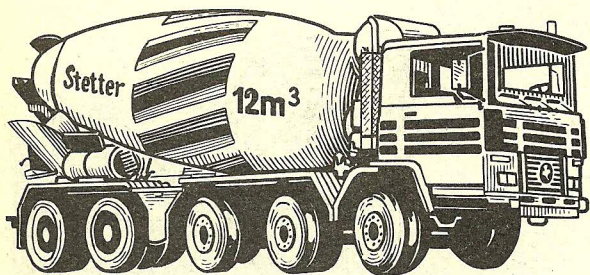
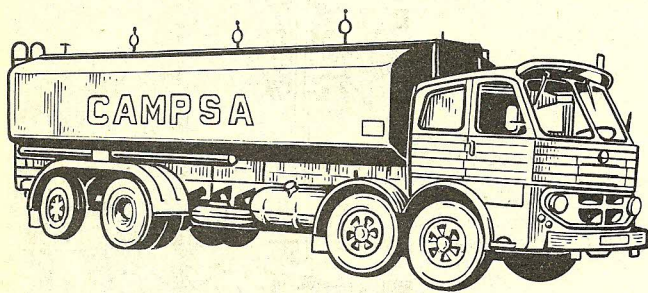
Когда завод в Барселоне стал стабильно выпускать 600 грузовиков и автобусов в год, оказалось, что заказчиков куда больше. В 1954 году под Мадридом, в местечке Бараяс, началось строительство нового завода. Он стал выпускать пяти-тонные грузовики, в то время как в Барселоне продолжался выпуск восьмитонных Пегасо Зет-206 и шеститонных Зет-207.

Необходимость расширять производство побудила фирму установить тесные связи с английским производителем грузовых автомобилей — концерном «Лейланд». Использование опыта англичан в выпуске дизелей, поставки комплектующих деталей способствовало развитию производства и повышению качества грузовиков. Соответственно возрос и экспорт. Если раньше «Пегасо» поставлялись лишь в Латинскую Америку, то к 1960 г. начался экспорт в страны Ближнего Востока.

Еще в 1955 г. дизайнеры фирмы разработали весьма своеобразные по внешности кабины, сильно сдвинутые вперед, с гофрированными боковинами и передней панелью и лихо задранном вверх противосолнечным козырьком. Это кабины и унифицированные с ними автобусные кузова были отличительным знаком автомобилей «Пегасо» до 1972 г., до производства нового, более современного семейства кабин.

В 1962 г., когда годовой выпуск достиг 5800 автомобилей, появились новые конструкции тяжелых грузовиков Пегасо 1060 грузоподъемностью 12 т и трехосный Пегасо 1062, перевозивший 17 т груза. Оба этих тяжеловеса оснащались десятилитровым шестицилиндровым дизелем мощностью 121 кВт. Этого было явно недостаточно и вскоре появляется новый двигатель мощностью 147 кВт, по всем параметрам подходящий даже для автопоезда грузоподъемностью 26 т. Но особенностью автомобилей «Пегасо» стали дополнительные неведущие мосты. «ЭНАСА» одной из первых в Западной Европе начала производить автомобили типа 6×2 с двумя передними мостами (тип 1063) и даже 8×2 (тип 1066). Такая конструкция позволяла полностью использовать мощность двигателя и высокую прочность шасси, не превышая при том допустимых осевых нагрузок, причем такие многоосные шасси очень хорошо подходили для перевозок в специфических условиях Испании, а также оказались интересными для транспортников других стран Европы. Так, в конце шестидесятых годов автопоезда «Пегасо» с эмблемой польского транспортного агентства были частыми гостями Москвы и других советских городов.

Фирма расширяла производство. С помощью итальянских



егасо-1066А/1 (8×2)

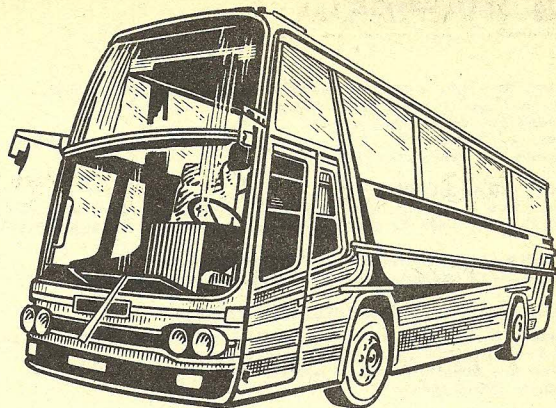
егасо-2531К (10×4)

егасо-3046 (4×4)

Автобус Аполло П на шасси Пегасо 5036

Пегасо П (1949 г.)

Пегасо-3078 (6×6)



специалистов были разработаны автобусы типов «Моно-грайл-6020» и «6030», оснащенные специально для них разработанным дизелем V-6 мощностью 88 кВт. К «ЭНАСА» был присоединен построенный английской фирмой «Остин» завод легких грузовиков «Сава» и таким образом покупатель имел широкий выбор грузовиков «Пегасо» грузоподъемностью от 1 до 26 т и несколько типов автобусов.

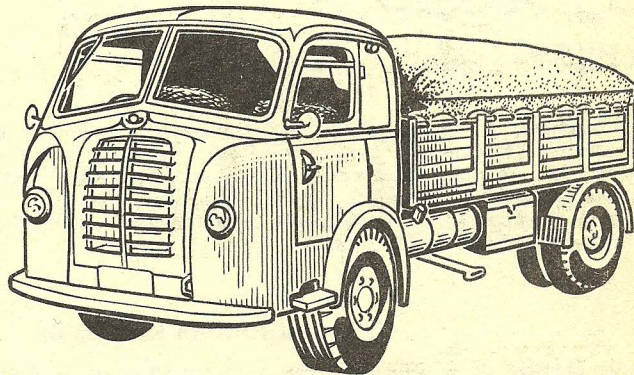
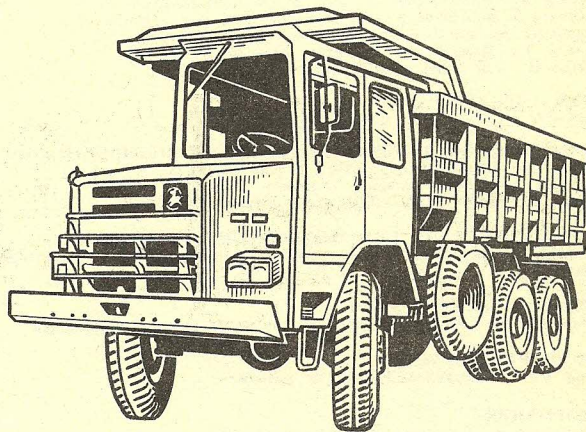
В начале семидесятых годов «ЭНАСА» начинает выпускать разработанный голландской фирмой «ДАФ» армейский грузовик типа 4×4, а через несколько лет — шеститонный трехосный (6×6) вариант этого автомобиля, разработанного уже испанскими конструкторами. Оба этих автомобиля выпускаются и поныне и достигли даже спортивных успехов в таких гяжелых соревнованиях, как «Ралли Париж-Дакар» и «Ралли Фараонов», проходящих по пустыням Африканского континента.

В 1980 г. выпуск автомобилей «Пегасо» превысил 13000 единиц. Все модели оснащаются только дизельными двигателями, начиная от 4-цилиндрового мощностью 66 кВт (рабочий объем 4400 см<sup>3</sup>), 6-цилиндрового мощностью 100 кВт (рабочий объем 6500 см<sup>3</sup>) и кончая 6-цилиндровым двигателем мощностью 259 кВт (рабочий объем 10500 см<sup>3</sup>).

Кроме обычных двухосных грузовых шасси и седельных тягачей, в программе фирмы большое место по-прежнему занимают трех-четырёхосные «Пегасо». Их сейчас покупают те страны Западной Европы, где собственного выпуска таких модификаций нет. Популярны «Пегасо» на Ближнем Востоке, в Африке и Латинской Америке. Тесные связи Испании с Республикой Куба способствовали тому, что грузовики и автобусы с эмблемой крылатого коня не только хорошо известны на Острове Свободы, но лицензия на производство семейства дизельных двигателей «Пегасо» (мощностью от 60 до 108 кВт) послужила основой для организации производства на Кубе тяжелых грузовиков под маркой «Тайно». Пока выпускаются 2 модификации — трехосный самосвал Тайно-ЦП64 и седельный тягач Тайно-64ЦПТ.

В настоящее время Куба закупает многие детали и целые агрегаты — коленчатые валы, кабины, рамы, мосты, поэтому «Тайно», от «Пегасо» можно отличить лишь по названию, но в 1990 г. кубицы собираются изготавливать примерно 80 % агрегатов.

Уже 40 лет стоит эмблема крылатого коня на мощных, надежных и экономичных грузовиках и автобусах «Пегасо». Испанские конструкторы работают над новыми моделями.



Рисунки Е. Букке