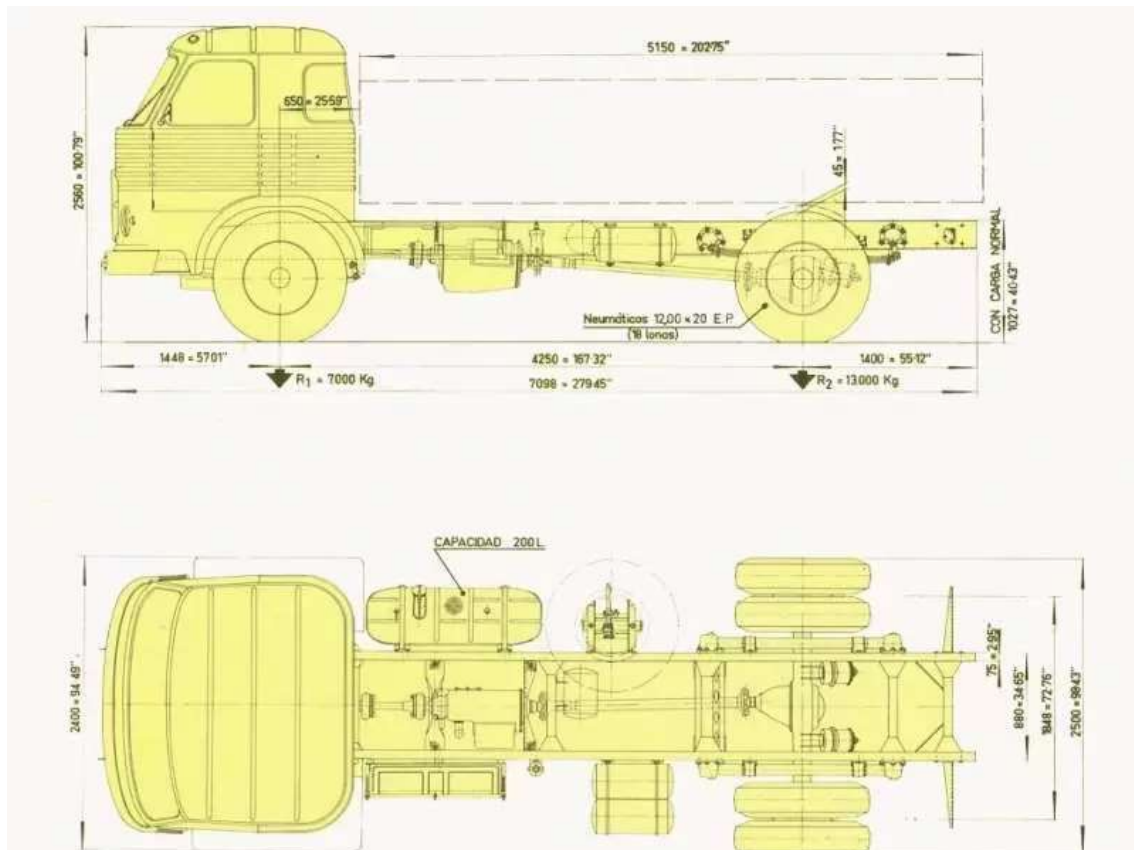


PEGASO 1065: Un gran camión

En 1965, España se adhiere a las nuevas normas internacionales sobre cargas máximas por eje en el transporte por carretera. La respuesta de la Empresa Nacional de Autocamiones S.A. (ENASA) fue el Pegaso 1065. Nació el "Europa", nació un gran camión.



- ENASA lanza el 1065 a mediados de los 60' con el objetivo de dominar el mercado de las gamas medias en España.
- Sus capacidades fueron muchas y frecuentemente sobrepasadas. Admitía todo tipo de carrozados y tuvo numerosos usos (frigorífico, grúa, cisterna, camión de bomberos...).
- Este vehículo se fabricó en la factoría de Barajas (Madrid). Estuvo en producción desde finales de 1965, hasta 1977-78.





Fiel a una filosofía

Poco a poco, el país se despertaba del letargo de las décadas anteriores y empezaba a ser destino de miles de turistas, atraídos por nuestro sol y la debilidad de nuestra moneda. La economía nacional demandaba nuevas necesidades, el consumo crecía y el transporte no podía quedarse atrás. Mediados los años 60, ENASA lanza el 1065. Pretendiendo dominar el mercado de las gamas medias en España y modernizar, de paso, un parque que empezaba a acusar la obsolescencia y vetustez.

Tras consolidarse como primer fabricante de vehículos pesados de España, la empresa estatal fue ampliando su red comercial por todo el territorio nacional. La facilidad de adquirir repuestos o el servicio postventa, ya no eran una quimera y las empresas de transporte podían asegurar compromiso y puntualidad en sus entregas. Desde que se creara en 1946, y una vez empezó a desarrollar sus propios modelos, ENASA tuvo a gala construir vehículos fuertes, capaces de dar siempre un rendimiento extra. Basados en chasis robustos y en buenos motores, el 1065 no fue una excepción.

Sí algo funciona, para qué cambiarlo, se suele decir. Por eso, y para la nueva cabina, se recurrió a la ya conocida, del Pegaso 1090 “Comet”. Un modelo que llevaba cierto tiempo en producción, y que fue fruto de los acuerdos

firmados entre ENASA y Leyland, unos años antes. La cabina compartía señas de identidad propias de los camiones Pegaso, principalmente dos: la chapa corrugada y la cruz delante del radiador. Su disposición era más elevada y con mayor amplitud interior, ya que podía llevar una litera.

El camión se diseñó con una configuración 4x2, estaba equipado con el motor 9100, que al evolucionarlo, alcanzó los 170 CV. Disponía de una caja de cambios de 6 velocidades, adelante y marcha atrás. Era capaz de alcanzar algo más de 70 Km/h, para un peso total de 20.000 Kg. También podía arrastrar un remolque, por lo que el peso conjunto, podía llegar a los 29.000 Kg.

Evolucionando

Con posterioridad, se desarrollarían diferentes longitudes de chasis y nuevas equipaciones, que conformarían las variantes del 1065. La gran mayoría siempre con el motor de 170 CV, salvo las últimas, que incorporaron el motor 9105 de 200 CV. Este motor equipaba los Pegaso conocidos como “cabezones”, que formaba la oferta de ENASA de camiones pesados durante la década de los años sesenta.

La gama del *Europa*, la completó una tractora de tipo ligero denominada 2020 (170 CV), cuya última versión se denominó 2022 y dotada del motor de 200 CV. De todas las evoluciones del camión, la que más éxito cosechó, fue la denominada 1065L con una longitud total de 8.098 mm. Había también, una versión específica para volquete de obras: 1065V, que tenía el chasis más corto de todos, para una longitud total de 5.648 mm.

Externamente, el camión no cambió prácticamente nada con el devenir de los años. Solamente detalles como la sustitución del calderín esférico del circuito de frenado, por dos botellas unidas por flejes en el lateral izquierdo del chasis, el cambio del depósito de combustible o la presencia de serie de faros antiniebla delanteros, distinguían los primeros 1065 respecto a los últimos.

El éxito del camión fue total y fruto de esto, se hizo una tercera versión que en realidad no era tal. Se trataba de la reforma a que se sometió a muchos 1065, añadiéndole un tercer eje de rueda sencilla, tras el motriz, y prolongándoles el chasis. A esta variante 6x2, se le podía instalar diversos ejes que ofrecía el mercado nacional. Las marcas más conocidas de dichos ejes, eran: Axemad, LPV, Jaufer o Acerbi. Esta modificación del camión original, pasó a ser conocida entre los profesionales del camión, como “Europa tres ejes acerbi”, fuera o no esa, la marca del eje instalado.

En España, la competencia natural de ENASA, la representó Barreiros. Frente al 1065, la desaparecida marca de Villaverde, tuvo primeramente la versión “Gran ruta” del Super Azor y posteriormente, los nuevos modelos con la nueva cabina “panoramic”, como el Barreiros 4220. Tanto uno como otros, fueron unos magníficos camiones. Nuestro protagonista, no sólo se comercializó en España. También se exportó a Sudamérica en importantes cantidades.

Fue un camión muy apreciado y querido. Sus capacidades fueron muchas y frecuentemente sobrepasadas. Admitía todo tipo de carrozados y tuvo numerosos usos. Desde la tradicional caja “tipo frutera”, pasando por frigorífico, tolva para piensos, cisterna, recolector de basuras, grúa y un largo etcétera. Como remolcador, estuvo presente en las principales flotas dedicadas al transporte de vehículos.

Fue el vehículo habitual de la gran mayoría de los parques de bomberos, ya fueran oficiales, como de grandes empresas particulares. Utilizado como escala o como vehículo nodriza, podía disponer, tanto cabina sencilla como doble o hasta triple, para poder acomodar un equipo de bomberos al completo. Aún hoy, es posible encontrar alguno en activo. Dentro de esta particular faceta de vehículo contraincendios, se construyó sobre el chasis del 1065, una versión de amplia cabina recta y cuadrada, que no tiene nada que ver con la original de chapa corrugada. En el parque de bomberos de la Ciudad Autónoma de Melilla, disponen todavía, de uno de estos ejemplares.

Su chasis también sirvió, para hacer versiones especiales y que ampliaron, aún más, sus posibilidades. Se han conocido versiones *capitoné* de empresas de mudanzas y de espectáculos. También se ha carrozado como autocar. En éstos últimos, y sin duda, merecen mención especial las “flechas plateadas”, de la empresa Fernández, de León. Se trataba de unos autocares, con unas espectaculares carrocerías artesanales de aluminio y un grandísimo voladizo trasero. Estos autocares tenían muchísimos componentes del Pegaso “Europa”.

El Pegaso 1080 no le eclipsó

En 1972, ENASA presenta su nueva gama de camiones, los conocidos como “cabina cuadrada”. Era una completa gama compuesta de rígidos y tractocamiones, con potencias de 200 y 260 CV. Esta nueva serie, tenía una versión 4x2: el Pegaso 1080. La gama fue un completo éxito, aunque el 1080 no eclipsó en ningún momento al 1065. Su relevó, aún no había llegado.

El Pegaso 1065 se fabricó en la factoría de Barajas, en Madrid. Estuvo en producción desde finales de 1965, hasta 1977-78. De hecho, la unidad 25.000 que salió de la factoría madrileña, fue un Pegaso 1065L con el que se hizo un sorteo. Miles de unidades del “Europa” poblaron nuestras carreteras y aún hoy, es posible encontrarse bastantes en estado de funcionamiento. Fue de los últimos modelos, cuya cabina incorporó la chapa corrugada. La popularmente conocida, como “chapa Pegaso”.

El colectivo camionero, dado a adjudicar apodos a los vehículos, no sólo lo renombró como “Europa”. También se le conoció como “170”, por la potencia de su motor, y de forma minoritaria como “supercomet”, por el evidente parecido con este último. Los apodos o sobrenombres, no abandonaron nunca al 1065 y lo han acompañado, incluso una vez desaparecido. De hecho, su hueco lo tomó un nuevo camión: el Pegaso 1135, al que se bautizó como “el Europa de cabina cuadrada”.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	
MARCA Y MODELO	PEGASO 1065 (RÍGIDO 4 X 2) PEGASO 2020/2022 (TRACTORA 4 X 2)
MOTOR	PEGASO 9100 (170 CV a 2.000 rpm) PEGASO 9105 (200 CV a 2.100 rpm)
Nº CILINDROS	6 EN LINEA
CILINDRADA	10.170 cm ³ (170 CV) 10.518 cm ³ (200 CV)
LONGITUDES TOTALES	- RÍGIDO: 5.698 , 7.098 Y 8.098 mm - TRACTORA: 5.348, 5.648 Y 5.948 mm
PESOS MÁXIMOS	- RÍGIDO: 20.000 Kg + 9.000 remolque. - TRACTORA: 26.000/32.000 Kg

TEXTO: ISIDORO HERNÁNDEZ FERRER

www.camionesclasicos.com

FOTOS: AUTOR, SALVO MENCIÓN.