

# CLASSIC DRIVER

## Pegaso Z-102 Coupé und Spyder: Ein selten-perfektes Paar

### **Lead**

Mit dem Z-102 wollte sich der Nutzfahrzeugbauer Pegaso auch als Automobilmanufaktur profilieren, so die offizielle Version. Tatsächlich lag Pegaso-Chef und Automastermind Wilfredo Ricart viel daran, seinen langjährigen Rivalen Enzo Ferrari herausfordern.

Doch ganz gleich, warum die spanische Marke ein Luxusauto baute, das Ergebnis war einer der elegantesten und schnellsten Sportwagen seiner Zeit. Die 1940er-Jahre waren aus zwei Gründen keine leichte Zeit für Spanien: Gerade erst war ein blutiger Bürgerkrieg zu Ende gegangen und der schreckliche Zweite Weltkrieg stand unmittelbar vor der Tür. Aus dem Bürgerkrieg war der rechtsnationale Diktator Franco als Sieger hervorgegangen, dessen Terror-Regime auch nach Ende des Weltkrieges das Land im Süden Europas isolierte. Handelsblockaden, die gegen Spanien verhängt wurden, zwangen die Spanier unter anderem dazu, eine eigene Autoindustrie aus dem Boden zu stampfen, um infrastrukturelle Bedürfnisse zu decken. Aus diesem Grund entstand 1946 das staatliche Unternehmen ENASA. Zu den verstaatlichten Produktionsstädten zählte auch das ehemalige Hispano-Suiza-Werk. Gemeinsam mit anderen Ingenieuren sollte der ehemalige Alfa-Chefentwickler Wilfredo Ricart den Bau von modernen Nutzfahrzeugen unter dem Namen Pegaso vorantreiben.



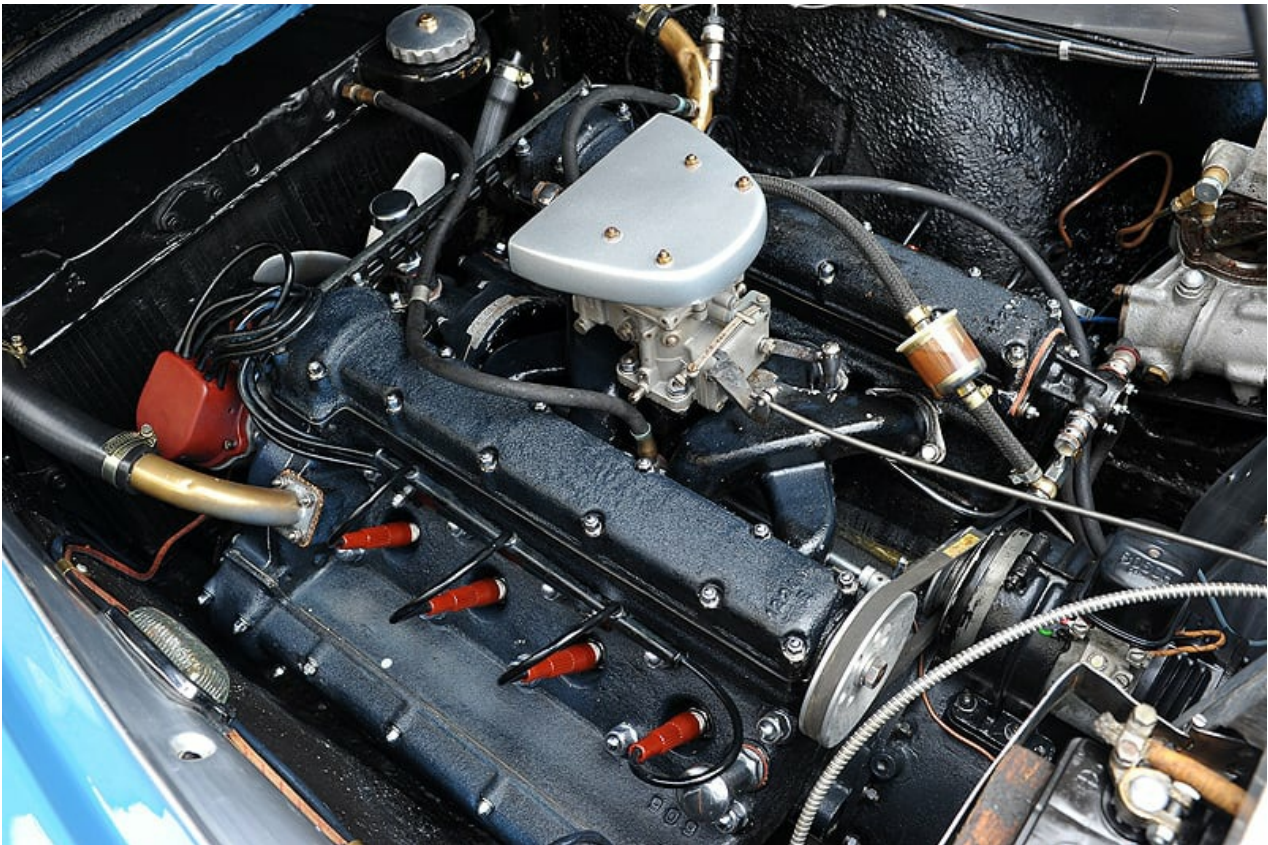


Der Katalane Ricart war nicht nur ein begnadeter Ingenieur, sondern auch ein Erzrivale von Enzo Ferrari, den er während seiner Zeit bei Alfa-Romeo kennenlernte. Zurückblickend erscheint es offensichtlich, warum Ricart die Entwicklung eines Pegaso-Luxussportwagens vorantrieb: Er wollte den erfolgreichen Rennwagen von Ferrari etwas entgegensetzen. Die Begeisterung über den Z-102 auf dem Pariser Autosalon 1951 sollte den Ingenieur in seinem Tun vorerst bestärken.

Der Z-102 bot eine für damalige Zeiten ungewöhnliche Konfiguration von einem Fünfgang-Schaltgetriebe und einem Kompressor-V8-Motor. Auf der einen Seite zeigte man mit einem modernen Motor und Servolenkung, dass man ein fortschrittliches und sportliches Auto fertigte, doch auf der anderen Seite wurde der Pegaso mit



(schon damals) ineffizienten Trommelbremsen ausgestattet.







Jeder Pegaso Z-102 wurde aufwändig von Hand gefertigt, so dass in sieben Jahren Produktionszeit lediglich 100 Modelle entstanden. Die Karosserie hatte je nach Baujahr einen italienischen (Touring), französischen (Saoutchik) oder spanischen (Serra oder in-house ENASA) Touch. Die beiden hier gezeigten Modelle stammen aus der hauseigenen Schmiede in Barcelona. Auch bei der Motorauswahl zeigt sich die Z-102-Baureihe als wenig beständig: Was mit einem 2,7-Liter-V8 begann, gipfelte in einer Version mit 4,7 Liter Hubraum. Das Modell mit diesem großvolumigen Motor galt 1953 zeitweise als das schnellste in Serie gefertigte Automobil der Welt.







Immer weiter steigende Kosten der Automobil-Sparte zwangen Pegaso 1958, den Bau von Sportwagen einzustellen und sich wieder auf das Kerngeschäft - der Fertigung von Nutzfahrzeugen - zu konzentrieren. Unter diesen Umständen war es Ricart nicht mehr möglich, für Pegaso zu arbeiten, und er verließ als gebrochener Mann das Unternehmen. Viele sagen heute, dass Ricart ein viel besserer Ingenieur als Manager war. Auch wenn dies den Tatsachen entsprechen mag, muss man ihm zu Gute halten, dass er mutig und ehrgeizig genug war als LKW-Hersteller ein Auto auf die Räder zu bringen, welches es mit den Sportwagen etablierter Marken wie Ferrari, Jaguar und Aston aufnehmen konnte. Im heutigen Vergleich wäre das so, als ob Scania einen Supersportwagen entwickeln würde.





#### Weiterführende Links

Die hier gezeigten Pegaso Z-102 finden Sie im Angebot des Londoner Händlers [Fiskens](#).

Fotos: Tim Scott ([www.fluidimages.co.uk](http://www.fluidimages.co.uk))

#### Galerie













**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/pegaso-z-102-coup%C3%A9-und-spyder-ein-selten-perfektes-paar>  
© Classic Driver. All rights reserved.