
1952 Pegaso Z-102

Lot sold	USD 938 320 - 1 407 480 EUR 800 000 - 1 200 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1952	Condition	Used
Chassis number	0102-153-0171	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	280		

Description

1952 Pegaso Z-102 2.8-Litre Cabriolet

Coachwork by ENASA

Chassis no. 0102-153-0171

Introduced at the 1951 Paris Salon, the Pegaso Z-102 stole the show. Spain's first new car of the post-war era, the Pegaso (Pegasus) was essentially a racing car design adapted for road use. The heart of this exotic Gran Turismo was a 2.5-litre quad-cam V8 engine, the first such power unit to feature in a production car. (Ferrari would not offer a quad-cam engine in one of its road cars for another 13 years). A state-of-the-art design, Pegaso's light-alloy V8 incorporated sodium-filled exhaust valves (for better cooling) forged aluminium pistons and dry-sump lubrication, all hallmarks of an engine conceived for competition use.

Perhaps designed with the new 2.5-litre Formula 1 Grand Prix regulations in mind, the Pegaso V8 boasted over-square bore/stroke dimensions of 75x70mm for a capacity of 2,475cc and produced its maximum of 165bhp at 6,500rpm. The prototypes' 2.5-litre unit soon made way for a more powerful 80mm-bore, 2.8-litre version and finally an 85mm-bore unit of 3.2 litres, the largest capacity Z-102 engine. Welded pressed-steel panels were used for the Z-102's robust chassis/body, while other technical highlights included double-wishbone independent front suspension, torsion bar springing all round, a five-speed transaxle 'crash' gearbox, De Dion rear axle, inboard rear drum brakes, and a telescopically adjustable steering column.

Manufactured by the state-owned ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA), hitherto a maker of diesel-engined commercial vehicles, the Pegaso was the work of the Barcelona-born engineer, Wilfredo Ricart, who had been charged with the post-war re-organisation of Spain's motor manufacturing industry. Ricart had already been responsible for the Ricart-Pérez and Ricart-España cars of the 1920s, while his automotive engineering background also included a spell with Alfa Romeo, for whom he designed the fabulous mid-engined Tipo 512 Grand Prix car of 1940. Given Ricart's recent experience it is perhaps not surprising that the Pegaso boasted a specification so far in advance of its contemporaries. The French motoring journal L'Automobile described the Pegaso as 'le joyau le plus pur de la mécanique automobile' (the purest jewel of automobile technology) while in Britain, Motor Sport hailed it as a 'new Spanish production that threatens sports car field leaders'.

The Z-102 prototypes and pre-production cars were designed and built entirely in house, including the coachwork, but Ricart wanted the finest bodies for his cars and commissioned designs from Saoutchik in Paris, Carrozzeria Touring in Milan and Serra in Barcelona. Touring's Superleggera-bodied coupés remain the most elegant and stylish of all Pegaso production and arguably are among the most beautiful GTs of the period. They were also the most expensive, selling in limited numbers to only the wealthiest gentleman drivers. Heads of State including the Shah of Persia, President Craveiro Lopes of Portugal and General Trujillo of the Dominican Republic were all Pegaso owners. Extravagant options were available, such as the leopard skin seats and gilded controls ordered by Baron von Thyssen.

However, Pegasos were not merely the playthings of the fabulously wealthy; two Touring-bodied spyders were entered in the 1953 Le Mans 24 Hours and a similar car in the 1954 Carrera PanAmericana. In 1953, a supercharged Pegaso set a new production car speed record at Jabbeke in Belgium, where works driver Celso Fernández achieved a speed of 241.602km/h (150mph) over the flying mile, beating the existing record held by a Jaguar XK120.

The car offered here was first owned by Antonio Hesse López, who kept it until 1984. Restored that same year, the Pegaso was next owned (from November 1984) by Enrique Coma Cros, one of the most important Pegaso collectors and historians. He is the co-author (with Carlos Mosquera) of two books on the marque: Ricart Pegaso La Pasion del Automovil and Los Automòviles Pegaso y sus Protagonistas. This car is mentioned in both books.

The current vendor purchased the Pegaso from Enrique Coma Cros in March 2019 and is thus only its third owner. Accompanying documentation consists of the first registration document, original Pegaso documents, ownership history, sundry invoices, Spanish Permiso de Circulación.

Typically, these Pegasos cope well with modern traffic at legal speeds and would be excellent competitors in the most prestigious classic revivals where they have been much admired on recent outings.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains in the EU. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Pegaso Z-102 2,8 litres cabriolet 1952

Carrosserie ENASA

Châssis n° 0102-153-0171

Trois propriétaires

Autrefois propriété du spécialiste de la marque Enrique Coma Cros

Restaurée en 1984

Présentée à Paris en 1951, la Pegaso Z-102 fut la vedette du salon. Première nouvelle voiture espagnole de l'après-guerre, la Pegaso (Pégase) était globalement une voiture de compétition conçue pour un usage routier. Le cur de cette gran turismo exotique était un V8 à quatre arbres à cames de 2,5 litres, premier moteur de ce type sur une voiture de série (Ferrari n'offrirait pas un moteur à quatre arbres à cames avant 13 ans). D'une technologie dernier cri, le V8 en alliage de Pegaso faisait appel à des soupapes d'échappement au sodium (pour un meilleur refroidissement), à

des pistons en aluminium forgés et à une lubrification par carter sec, tous typiques d'une voiture de compétition.

Peut-être conçu avec le nouveau règlement de Formule 1 pour les moteurs de 2,5 litres en tête, le V8 Pegaso faisait appel à des cotes d'alésage/course supercarrées de 75x70 mm pour une cylindrée de 2 475 cm³ et développait une puissance maximale de 165 ch à 6 500 tr/min. Le 2,5 litres des prototypes céda rapidement la place à une version 2,8 litres à alésage de 80 mm, puis finalement à une mouture 3,2 litres de 85 mm d'alésage, la plus grosse cylindrée du moteur Z-102. Les panneaux emboutis soudés étaient utilisés pour la robuste carrosserie autoporteuse de la Z-102 et les autres caractéristiques étaient une suspension avant indépendante par doubles triangles, des barres de torsion aux quatre roues, une boîte transaxle à cinq rapports, un essieu arrière De Dion, des freins à tambour inboard à l'arrière et une colonne de direction télescopique réglable.

Construite par l'usine nationalisée ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA), par ailleurs constructeur de véhicules commerciaux à moteur diesel, la Pegaso était l'œuvre de l'ingénieur barcelonais, Wilfredo Ricart, qui avait été chargé de la réorganisation de l'industrie automobile espagnole de l'après-guerre. Ricart avait déjà été responsable des automobiles Ricart-Pérez et Ricart-España dans les années 1920 et son expérience automobile incluait également une courte période chez Alfa Romeo, pour qui il avait conçu la fabuleuse bimoteur Tipo 512 de Grand Prix en 1940. Compte tenu de la récente expérience de Ricart, il n'est après tout pas surprenant que la Pegaso ait des caractéristiques aussi en avance sur ses contemporaines. Le magazine français L'Automobile décrivait la Pegaso comme « le joyau le plus pur de la mécanique automobile », tandis qu'en Angleterre, Motor Sport la tenait pour « une nouvelle production espagnole qui menace les constructeurs de sportives les plus en vue ».

Les prototypes et les voitures de pré-production Z-102 étaient conçus et construits entièrement en interne, y compris les caisses, mais Ricart voulait les meilleures carrosseries pour ses voitures et commanda des dessins à Saoutchik à Paris, à la carrozzeria Touring à Milan et à Serra à Barcelone. Les coupés à carrosseries Superleggera de Touring restent les plus élégants et les plus stylés de toutes les Pegaso de série et font indéniablement partie des plus belles GT de l'époque. Elles étaient aussi les plus chères, vendues en nombre limité aux plus riches gentlemen drivers. Des chefs d'état, comme le Shah d'Iran, le président du Portugal Craveiro Lopes et le général Trujillo de la République Dominicaine étaient tous propriétaires de Pegaso. Les options les plus extravagantes étaient possibles, comme des sièges en peau de léopard ou des manettes en or, commandés par le baron von Thyssen.

Pourtant les Pegaso n'étaient pas que des jouets pour riches, deux spyders Touring furent engagés aux 24 Heures du Mans 1953 et un autre à la Carrera PanAmericana en 1954. En 1953, une Pegaso à compresseur avait établi un nouveau record de vitesse pour voiture de série à Jabbeke en Belgique, où le pilote d'usine Celso Fernández atteignit la vitesse de 241,602 km/h sur le mile lancé, battant le record détenu par une Jaguar XK120.

Cette voiture fut d'abord la propriété d'Antonio Hesse López, qui la conserva jusqu'en 1984. Restaurée cette année-là, la Pegaso passa alors (à partir de novembre 1984) aux mains d'Enrique Coma Cros, un des plus importants collectionneurs et historiens de Pegaso. Il est le co-auteur (avec Carlos Mosquera) de deux livres sur la marque: Ricart Pegaso La Pasion del Automovil et Los Automòviles Pegaso y sus Protagonistas. La voiture est mentionnée dans les deux ouvrages.

Le vendeur a acheté la Pegaso à Enrique Coma Cros en mars 2019 et est donc seulement son troisième propriétaire. La documentation fournie comprend les premiers papiers d'immatriculation, les documents Pegaso d'origine, l'historique des propriétaires, diverses factures, le Permiso de Circulación espagnol.

Ces Pegasos s'intègrent parfaitement dans la circulation moderne aux vitesses légales et sont d'excellentes concurrentes dans les plus grandes manifestations de voitures anciennes où elles sont toujours admirées lors de leurs récentes sorties.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale. Bonhams restant le garant des

droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611010

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/26005/>

<https://www.classicdriver.com/en/car/pegaso/z-102/1952/730709>

© Classic Driver. All rights reserved.