

skala 1:43

#12008

publikacja

06/2020

edycja limitowana 333 czeszc



Kult unikat

Po II wojnie światowej Hiszpania generała Franco przyspieszyła swój marsz ku gospodarce samowystarczalnej. Wpłynęło to na prawie wszystkie gałęzie gospodarki, w tym na przemysł motoryzacyjny. Produkcją ciężarówek zajęły się nowo powstałe państwowe zakłady Empresa Nacional de Autocamiones, w skrócie ENASA. Dwa lata po drugiej wojnie światowej firma przejęła spółkę Hispano-Suiza i jej model ciężarówki 66 G, która od tej pory zyskała nową nazwę – Pegaso. W 1954 r. do „pegazów” rozpoczęto wmontowywanie silników wysokoprężnych o mocy 140 KM, które umożliwiały rozpędzenie pojazdu do prędkości maksymalnej wynoszącej 80 km/h. W tym samym czasie wiele jednostek hiszpańskiej straży pożarnej wyposażano w nowe wozy strażackie. Zasadniczo wszystkie samochody pożarnicze

były obowiązkowo wyposażone w zamkniętą kabinę kierowcy, choć był wyjątek. Nie wiadomo co skłoniło petrochemię Enpetrol Calvo Sotelo z Puertollano, żeby zamówić ciężarówkę tak bardzo różniącą się od tradycyjnych wozów strażackich i nie będącą seryjnym pojazdem. Prawdopodobnie powodem tej decyzji była drabina osadzona na obrotnicy, która umożliwiała dostęp do wysokich zbiorników rafinerii. Możliwe też, że chciano zrezygnować z części karoserii, gdyż samochód strażacki był używany na terenie zakładu, a zatem nie podlegał procedurze rejestracji, czyli nie musiał spełniać wymogów dopuszczenia pojazdu do ruchu po drogach publicznych. Ponadto otwarta (pozbawiona tylnej ścianki) kabina kierowcy umożliwiała łatwiejsze i szybsze, bo bez wysiadania z wozu, dotarcie na tył pojazdu, gdzie mieściła się obrotnica z

drabiną, co w przypadku wozu strażackiego owocowało cenną oszczędnością czasu potrzebnego w czasie akcji gaśniczej.

AutoCult GmbH
Äußere Further Straße 3
90530 Wendelstein
Niemcy

Tel. +49 / 9129 / 296 4280
Fax +49 / 9129 / 296 4281
info@autocult.de

www.autocult-models.de