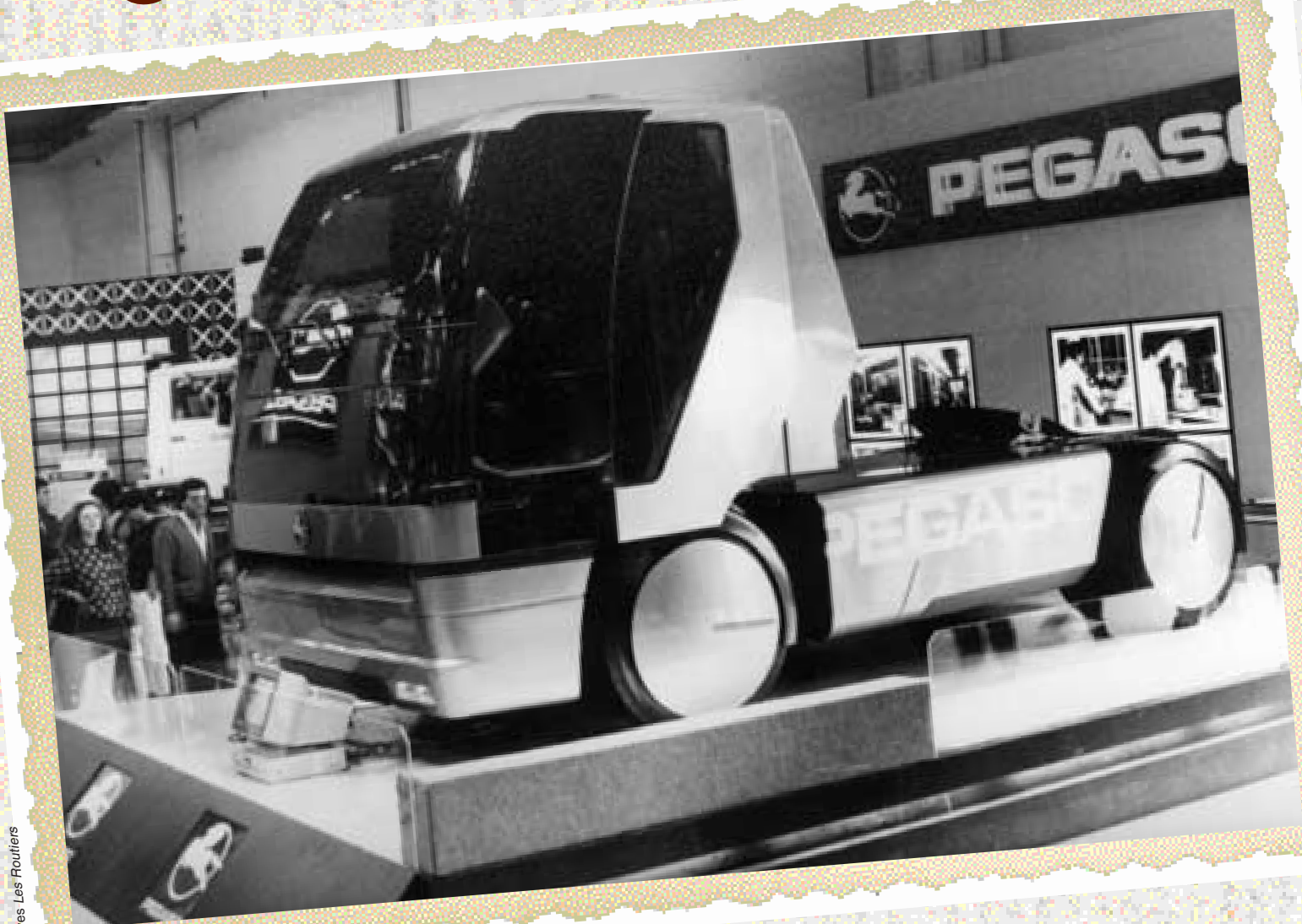




# Le chant du cygne de Pegaso



Archives Les Routiers

Les années 80 touchaient à leur fin et le découragement sur l'avenir de Pegaso commençait à se généraliser. Ce fut alors que les responsables d'Enasa eurent l'idée de développer un « Concept Truck » qui définirait l'image des Pegaso du nouveau millénaire. Le Solo 500 venait de naître...



La ballade dans le futur orchestrée il y a vingt ans par Pegaso avec son Solo 500 fut essentiellement une opération marketing car, en ce temps-là. Les ventes baissaient à cause d'une concurrence de plus en plus active.

Il faut se souvenir que l'avenir de la marque espagnole était alors assez obscur : elle vivait sur des produits anciens directement issus de l'époque protectionniste où le constructeur n'avait rien à craindre d'éventuels concurrents. La viabilité et l'avenir de l'entreprise n'étaient tout à coup plus aussi évidents...

De telles circonstances et un découragement certain qui semblait régner autour de Pegaso aboutirent à la mise au point d'une campagne avec pour objectif le rajeunissement de l'image de Pegaso. Il en ressortit le « *Concept Truck Pegaso Solo 500* », introduit en grande pompe au salon de Barcelone de 1989.

Pour le développement et la conception du Solo 500, on a décidé de créer, quasiment sans que personne de la société s'en rende compte, la Direction de la technologie avancée, devenue une réalité en mai 1988 avec l'incorporation de son directeur Félix Llorente, un spécialiste des technologies d'avant-garde et de l'électronique aérospatiale, docteur en physique de l'Université de Genève et directeur des nouveaux programmes de l'Inisel.

Intégrée au Centre technologique, cette nouvelle direction avait pour objectif de continuer la tradition de recherche de Pegaso dans le domaine des véhicules industriels, dont le fruit devait être le fameux Solo 500.

Dans le développement de ce tracteur futuriste, l'équipe technique cherchait une utilisation adaptée aux nouvelles technologies, lesquelles, en ce temps-là, commençaient à être appliquées au secteur des véhicules industriels. Le premier dé-

*Le Pegaso Solo 500 a surpris par la pureté de ses lignes : 11 ans après sa première sortie au Grand Prix de Jarama 1990, elles n'ont toujours pas pris une ride.*

veloppement s'est appelé Solo 500 Version Zéro, le seul qui ait fait voir le jour à quelques-unes des applications technologiques sur lesquelles on était en train de travailler vers la fin des années quatre-vingt.

A partir du Pegaso Troner ont été menées diverses études aérodynamiques pour aborder la géométrie du camion et, ultérieurement, on a procédé aux essais de divers matériaux afin de trouver celui qui conviendrait le mieux pour la cabine. Sur ce point, ils ont découvert que la fibre de verre composite était, par sa grande dureté et résistance, la plus appropriée pour la carrosserie.

### **Conception futuriste**

Ensuite commença la phase design, dont on chargea Francisco Podadera. Il fallut avant tout réaliser une étude aérodynamique de base qui permit d'atteindre un coefficient de pénétration dans l'air (Cx) bien inférieur à celui qui est habituel sur les poids lourds, ainsi

qu'une conception esthétique qui reste encore aujourd'hui très attractive.

La manière d'accéder à la cabine est un autre aspect remarquable du Pegaso Solo 500 : les portes, au lieu de s'ouvrir de manière conventionnelle, sont actionnées électriquement et se glissent vers l'arrière. Comme sur les Scania Série 4, les marches d'accès sont rétractables.

Un autre point dont on a tenu compte est celui de la sécurité : la conception de ce véhicule fut l'occasion d'adapter un système qu'on ne voit apparaître qu'aujourd'hui sur les voitures haut de gamme : les serrures classiques sont remplacées par un dispositif électrique actionné par une carte à puce personnalisée. Cette carte est également utilisée pour le démarrage, quoique sur la première Version Zéro, il était équipé d'une simple commande à distance (un « plip ») car les technologies de l'époque n'étaient pas encore très développées dans ce domaine.

En ce qui concerne l'habitacle, les ingénieurs du Solo 500 se sont particulièrement appliqués pour obtenir un espace habitable supérieur à tout ce qui existait à l'époque, grâce à la faible épaisseur de la fibre de verre comparée à celle des matériaux traditionnels et à la suppression de nombreux éléments du tableau de bord.

#### Déjà un plancher plat et un volant rectangulaire

En outre, l'espace dégagé pour les couchettes est beaucoup plus important que celui dont disposent les camions à l'époque. Les sièges équipant le Solo 500, fabriqués par Recaro, comportent toutes sortes de positionnements à mémoire, réglables électroniquement.

Pour l'intérieur, le volant constitue l'une des attractions. Sa forme, très similaire à celle des commandes d'un avion, fait oublier que l'on se trouve à l'intérieur d'un tracteur routier. Il faut aussi ajouter que les concepteurs ont prévu un large éventail d'interrupteurs sur le vo-



A l'époque du lancement du Pegaso Solo 500, le paysage routier était déjà dominé pour les grandes puissances par Scania et en moyenne par Renault.

#### Sur le marché français des plus de

400 ch, Scania est déjà le maître avec son 142 (près de 30 % des véhicules vendus), devant Renault avec son R et son G (tout juste 25 %). A la troisième place, on trouve Iveco avec son 190.32T. C'est aussi une époque où, pour avoir une grosse puissance, il faut non seulement posséder un moteur en V, mais aussi de gros cylindres. A ce petit jeu, le roi c'est Man avec son V10 de 18,2 l et 460 ch. Il est suivi du V8 Iveco de 17,17 l, devant le Renault de 14,90 l, le Mercedes de 14,61 l et le Scania de 14,19 l.

Volvo avec son F16 donne pour sa part dans l'exotisme ! Eh oui, la marque suédoise est déjà fidèle au six-cylindres en ligne, mais il n'échappe pas à la mode des grosses gamelles, celle du constructeur nordique faisant 16,12 l pour 465 ch. Dans le club des moins de 400 ch, Renault commercialise à lui seul près de la moitié des tracteurs, avec d'un côté son grand-routier issu du Berliet (le R) et son tracteur léger de camionnage (le G290, 300 et 340 ch). A la deuxième place du marché on trouve Volvo, avec les FL7 et 10, et les F10 et 12, devant Mercedes et ses fameux 1928-30-33-35. Vient ensuite Iveco avec les 190.24-26-32-36.

En 1990, pour la 13<sup>e</sup> fois, le prix du Camion de l'année est attribué par 13 journalistes européens. L'heureux élu est le Mercedes Powerliner.

Alors que la France célèbre le 200<sup>e</sup> anniversaire de la Révolution française, qu'elle inaugure la pyramide du Louvre, l'Arche de la Défense, l'Opéra Bastille, Salvadore Dali meurt et le mur de Berlin est renversé. Les Allemands sont réunifiés, le Kuweit est envahi par l'Irak, qui par la même occasion déclenche la guerre du Golfe. Dans le monde de l'automobile, la Citroën XM reçoit le prix de la Voiture de l'année. – TS



Fin 1975, Pegaso surprend en présentant son six-cylindres 12 l à 352 ch... Cinq ans plus tard, il n'est commercialisé qu'à 330 ch... Vingt ans plus tard, il était prévu à 480 ch, avec deux turbos à air refroidi. Voilà qui explique le chiffre 500 accolé au prénom Solo.



Photo TM

lant, pour le contrôle de tous les dispositifs du véhicule. Cette solution, bien que des plus attrayantes, n'est pas aussi pratique qu'on pouvait l'espérer.

Sur la première version du Solo, on a maintenu aussi bien le moteur que la boîte de vitesses du Pegaso Troner, sur lequel est basé le Solo. Pourtant, il était prévu que ce ne serait que provisoire jusqu'à l'arrivée d'une nouvelle chaîne cinématique, mais cette évolution n'a jamais eu lieu puisque la marque fut reprise en 1990 par Iveco ; par la même occasion, les projets en cours au sein du groupe ibérique furent abandonnés au profit de ceux d'Iveco, plus rationnels et modernes.

Il est amusant de constater que le Pegaso Solo Version Zéro est si

*Le volant rectangulaire n'est pas le point le plus extraordinaire du Solo de Pegaso, il est aussi parfaitement ergonomique et regroupe tous les boutons de commande. Sur sa partie centrale, on remarque notamment le commutateur électro-pneumatique de la boîte, une solution révolutionnaire pour l'époque.*



Photos T.M.

## Evolution de la marque Une histoire mouvmentée

**Pegaso est le plus ancien constructeur de véhicules industriels espagnol, mais aussi l'héritier de la célèbre marque de voiture Hispano Suiza. Mis sous protectionnisme par Franco, il a fini par tomber dans l'escarcelle d'Iveco.**

**A** l'époque du Caudillo, la marque Pegaso dépérit, enfermée dans les frontières de l'Espagne et sur ses marchés d'exportation protégés et traditionnels. De nombreuses tentatives sont alors tentées pour porter le constructeur à un certain niveau technique.

Ainsi dans les années 50, un accord de coopération est passé pour produire des camions et des semis sous licence Daf, ainsi que des autocars et autobus sous licence Chausson et Setra.

La cabine rondouillarde des Pegaso, très typée avec son toit incliné vers l'arrière et lancée en 1946 (voir poster LR 775), est relookée en 1958 (voir poster LR 774) par l'adjonction de tôles nervurées, un look que l'on retrouvera bien sûr en 1970 (voir poster LR 778). Malgré des formes plus anguleuses et modernes, le camion garde sa forme bien particulière, qui sera encore rafraîchie en 1983 (voir ci-dessus) et ne disparaîtra qu'en 1987 avec l'arrivée de la très belle cabine Troner... Une cabine étudiée en commun avec Daf et qui deviendra chez le constructeur néerlandais la 95.

En 1960, Leyland, qui à cette époque se croit encore un grand constructeur mondial, prend une participation dans la marque espagnole, mais déjà le britannique n'est plus que l'ombre de lui-même. En prise avec des difficultés in-



Archives Les Routiers

surmontables, il revend ses parts au constructeur américain IH, qui veut tenter une entrée sur le vieux continent. Trois ans plus tard, International Harvester se retire en laissant dans l'escarcelle de Pegaso la marque britannique Seddon Atkinson, acquise en 1974. La fin du règne de Franco, l'avènement de Juan Carlos, la libération de l'Espagne, l'ouverture des frontières et l'entrée dans l'Europe s'enchaînent et rendent l'avenir de Pegaso de plus en plus incertain. Man et Mercedes essaient de racheter la marque... L'office de la concurrence s'y oppose. Par la suite (en 1980), c'est au tour d'Iveco de discuter avec le géant espagnol et de le reprendre en 1990.

C'est dans cette période très dure à vivre pour les ouvriers de la marque, le réseau et les clients qu'est lancé le projet Solo, afin de leur redonner confiance dans l'avenir... Depuis cette reprise, les camions Pegaso ont cédé la place aux productions Iveco dans les usines de Villaverde, de Madrid et de Barcelone, où près de 3 500 personnes travaillent à la construction des Daily, EuroTech, EuroStar et EuroTrakker. – TS

## Un camion intelligent « made in Spain »

L'électronique est un élément vital du Solo. S'inspirant de la technologie spatiale, on a regroupé les commandes sur un ordinateur central reliées par des senseurs électroniques à distance. On élimine ainsi la plupart du câblage. Autre détail intéressant : les unités de commande à distance sont indépendantes dans leur fonctionnement, ce qui évite la chute totale du système en cas de défaillance de l'un des composants.

Dans la cabine, trois écrans remplacent les contrôles à cadran classiques et ils donnent toutes sortes d'informations sur le fonctionnement du véhicule, comme c'est le cas aujourd'hui sur certaines voitures de luxe. Une autre nouveauté, qui n'apparaît qu'aujourd'hui sur quelques modèles de berlines haute gamme, tient aux infos générales telles que les incidents du type basse pression des pneus, réserve de carburant à sec ou pannes en tout genre, et ceci au moment où elles surviennent. Le camion dispose de deux niveaux d'alarme, l'un indiquant que le véhicule doit être immobilisé immédiatement et l'autre, au contraire, qu'il peut continuer à rouler jusqu'à l'atelier le plus proche. Dans le deuxième cas, l'écran indique l'itinéraire le plus court pour y arriver grâce à une cartographie intégrée à l'ordinateur.

Le Pegaso Solo était encore équipé d'autres systèmes tels que le ARI pour aider à la circulation, et le Modact, pour communiquer par satellite semblable au GPS actuel, qui permet d'envoyer ou recevoir de l'information par téléx - à l'époque - et grâce à l'ordinateur de bord, il peut aussi tenir l'atelier informé de son état précis. ○

Daniel PALACIOS  
Transporte Mundial



Photos T.M.

simpliste qu'il manque de précision, ce qui oblige à utiliser la grue à chaque fois qu'on veut déplacer d'un endroit à un autre ou tout simplement le changer de position.

Ultérieurement, sur la Version Uno, la dernière du Solo, le camion avait déjà tous les détails qui manquaient à la Version Zéro. Et on le vit rouler comme pace truck à Jarama au début des années 90.

*Le Pegaso première version n'était pas facile à manœuvrer... Il a fallu une grue pour le déplacer lors de sa première sortie ; par la suite, les choses se sont améliorées...*

