



Agradecemos efusivamente la amable revisión del conjunto de este estudio por parte de D. Manuel Lage, con sus muy pertinentes aportaciones, así como las informaciones adicionales y sabias sugerencias recibidas de D. David Garoz y D. Alejandro García Soublechero.

*Si la historia de los Barreiros militares es extremadamente compleja y llena de variantes que solo consiguieron una reducidísima producción, la de los **Pegaso**, en contraste, parece mucho más lineal y simple, resultando en la fabricación y exportación de muchos miles de camiones. Dentro de su política autárquica de los años 40, el Estado franquista adquiere la Hispano-Suiza, empresa que había sido la cresta y el prestigio de la industria española de automoción. Para ello recupera al ingeniero Wilfredo Ricart, que en la Italia de la época fascista había trabajado para la Alfa-Romeo, y le encomienda la activación de la firma, aunque esta ya no ostentará el histórico nombre.*

Prototipos sin continuidad

Nace así en 1946 el CETA, Centro de Estudios Técnicos de Automoción, cuyo primer motor + camión, llamado **Pegaso 66**¹ y luego **Pegaso I**, es justamente lo mismo que el Hispano-Suiza 66-G. Para su producción en serie, dependiente del INI, Instituto Nacional de Industria, se crea la estatal *Empresa Nacional de Autocamiones*, ENASA, que desde 1947 usará la denominación de productos **Pegaso**. Introduciendo una serie de modificaciones aportadas por Ricart y con cabina evolucionada desde la del Hispano Suiza 66-D, a finales de 1947 aparece el **Pegaso II** y se adopta un sistema de nomenclatura en Z- más número de tres cifras, porque en seguida brotará una gama amplia de productos, que inicialmente montaban motores de gasolina, para pasarse al diesel desde 1949: el **Pegaso II** se convierte en Z-203². La cabina unificada de esta primera época es obvia adaptación de los camiones Alfa-Romeo contemporáneos, y las abombadas protuberancias laterales de su frontis inducen a apodar *mofletes* a toda aquella generación. Parece que el total de *Mofletes* producido fue de 2.554, incluidas cabezas tractoras, pero sin contar los varios prototipos.

Su primera comparecencia en el Ejército tiene lugar en esos años: pequeños lotes de **Pegaso II Mofletes** de gasolina aparecen en los desfiles de 1949 y 50. Al tratarse de camiones de tracción simple no deberíamos citarlos en esta historia, pero el caso es que en aquellas exhibiciones desempeñaron el papel de tractores de artillería. No fueron numerosos en su servicio militar³, ni tampoco duraderos: por 1963, el Ejército conservaba 28.

En 1949 el stock de **Pegaso II** con motor de gasolina comenzaba a tener difícilísima salida al mercado ante el nuevo diesel de CETA-Pegaso. Así, ENASA presionó para que

¹ Alguna vez se ha citado la denominación **Pegaso 66 G bis**

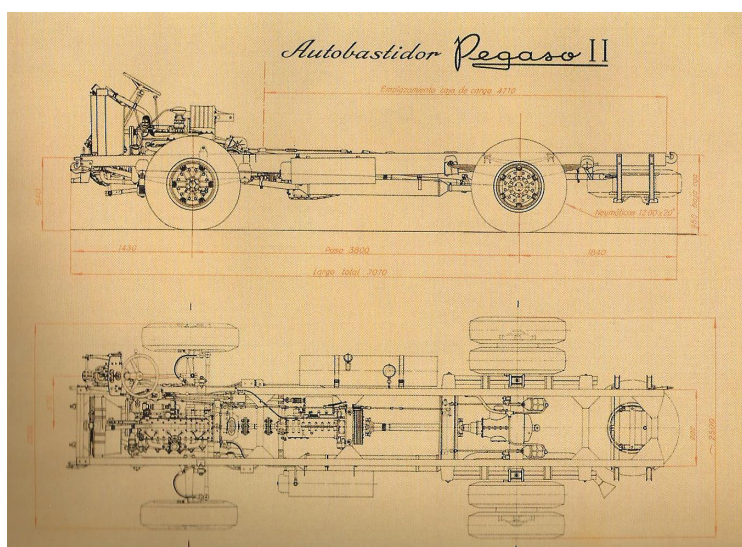
² Los nombres en Z-2xx se destinaban a los camiones rígidos y sus motores, porque los espectaculares autos deportivos fueron Z-102/103, los autocares Z-400..., el prototipo de camión eléctrico Z-601 y los tractocamiones del Z-701 en adelante.

³ Según *Un millón de camiones y autobuses españoles*, de Manuel Lage (edición de IVECO, 2008), el total de **Pegaso II** con motor de gasolina fabricados entre 1947 y el 49 fue de apenas 148 ejemplares. Más verosímil parece la cifra que nos aporta D. David Garoz, 384 en mayo de 1949, cuando está en pruebas el motor diesel de la firma.

los ministerios, principalmente los tres militares y el de Obras Públicas, comprasen el *mayor número posible de camiones de gasolina, haciendo para ello los precisos sacrificios* (Consejo de Administración de ENASA, octubre de 1949, cuando el Ejército ya había recibido decenas de ellos). Junto con varias decenas adquiridas por el Ejército del Aire, y aunque debió de ser un vehículo no deseado, el de Tierra se vio compelido a adquirirlo. Recibió más de 40 *Pegaso II* de gasolina, siempre para la artillería, repartidos por cuatro de sus regimientos y en escuelas⁴.



Desfile del 01.04.49 en Madrid, de *Un millón de camiones y autobuses españoles*



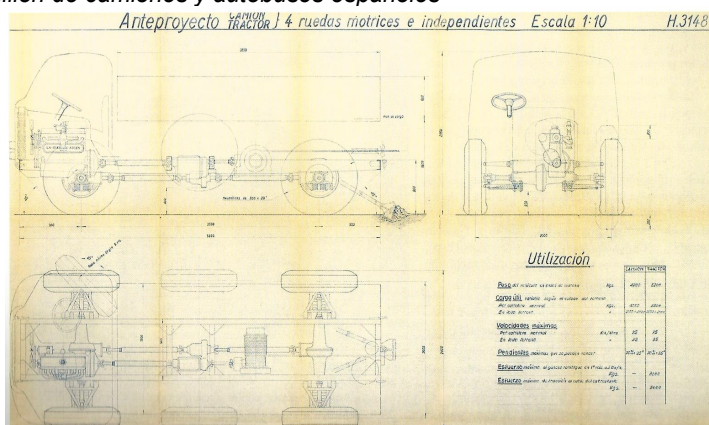
de *Un millón de camiones y autobuses españoles*

Sin embargo, el primer proyecto de camión militar de la posguerra española aún se elabora bajo el marchamo de la *Hispano Suiza*, y es una extrapolación 4x4 de su mencionado 66G, iniciada en 1943 y presentada al año siguiente en Valencia, en una feria. Con cabrestante central, tenía ruedas de recambio verticales para apoyo, como el posterior *Barreiros Panter II*, y se pretendía usarlo para carga y como tractor de artillería. Al comprar el Estado Español la *Hispano-Suiza*, el desarrollo del vehículo –cuyo nombre desconocemos– se abandonó, aún en la mesa de proyectos⁵. Después, por 1948, a petición del Ministerio del Ejército se diseña un **Pegaso II** 4x4 diesel, que tampoco fructificará en nada.

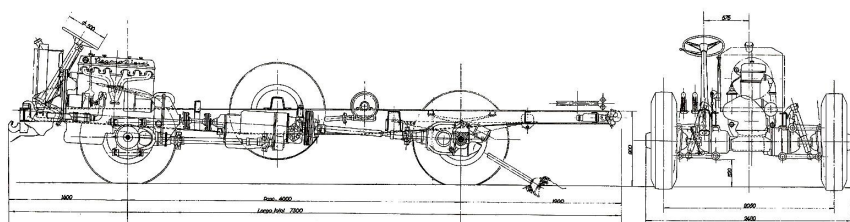
⁴ Toda la información contenida en este párrafo la debemos a D. David Garoz.

⁵ Toda la información sobre el 4x4 *Hispano Suiza* la extraemos de *Un millón de camiones y autobuses españoles*, de Manuel Lage, así como del artículo *Los Pegaso 4x4*, de Francisco Díaz, en *Auto-Aventura* [mayo 2005]

Los sucesivos proyectos de 4x4, de *Un millón de camiones y autobuses españoles*

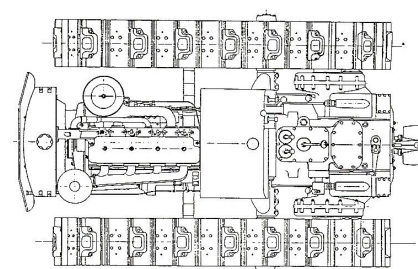
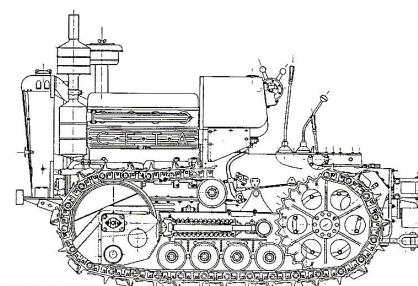


1943



El 4x4 militar de 1948

Cabe recordar anecdóticamente los primeros intentos de diseño de tractores oruga, encargados desde 1947 con miras a trabajar en la colonización rural, pero con características inequívocamente militares –cinco marchas adelante y otras tantas atrás– que lo convertían en tractor de artillería. El proyecto lo realizó M. L. Fischesser, del CETA, recurriendo a varias otras empresas del INI y obteniéndose dos modelos sucesivos, denominados Z-DC1 (tres prototipos) y Z-DC2, mejora del anterior. Nunca se aprobó su fabricación en serie⁶.



- Chasis completo del Tractor Z-DC2 (visto desde el exterior - visto lateral y planta)

De *Un millón de camiones y autobuses españoles*

⁶ Desde talleresillescascas.com/historia-de-pegaso/ y del antes citado *Un millón de camiones y autobuses españoles*.



Pruebas del Z-DC2, desde talleresillescas.com/historia-de-pegaso/

Pero a partir de 1950, nuevamente a pedido del Ejército, nace otro concepto, ahora totalmente especializado: un tractor de artillería 6x4 con cabina de doble fila, también con ruedas de recambio verticales de apoyo⁷, denominado **Pegaso III M-3**, 8-10 toneladas de carga y 25 de peso total. En 1953 se fabricaron tres prototipos, que se diferenciaban por la propulsión: Z-204, con motor de gasolina de 140 CV, Z-205 con 170 CV, y Z-209, con un diesel de 6 cilindros sobrealimentado mediante compresor, solución muy avanzada para su tiempo que incrementaba su potencia desde 125 a los 160 CV. El proyecto tampoco tuvo continuidad, pero de aquellos tres aún se conserva el diesel, y en funcionamiento.



de *Un millón de camiones y autobuses españoles*

⁷ Alguno de los prototipos prescindía de ellas, siendo su caja continua y corrida.



De talleresillescas.com/historia-de-pegaso/



De *Un millón de camiones y autobuses españoles*



revista *Solo Camión*

Después se ideó una nueva cabina comercial de muy característica chapa corrugada, que origina la gama llamada *Barajas* porque en esa localidad madrileña acababa de instalarse la nueva factoría. El Z-207 se proyecta en 1953, entra en producción en el 55, y carece por completo de plasmación todo-terreno hasta que brota un derivado de aplicaciones agrícolas, no militares, el Z-213, que es un Z-207 de transmisión 4x4, con su mismo motor convertido a gasolina y una nueva y tosca cabina abierta. Se presentó en 1959, en la madrileña Feria del Campo.



Z-213



3010

De *Un millón de camiones y autobuses españoles*



3010

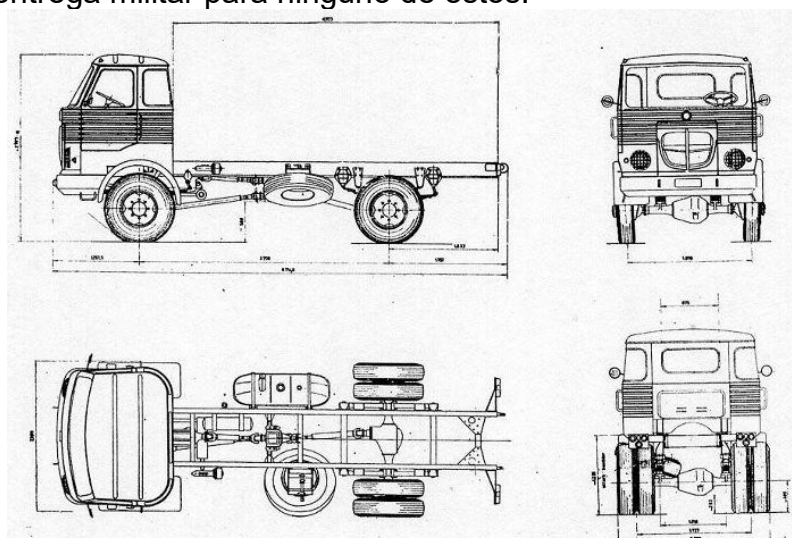


Volquete debido a Abengoa, de *Un millón de camiones y autobuses españoles*

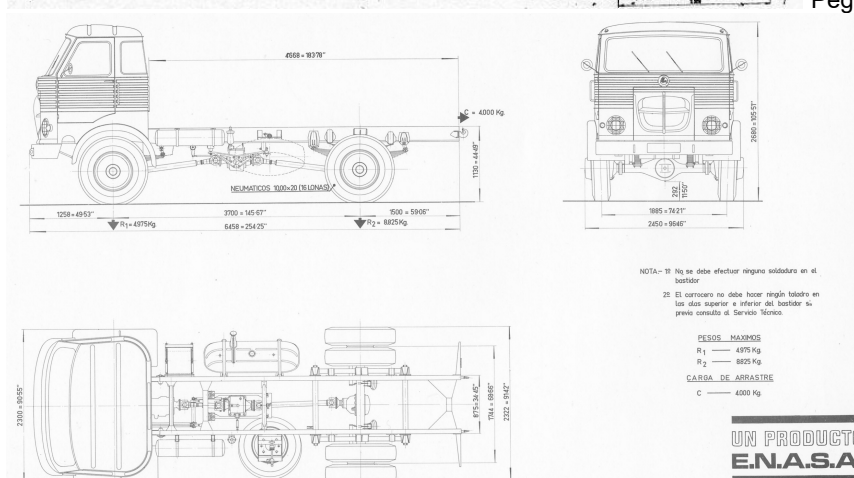
En 1960 se renuevan todos los productos **Pegaso**, incluyendo el cambio de su nomenclatura con un sistema de designación que perdurará hasta bien avanzados los años 80. Desaparecen las Z- y los vehículos se distinguirán mediante un número de cuatro cifras, de las que solo la primera es significativa: el 3 en tal posición designará todos los vehículos todo-terreno o con tracción a varios ejes (también los 6x4 y 8x4)⁸. El todo-terreno Z-213 se convierte en el 3010 de 1962 —a veces designado *TT.3010*— y se beneficia de leves retoques. En cualquier caso, tampoco él superó la fase prototípica ni se llegó a ofrecer al Ejército, porque **Pegaso** preparaba algo mejor. Y este fue el 3020.

Entra DAF en escena

De 1963 data el camión 4 x 4 **Pegaso 3020**. Su apariencia era muy similar a la del posterior 3045 y sin la menor duda tenía mucho más de la firma holandesa DAF que de Pegaso, comenzando por la cabina, semejante a la *standard* del Ejército de los Países Bajos que en la siguiente década heredarían los Pegaso 3045 y 3050. Se anunciaron dos versiones: 3020S de obras y militar, y 3020F forestal de cabina civil⁹, con motor DAF de gasolina o diesel **Pegaso** de 125 CV y 4 supuestas toneladas de carga en todo terreno. Este último también originó el derivado 3040 con la cabina y el motor del Pegaso Comet de 1964, más los ulteriores 3040/22 y 3041, todos ellos 4x4, pero no conocemos la menor entrega militar para ninguno de estos.



Pegaso 3020F (F por forestal)



Pegaso 3040

⁸ Camiones rígidos de carga general fueron 1, tractocamiones 2... y los motores, 9.

⁹ Las informaciones que mencionan un 3020M específicamente militar se confunden con el 3020S.

Ese producto, el 3020, sí que se ofreció al Ejército Español, que todavía no se decidió a adquirirlo. En la década anterior la cautela era comprensible, porque los camiones norteamericanos llegaban en estado razonable, en cantidades no escasas, y al ministerio no le costaban nada. Pero el ET ya apenas recibía vehículos tácticos americanos desde la renovación de los acuerdos con los EE.UU. del mismo 1963: los ligeros se fabricaban en el país (*Jeep* y *Land Rover*), y comenzaban a surgir estas propuestas serias de la industria nacional, tanto por parte de *Barreiros* como de *Pegaso*.

Jamás hemos visto una sola fotografía del 3020 en el Ejército español: nunca se entregó a las Fuerzas Armadas españolas, a pesar de que reiteradamente se ha mencionado una preserie de 100 ejemplares... Más bien sirvió de banco de pruebas y evaluación para su descendiente, el 3045. Sí que se fabricó una corta serie¹⁰ de 3020S a gasolina para el Ejército de Chile, donde tuvieron ulterior uso civil.



Prototipo del **3020S**



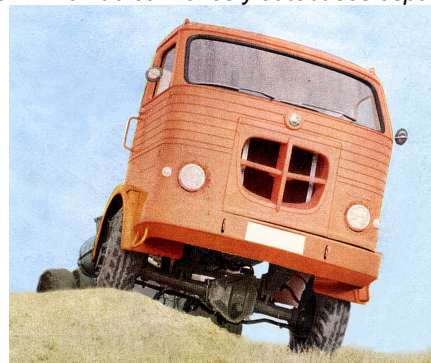
ENASA-Pegaso



De Un millón de camiones y autobuses españoles



Un **3020S** chileno convertido en civil

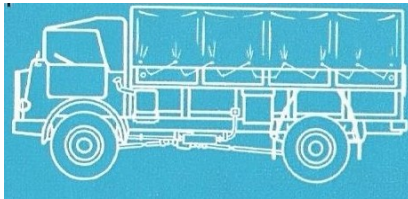


3020F forestal

En 1915, tras un concurso desarrollado dos años antes, el camión *Hispano-Suiza* 40/50 para 4 toneladas, concebido específicamente pensando en usos militares, se

¹⁰ Exactamente 132, según Rafa Reyna en <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?start=15&t=4306>. Para concretar esa cantidad ¿no habrá alguna confusión con los 3045 de gasolina?

declaraba *reglamentario* en el Ejército español. Y este no vuelve a tener un vehículo oficialmente normalizado hasta que da el paso siguiente con el 3045. Más correcto era denominarlo *Pegaso-DAF*, porque el diseño no fue mera evolución del 3020, sino que pasaba por un prototipo DAF teóricamente para 4 toneladas¹¹, el YA414 de 1960 desarrollado hasta 1968 que, después de todo, solo ENASA-Pegaso llegaría a fabricar en serie. El camión ligero todo-terreno normalizado en el Ejército Real Holandés era un DAF más pequeño, el YA314/YA324 de 1954/63, con motor de 102 CV, pero en todo caso beneficiario de la misma cabina, tan característica. Su evolución agrandada fue el tractor para semirremolques YT514, de 1961, ya muy semejante al futuro Pegaso 3045, aunque este DAF era algo más corto y potente (165 CV).



DAF YA314

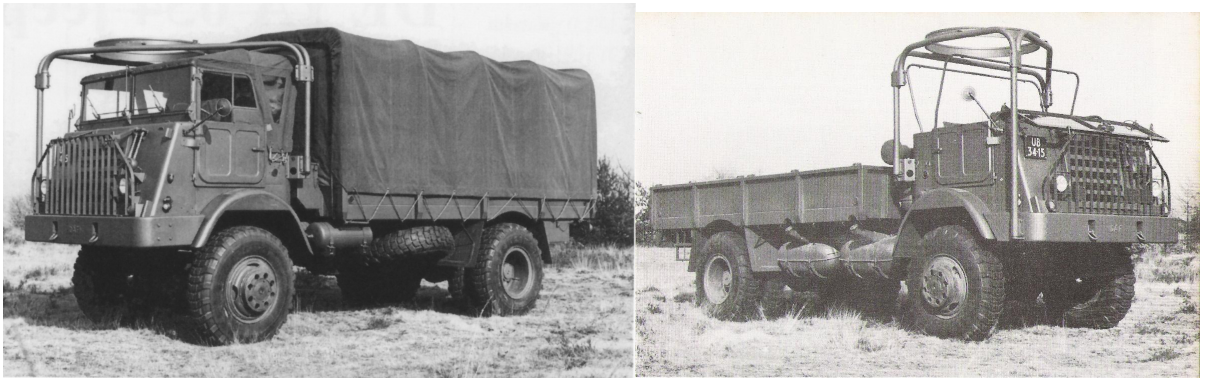


DAF Museum, Eindhoven, Países Bajos



Descritas estas fotos como pertenecientes al DAF YA414, la situación tan elevada de la caja nos sugiere el YA314 o el YA324. Sin embargo, esos vehículos carecían de los cubos de rueda reductores que estas imágenes muestran.

¹¹ Eso implica el primer 4 de la denominación, mientras que el último describe sus cuatro ruedas.



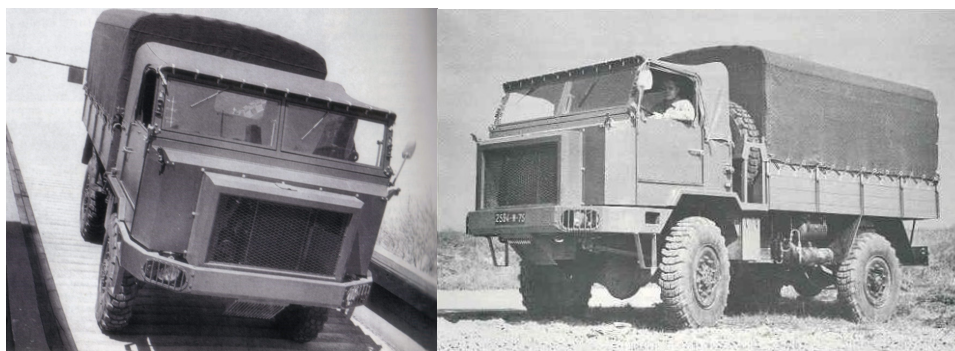
Muy semejante ya al Pegaso 3045 final, este genuino prototipo DAF YA414 exhibe la misma matrícula que una de las fotos anteriores en las que abrigamos dudas sobre el modelo verdadero.



A pesar de las similitudes con el 3020, el 3045 contenía numerosas mejoras: marchas sincronizadas, dirección servo-asistida... los frenos, que en el 3020 eran mixtos aire-hidráulicos, pasaban a ser exclusivamente neumáticos con doble circuito independiente; a las inevitables ballestas, la suspensión posterior del 3045 añadía amortiguadores como la delantera, y ambos puentes flotantes proveían doble reducción: cónico-espiral en cada diferencial y epicicloidal en los cubos de las ruedas¹², confiriendo al nuevo 3045 su carácter distintivo más visible, los ostensibles cilindros que sobresalían de cada llanta y que tuvieron continuidad en todos sus sucesores (3050, 3046, 3055, 7217, 7323...) antes del 7226. Dichos cubos ya estaban presentes en el DAF YA414. También cabe señalar la forma de los diferenciales: de banjo en el 3020, esféricos para el 3045. Distinguían además al 3020 el paragolpes y el muy anguloso guardabarros delantero. Solo algunas fotos suyas muestran un filtro exterior a la derecha del frontis.

Algo parecido a un concurso comparativo convocó el Ministerio del Ejército por 1968/69, y a él se presentó, cuando menos, un prototipo francés, quizá desarrollado expresamente para dicha competición: el Hotchkiss *PL.90 MAV 4 x 4*, bastante más pequeño que el **Pegaso** y que ante este quedó descartado. En 1970 aún no se había creado la figura de la *Declaración de Necesaria Uniformidad*, pero el 3045, en producción desde el año anterior, se declaró *de utilidad para las Fuerzas Armadas*, algo que se nos antoja equivalente. No tenemos que creer necesariamente la publicidad que se ufanaba de un primer pedido por mil ejemplares, pero desde ese momento comenzaron en forma sistemática y regular las compras. Sin duda, el objetivo era reemplazar la incómoda diversidad de marcas y modelos de camiones tácticos ligeros que el Ejército poseía, excepto el más numeroso, es decir, unificar el parque entre 3045 y *Reo*: en el año citado, el inventario de este último rondaba los 2150 ejemplares entre todas sus variantes.

¹² La cónico-espiral reducía 1,733:1 y la epicicloidal en cada cubo de rueda era de 4:1, lo que se traducía en una relación de reducción combinada de 6,933:1.



Una simple rareza: el prototipo Hotchkiss PL.90 MAV 4 x 4

Solo los primeros que entraron en servicio se denominaron estrictamente **3045**: tenían motor de gasolina DAF modelo **BB 475** –ya presente en el **Pegaso 3020**– y neumáticos traseros en montajes sencillos. Inicialmente se destinaron todos al Sahara español. La producción fue escasa¹³, porque en seguida se pasó al **3045D**, diesel, que se servía de un motor **Pegaso** de la familia **Comet**¹⁴. Hasta aquel momento, el parque español de camiones tácticos consumía casi exclusivamente gasolina y el Ejército era remiso a saltar al diesel, siempre más complejo y exigiendo asistencia técnica especializada, de manera que el plan era acabar prescindiendo de los motores holandeses, sí, pero para sustituirlos por un nuevo **Pegaso Comet** convertido a gasolina. Los técnicos de ENASA lograron finalmente convencer al Ejército de que le convenía ir convirtiendo su inventario progresivamente a diesel...

La convicción debió de ser muy intensa, porque poco después se convocaban concursos para *dieselizar* el crecido parque de camiones norteamericanos *Reo* y *Continental*. Cabría maliciar que un 4 x 4 como el **3045** supusiese un paso atrás frente al existente *Reo*, un 6 x 6 de parecido tamaño. Nada más lejos de la realidad: el nuevo vehículo presentaba un diseño más sólido y con mejores cualidades todo-terreno, con puentes notablemente más elevados, mayor ancho de vía y caja mucho más capaz (4,17 x 2,33 metros, frente a los 3,74 x 2,03 del *Reo M34*), a pesar de ser algo más corto por carecer de *morro* motor. Sobre todo, aportaba una tecnología 20 años más moderna.

El **3045** se fabricó durante la década de 1970 en siete versiones funcionales. Ateniéndonos al plan antedicho de unificar el parque, estimamos que descontados los *Reo* consistía en unos 1800 camiones al advenimiento del **3045** en 1970¹⁵. En sus ediciones de 1975 al 77, el *Anuario Estadístico Militar* declara sucesivos inventarios de 579, 609 y 670 *Pegaso todo-terreno* versión carga. Debieron censarse varios años antes, porque las entregas al Ejército parecen completarse por 1979 con más de 2000 ejemplares con caja de carga, mientras que entre sus variantes (cisterna, aljibe, volquete, taller...) se agregarían algunos cientos más, aunque no hemos obtenido ninguna cifra oficial de producción. Aparte recibieron también cantidades moderadas el Ejército del Aire y la Infantería de Marina: ya muy tempranamente se desarrolló para esta una versión con sistema de vadeo profundo permanente –presurización del grupo motor y tubos aéreos de aspiración y escape–, que se produjo como **3045DV** (diesel-vadeo) en

¹³ Para Rafa Reyna (Ibidem), 134 en 1970. Es dudoso que haya seguido fabricándose en los años sucesivos.

¹⁴ Si los ejemplares iniciales a gasolina usaban neumáticos traseros simples, los **3045D** los tenían dobles, pero no es insólito hallarlos con montajes también sencillos. Obviamente, esa instalación se atiene al tipo y consistencia del terreno, no al carácter del motor.

¹⁵ Entre *Ford Canada*, *Ford F.K.* y *GMC* combinados rondarían los 1700, mientras los varios tipos de *Barreiros* todo-terreno más los prototipos *Ford* alemanes no alcanzaban un ciento en conjunto. Además sobrevivían en unidades operativas lotes de arcaicos *Chevrolet* 4x2, en puestos que según las plantillas teóricas correspondían a camiones tácticos de 2½-3 t...

número que no debió superar los 30 o 40 ejemplares (incluidas versiones especiales como un frigorífico, una grúa, tres o cuatro volquetes y al menos seis cisternas...) ¹⁶.



De *Un millón de camiones y autobuses españoles*



Los 3045 iniciales, de neumáticos traseros en montaje trasero sencillo, en el Sahara, con cañones antiáereos de 20/120



Los 3045 y 3050 en fotos oficiales de *ENASA-Pegaso*



¹⁶ *Anuario Estadístico Militar.*

Al poco de nacer el 3045D se desarrolló el diseño con vistas a obtener un camión pesado para 6 toneladas en todo terreno, conservando la misma cabina de aquel, como hacían y hacen los camiones normalizados norteamericanos, que entre ligero, pesado y muy pesado comparten cabina. El resultado, un 6x6 de 170 CV, se llamó 3050: contra lo que cabría pensar, solo la cabina mantenía en común con el 6 ton. DAF, el YA616/626, mayor y más potente. Este **Pegaso** fue beneficiario de la primera *Declaración de Necesaria Uniformidad*, en septiembre de 1972. Se dijo que en las pruebas, abiertas a firmas extranjeras, el claro ganador habría sido un 6 x 6 *Berliet* (¿el GBU 15 o el novísimo GBD?) más potente, pero el Ministerio del Ejército prefirió el producto español. Al fin y al cabo, también el 3050 superaba bien la comparación con su equivalente norteamericano en uso en el ET, el M41 alias *Continental*, y en dimensiones útiles incluso mejoraba al sucesor de este, el Kaiser Jeep M813, que acababa de convertirse en *standard* en los EE.UU. y ya servía en España en número de 105 ejemplares.

Parece que las primeras entregas del 3050 en 1972 no tenían caja de carga, sino que consistían en una versión específicamente destinada al transporte e instalación de los módulos del puente MAN que acaba de comprarse en Alemania Federal.

Ambos **Pegaso** conocieron ciertos éxitos de exportación: nos ha sorprendido enormemente ver los 3050 como tractores de artillería en un desfile filmado en Tailandia en 1996.



De la publicidad ENASA-
Pegaso, versiones: carga, frigorífico, carga haciendo de tractor de un obús norteamericano de 155/23, cabeza tractora



Grúa

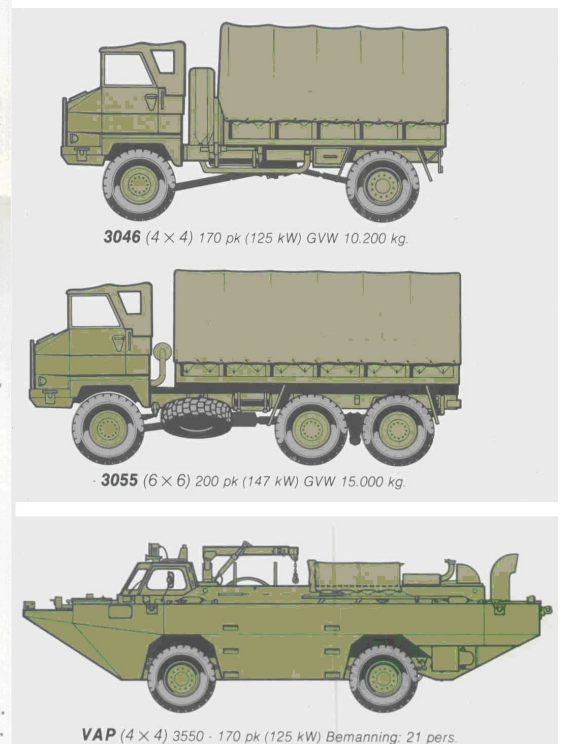
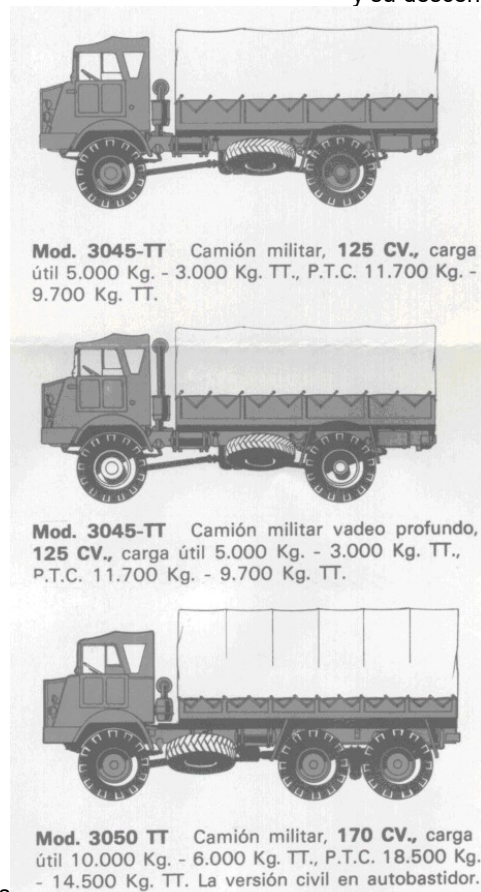
Los dos sucesivos lanza-cohetes *Teruel*:



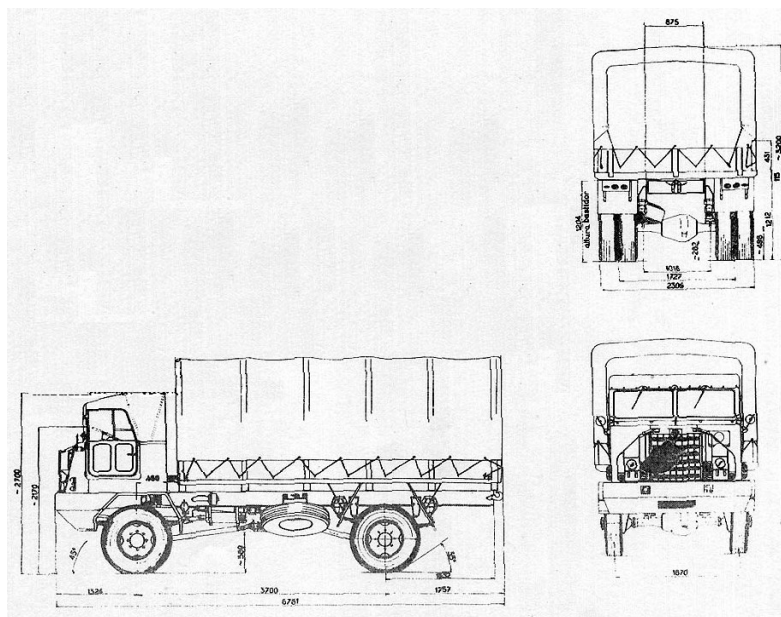
El 3050



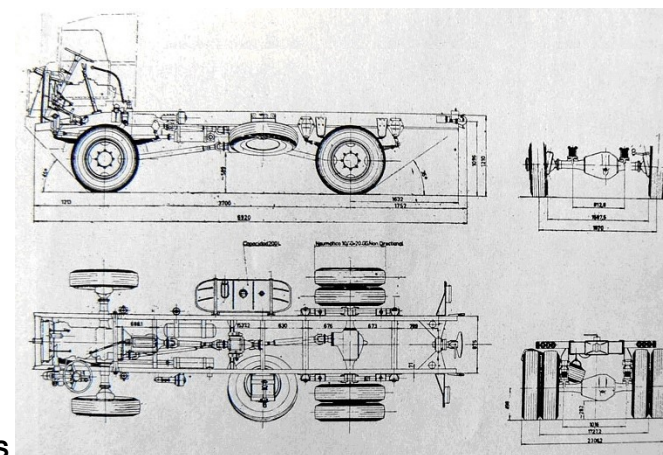
y su descendiente 3055, llamado particularmente IASA 118325-72



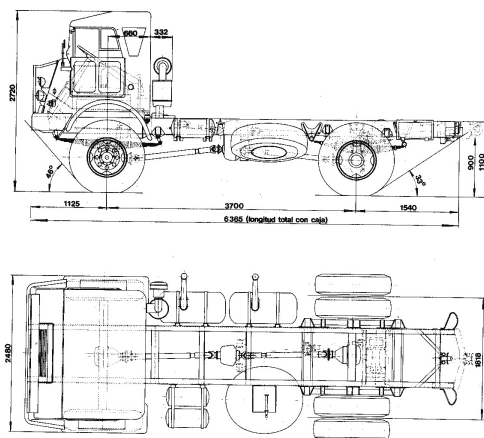
Las dos generaciones



Pegaso 3020S



3045D



3050

