



Prescindiendo de la DAF

Cuando iba a vencer la licencia DAF, hacia 1979, **Pegaso** resolvió no acceder a su renovación automática, sino rescindirla, ya que el coste de los derechos era alto (unos 260 millones de pesetas/año). Así que optó por crear una cabina completamente nueva y original, que diseñó Alfredo Campos. Al equipo le llevó todo un verano de intenso trabajo (suponemos que el de 1978) y el resultado fue el habitáculo común a los camiones todo-terreno de la firma durante los siguientes treinta años... El objetivo buscado y conseguido era *«una cabina lo más simple y fácil de reparar posible [...] como un recortable de papel, pero sobre chapa de acero. Esta cabina no emplea moldes ni matricería, que es lo más caro, salvo en el hueco de los faros. Un solo molde. Para fabricarla solo hay que marcar en la chapa, cortar y en su caso doblar con una plegadora, y soldar las piezas»*¹. El prototipo así nacido comenzó llamándose **Pegaso 3052**, y se distanciaba del 3045 en mucho más que la cabina: eran nuevos los motores que se implantarían, más potentes, con un sistema que consentía hasta un metro de diferencia de nivel entre las ruedas de un eje. La nueva gama recibió denominaciones igualmente arbitrarias: el 4x4 **Pegaso 3046** tomaba el lugar del 3045D, con un salto en la potencia motriz desde 125 a 170 CV, mientras el 6x6 3055 reemplazaba en la oferta al 3050, de 170 CV... En el caso del segundo, que aumentaba la potencia hasta los 200 CV, tenemos la impresión de que el cambio residió sobre todo en la cabina, pues su bastidor divergía poco del 3050: misma batalla e idéntica reducción en los diferenciales –igual todavía a la del 3045D, por tanto distinta del 3046–, que se habían convertido en autoblocantes.

Las Fuerzas Armadas españolas normalizaron ambos por sendos períodos de cinco años: el **Pegaso 3046** el 10 de octubre de 1979 en la categoría 3 t de carga en todo terreno –realmente su variante 3046/50–, y en la de 6 toneladas el 3055 con fecha 16 de marzo del 82. Llegarían a adquirirse en cantidades ingentes tanto estos mismos como sus derivados próximos. Entre sus usuarios se encuentra la Infantería de Marina del Perú, que adquirió ambos modelos. Naturalmente, también la Infantería de Marina española, que incluyó uno denominado 3046/TV.

Sin embargo, el pedido más espectacular, muy superior a todos los encargos del Ejército Español, vino en los contratos con el Gobierno de Egipto, librados por 1980/81, para el suministro de una cifra descomunal de 3046/10. La cantidad absoluta provoca hoy controversia, y se dan números dispares. Comparándolos entre sí, cruzando y combinando las fuentes que juzgamos más fiables, puede mencionarse un primer contrato de noviembre de 1980 por 2650/2660 camiones, otro de julio siguiente por 5000 más, mientras se preveía aún un tercero para adquirir otros 5000: relacionando ese dato con otros cabe pensar que también se hiciese firme ese tercer contrato, pero acaso reducido a 2000 o 3000, porque a raíz de la muerte del presidente Anwar Es-Sadat en atentado (1981), el Gobierno de Egipto dejó de hacer frente a los pagos. Incluso hay quien menciona 9850 ejemplares como total de entregas al Ejército Egipcio, si se puede aquilatar tanto... El señor Lage estima en unos 7000 los camiones que se le sirvieron.

Hemos tenido noticia muy nebulosa de un corolario, la venta al Ejército Sudanés de parte de aquel sobrante, incluso con nuevos encargos y otra cancelación ruinosa al final.

¹ <http://www.clubnacionalpegaso.es/foro/viewtopic.php?f=72&t=3293>, enlace que ya no está activo.



Auténticos egipcios



de Un millón de camiones y autobuses españoles

El caso es que, cuando se confirmó que las entregas ya no continuarían, había una existencia importante de 3046/10 terminados y sin destinatario. Tampoco conocemos la cifra exacta, aunque se mencionan cantidades entre 1000 y 2500. La solución adoptada (1984-87) fue convertir los que se pudiera en camiones contra-incendios rurales: la Dirección General de Protección Civil compraba a Pegaso los chasis por un precio favorable (6,5 millones de pesetas) y los ofrecía gratuitamente a comunidades autónomas y ayuntamientos, que asumirían los gastos de conversión con carroceros diversos (4,5 millones de media), lo que arrojaba un precio final ventajosísimo, publicitado como de un tercio del valor real. Los así modificados fueron al menos 668, sin un proyecto único y normalizado, que dependía del carrocerero: muchos recibieron cabina doble, pero no todos. Su apodo *el egipcio* fue inevitable.

Aparentemente el Ejército Español no habría adquirido ninguno de los fabricados para la república árabe, dado que su camión normalizado, el 3046/50 con motor turbo, difería bastante de la versión egipcia 3046/10... pero sospechamos que esta se transmutó en la luego denominada 7217A1. El fiasco egipcio afectó también a un lote de 600 blindados de ruedas *BMR* en diversas versiones, de los que debieron de entregarse 260. En este caso el Ejército Español sí que aceptó parte del excedente, si no todo él².



usado como tractor del obús 155/23

Un 3055 en su versión más normal de carga,



Otra rareza, el 3055 extra-largo, municionador de los cohetes Teruel

² Le valió para obtener algunas versiones especiales de *BMR*, como las de recuperación y ambulancia, que solo había contratado el Ejército Egipcio, pero inicialmente no el español.

Nuevo salto

Acabando 1985 vuelve a alterarse el sistema de nomenclatura que Pegaso aplica a sus vehículos: no es que abandone las cuatro cifras, pero adquieren todas significado. En camiones comerciales los dos primeros dígitos marcan, respectivamente, número de ejes motrices y número total de ejes; 5 y 6 como primera cifra continúan designando buses y autocares; y los productos militares pasan a usufructuar un número inicial en exclusiva, el 7. Asumido que son siempre de tracción total, el segundo dígito define número de ejes, como en los comerciales, e igual que en estos las dos últimas cifras describen la potencia en caballos dividida por 10.

Así que al 3046, dos ejes beneficiario de motor de 170 CV, le correspondería ahora el 7217, y al 3055 un supuesto 7320 que nunca ha existido: en lugar de ello, cuando se aplican las denominaciones nuevas ya se han introducido modificaciones técnicas suficientes para justificar otros nombres. Y en efecto aparece un 7217A, pero no es el 3046 rebautizado, sino uno que modifica sus faros y tiene un bastidor bastante más largo y distinto motor, aunque de similar potencia. En cuanto al tres ejes, el nuevo se llama 7323 porque cuenta con 225 CV gracias a un diesel turboalimentado y, ahora sí, proporciona un bastidor más largo y bien diferente del de los 3050/3055.

Hubo un 7217 a secas, pero creemos que no lo usó el ET. El 7217A recibió la *Declaración de Necesaria Uniformidad* el 6 de febrero de 1986³, y también lo incorporó la Infantería de Marina. El 7217A1 acortaba en 44 cm la batalla dejándola idéntica a la de los camiones fabricados para Egipto: ya hemos expresado nuestra sospecha de que se tratase de los inicialmente destinados a aquel país, sobre todo porque la cabina del A1 conserva los faros en el frontis, algo que el 7217A ya había superado. Por su parte, el 7323 tuvo su DNU a partir del 26 de noviembre del 87 y marcó el canto del cisne de su clase, pues en cuanto caducó, a los cinco años, ya no se contrataron más camiones para 6 t en todo terreno. Progresiva y lentamente fue ocupando su lugar una nueva categoría, la 10 t, representada hasta hoy mismo por el IVECO M250 con diversos motores: su primera DNU ya tuvo lugar en 1995.

Para ser exactos, junto a estos aparecieron otros modelos fabricados en series muy cortas, que no sirvieron en el ET. Al 7222, a pesar del 7 inicial que siempre ostentó, no le conocemos uso militar, sino únicamente para competición: era algo así como un 7217 con cabina y carrocería muy modificadas, motor turbo de 10,518 l que daba 210 o 225 CV, y lo hicieron famoso los rallies *Faraones* y *París-Dakar*. En el *París-Dakar* comparecieron más prototipos de competición, los 7223 (1988) y 7227 (1989). Por su parte, el 7326 es, su nombre lo indica, un 7323 tres ejes tardío, con motor de 260 CV, en servicio en cantidad muy limitada en el Ejército del Aire español. Otros derivados de esta gama recibieron designaciones Pegaso civiles, en particular los 2217 (1991) y 2223: como ya explicamos, dentro del sistema 1985 iniciar nombre por 22 significa dos ejes y ambos motrices, o sea, 4x4. Es fácil deducir que la base del 2217 es el 7217: cuando menos, se llamó así una conversión como vehículo-vivienda para largas distancias, destinada a reportajes televisivos itinerantes. En cuanto al 2223, fue otra especie de 7217 con 3,8 m de batalla dotado del turbo diesel de 6 cilindros y 225 CV, utilizado, que sepamos, como camión de bomberos... y como carguero militar, a pesar de la denominación iniciada en 2, por el Ejército del Aire.

³ Práctica ya abandonada, la resolución relacionaba, como en los viejos tiempos, diez variantes previstas: * camión ligero para transporte de carga general y personal * cisterna ligera * aljibe ligero * grúa media * volquete ligero * ambulancia * contra incendios ligero * camión tractor ligero * furgón frigorífico * caja cerrada.



7217A (izquierda) y 7217A1 (derecha), de [http://www.el4x4.com/spa/item/ycla%3E7217 a 7217 a1 4x4.html](http://www.el4x4.com/spa/item/ycla%3E7217+a7217+a1+4x4.html)

IVECO

Conviene volver al inicio de la década para mencionar algunos movimientos financieros en aquellos días: la sobredimensionada ENASA, que arrastraba persistentes cuentas de pérdidas, vendió en 1980 el 35 % de sus acciones a International Harvester, firma americana que padecía sus propias dificultades financieras que dos años más tarde la forzarían a retornar las acciones adquiridas. Después, ENASA tuvo conversaciones y contactos estériles con Toyota, Nissan, con varios fabricantes europeos de camiones, y realizó un limitado consorcio con MAN: duró unos meses, pero sugirió otro frustrado intento de venta a la General Motors.

En 1990 se enajenó la firma estatal ENASA-Pegaso y pasó a las manos del poderoso grupo europeo IVECO. Su continuidad como fábrica estaba asegurada, pero no así la pervivencia de su tecnología. De hecho, al poco dejaron de producirse los famosos motores Pegaso en su amplia gama, para introducir los IVECO en todos sus vehículos.

Si los camiones militares 7323 detuvieron su fabricación no sería por el cambio de propiedad de la firma, sino porque el Ejército abandonó aquella categoría de peso para instalar en su lugar otra mayor, que se cubrió también con IVECO. Pero la serie 7217 no se detuvo. Eso sí, agregó un nuevo producto que ya no se movía con motor Pegaso, sino con un IVECO más potente: estamos hablando del que se dio en llamar 7217/6 aunque, en rigor, por su potencia debería ser 7223, tal y como aparece en cierta ficha de la firma; así, creemos que el sufijo /6 debe entenderse como +6. Tal vez se excluyó la denominación para evitar confusiones con los 2223 y 7323. El IVECO Pegaso 7217/6 aportaba muchas innovaciones: caja de cambios automática, cabina abatible hidráulicamente para fácil acceso al motor, de techo duro, ya nunca más de lona, y sobre todo dicho propulsor, un IVECO de 231 CV.

En junio de 1990 –meses antes de que IVECO engulla ENASA-Pegaso– se convoca nuevo concurso para vehículo normalizado o DNU, pero la clase ha crecido: en lugar de los *3.000 kg de carga útil máxima fuera de camino* con que se escogió el 7217 ahora se piden *4.000 kilogramos de carga útil, en todo terreno*. Es ganador (16 de marzo de 1992) el 7217/6, pero con una insólita novedad en estas *uniformidades*: tiene que compartir el éxito con el Renault *TRM 180-13*, lo que suponemos debido al interés del Ejército del Aire por mantener su contra-incendios predilecto... aunque nos consta que también el de Tierra se hizo con algún ejemplar de ese vehículo.

La siguiente DNU conserva el porte, 4 toneladas, pero no su período de vigencia, que esta vez se extiende a siete años. Entra en vigor el 15 de julio de 1999 y recae sobre aquel que pondrá colofón a la prolongada familia, el IVECO-Pegaso 7226, es decir, algo así como todas las innovaciones y mejoras introducidas por el 7217/6 más los 260 CV que le proporciona su motor turboalimentado con *intercooler*, prescindiendo de las reducciones en cubo de rueda que se venían sucediendo desde el viejo 3045. La

obligación para los tres ejércitos⁴ de adquirirlo en exclusiva para su categoría expiró en 2006, pero el vehículo siguió fabricándose hasta 2008, seguramente en cantidad limitada. Desde entonces no debió de recibirse ningún otro 4 t hasta el acuerdo-marco de 2015, para camiones de marca unificada entre tres categorías...

CUADRO 1

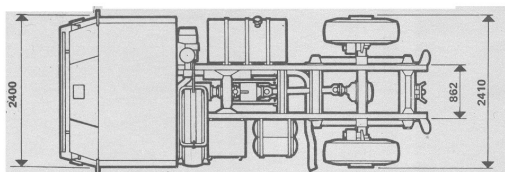
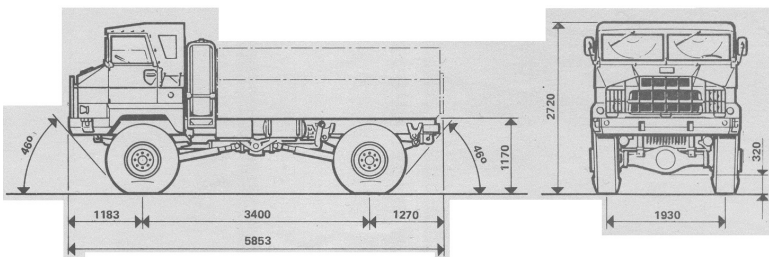
4 x 4								
producción (estimación)	modelo	batalla metros	motor		potencia CV	cilindrada, cm ³	alimentación	depósito, litros
			marca	modelo				
cabina DAF								
196x	3020S	3,7	DAF	BB475 V	134	4 769		200
1969-78	3045D	3,7	Pegaso	9026/13	125	6 550	aspirada	280
cabina Pegaso								
1979-86	3046/50	3,4	Pegaso	9135/13	170	6 550	turbo	250
1981-¿83?	3046/10	3,7		9100/42	170	10 170	aspirada	360
1986-92	7217A	4,14		95AEDZ 9100/42	174			
...-¿92?	7217A1	3,7						
1992-98	7217/6	4,14	IVECO	8462.41	231	9 518	turbo	280
1999-2008	7226	4,14	IVECO	8460.41 E719	260	9 518	turbo	280
6 x 6								
producción (estimación)	modelo	batalla* metros	motor		potencia CV	cilindrada, cm ³	alimentación	depósito, litros
			marca	modelo				
cabina DAF								
1972-82	3050	3,987	Pegaso	9100/40	170	10 170	aspirada	250
cabina Pegaso								
1983-87/88	3055	3,987	Pegaso	9220/10	201	10 518	turbo	250
1987-93	7323	4.442		95TEDZ 21500	225	10 518	turbo	350

*al centro del tren trasero Todos los motores (salvo el del 3020S, de gasolina) son diesel de inyección directa.

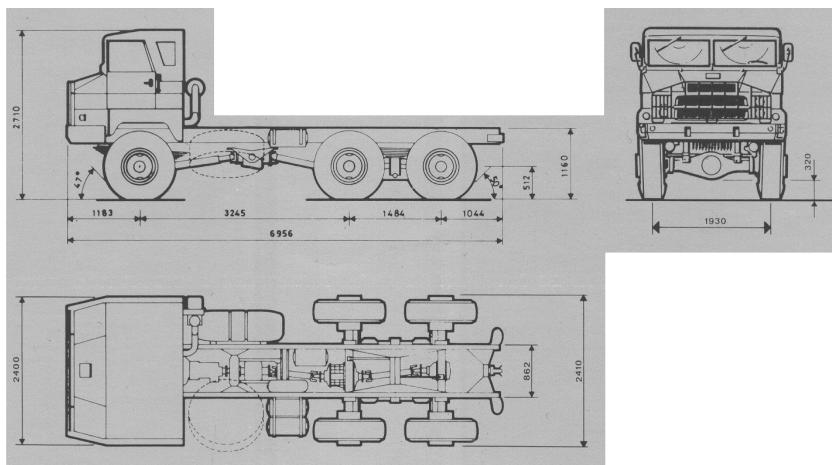
CUADRO 2: Evolución de la cabina Pegaso

	3046/50, 3055, 3046/10 = 7217A1	7217A	7323	7326, 7217/6, 2223	7226
faros	en el frontis	en el parachoques			
parrilla protectora frontal	sí	no			
peldaño antideslizante sobre el guardabarros anterior	no	sí			
guardabarros delantero	de tres lados			dos lados más suplemento trasero	
manilla de puerta	dentro de concavidad en V			sobre fondo de puerta liso	
parabrisas	partido a la mitad			entero	
techo	de lona			duro permanente	
marco trasero de ventanillas	inclinado hacia delante				vertical
cubos de ruedas reductores	sí				no

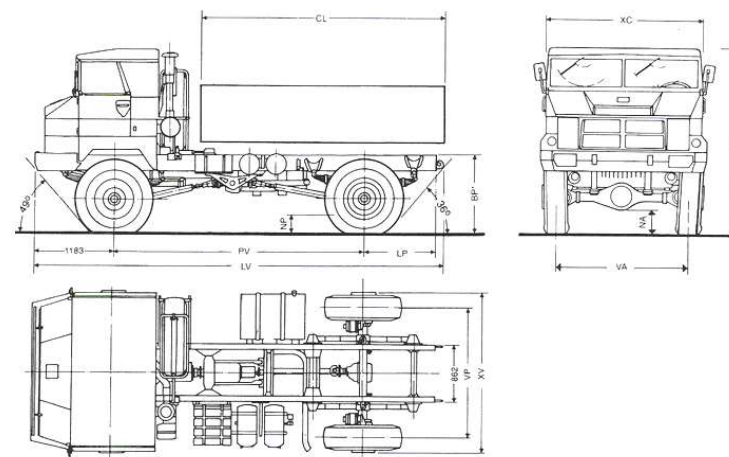
⁴ Sabemos que la Infantería de Marina incorporó el 7226; no nos consta para el 7217/6.



3046/50



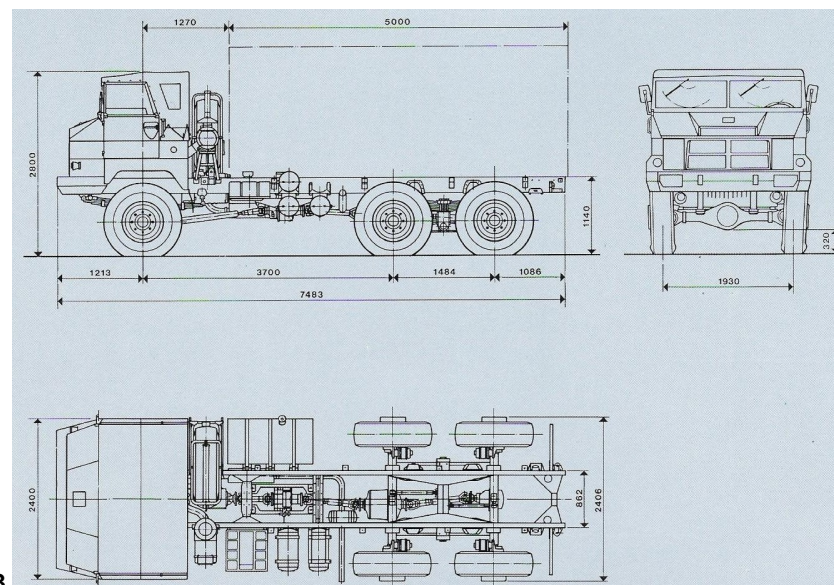
3055



Dimensiones, mm.

Cabina	PV	LP	CL	TV*	BP*	NA	NP	LV	XC	VA	VP	XV
Corta	4.140	1.630	4.600	2.775	1.186	320	320	7.050	2.470	1.930	1.930	2.406

7217/6



7323



3046

7217A1



7217A



7217/6

2223



7226



Extraídas de diversas páginas y foros de la red, estas fotografías ayudan a identificar las variantes de 4x4 que comparten cabina



3055

7323



7326

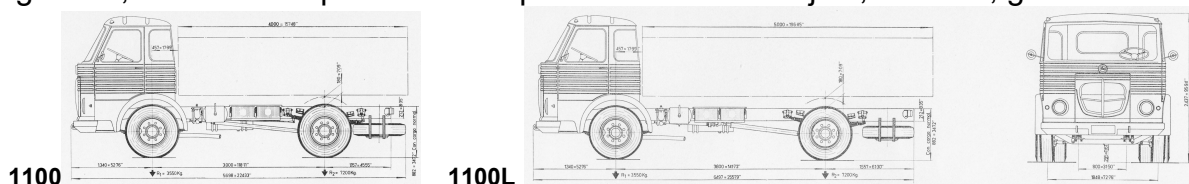


Igualmente con las 6x6, menos numerosas

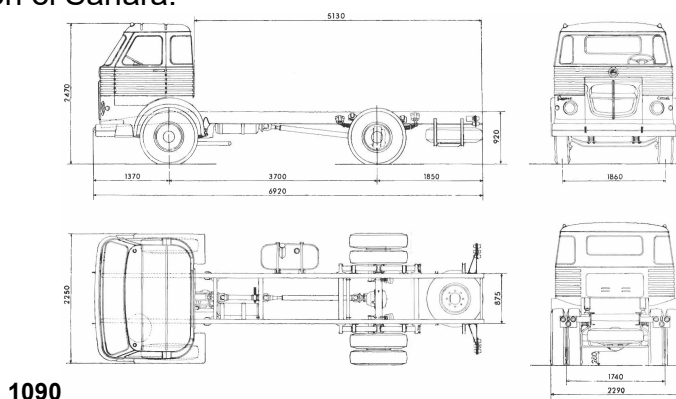
Los otros Pegaso

Como primer productor español de camiones, ENASA-Pegaso proporcionó al Ejército bastantes más que los que hemos venido glosando, pero muchos escapan a la perspectiva de esta historia, siendo vehículos comerciales levemente militarizados, igual que aquellos primeros *Pegaso II* mencionados al principio: enumeremos...

* Con motor de 90 CV, el 4 x 2 Pegaso **1100** fue el menor de la amplia gama *Comet* y su único cuatro cilindros. El Ejército se sirvió de él en cantidades importantes para dotar sus Compañías Regionales de Automovilismo y el Regimiento de Automóviles de la Reserva General, con adquisiciones regulares entre 1965 y el 74 y esporádicas en años siguientes, totalizando alrededor de 1200 ejemplares, la mayoría **1100L** (largo) de carga y algún frigorífico, anteceditos por diversos tipos de **1100** corto aljibe, cisterna, grúa...



* En cantidades muy inferiores también se compró el Pegaso *Comet* más habitual, el **1090**, con servicio fundamentalmente en el Sahara.

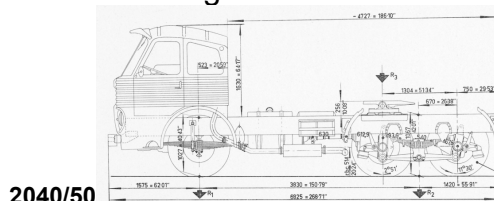


* Pegaso 3076D, un peculiar camión de obras 6 x 4 con media cabina monoplaza, desplazada a la derecha: sin duda en cantidad muy reducida, equipado con sonda Schott-Dubon para prospección de aguas (¿y volquetes?), lo recibió hacia 1978 el Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros nº 12.

* La cabeza tractora 2040/50, de 260 CV, se adquirió hacia 1973 en exclusiva para la compañía sahariana apodada *Bakali*, 19 carros *AMX-30* comprados en Francia antes de fabricarse en España: cinco tractocamiones con otras tantas góndolas Trabosa.



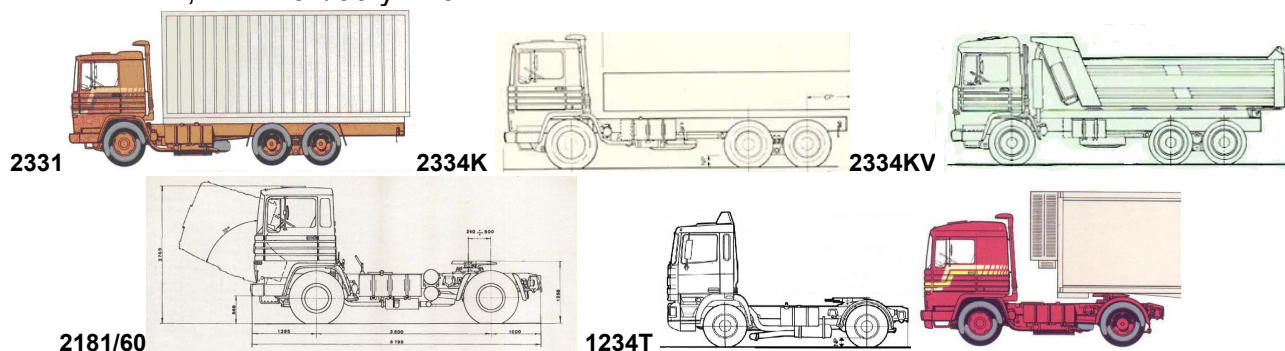
3076D



2040/50

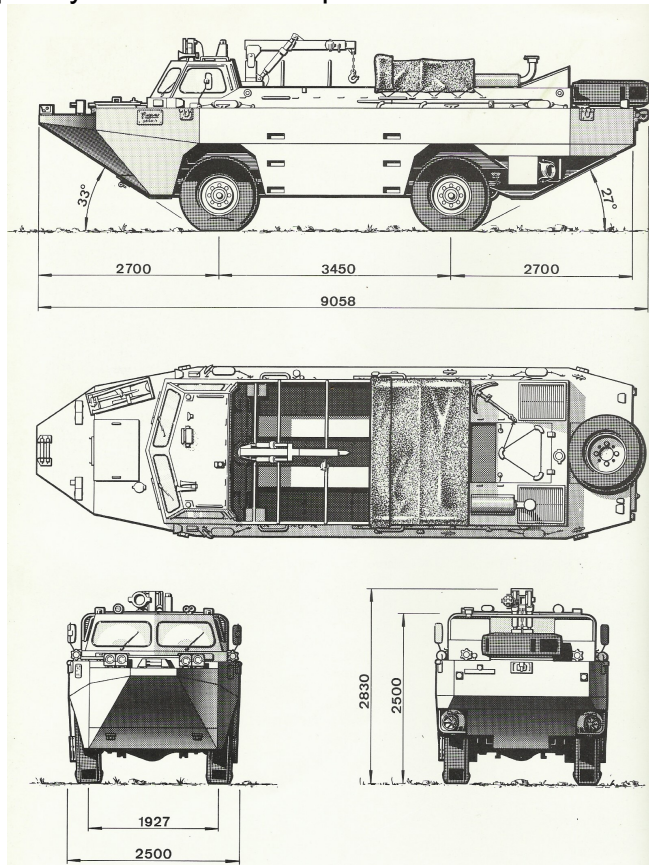


* En los últimos años de Pegaso, el Ejército adquirió en cantidades discretas vehículos 6 x 4 como los 2331 y 2334K en configuración VEMPAR Ampiro, el segundo también como volquete, transportes pesados 6 x 2/2 modelo 1333G *Mider* y cabezas tractoras 4 x 2, las 2181/60 y 1234T.



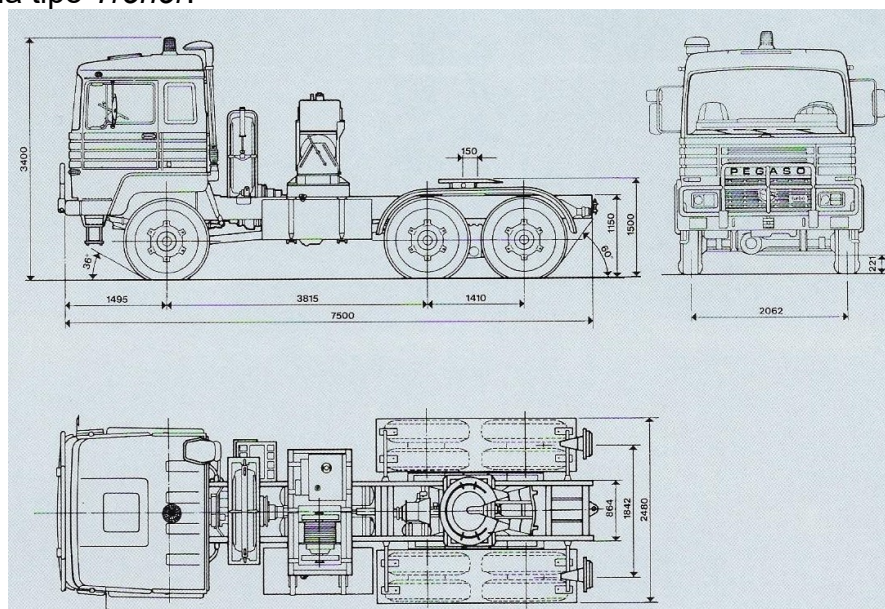
Pegaso hizo otros vehículos tácticos de muy limitada producción:

- El más original de todos fue el 3550/1 VAP, *Vehículo Anfíbio Pegaso*, solicitado por la Armada hacia 1975 y desarrollado hasta 1978 a partir de los 3045/3050. Se pretendía sustituir con ventaja los 6 GMC *DUKW*-353 de la Segunda Guerra Mundial, retirados por la Infantería de Marina hacia 1971. Entre 1978 y 80 Pegaso le entregó 32 (¿o 36?), aunque según otra fuente se entregaron primero 22 y luego 60, repartidos tanto por el Tercio de Armada como por los tercios de los departamentos. En las operaciones anfibias no participaban en las oleadas, sino como transportes logísticos en espera tras el desembarco, «depósitos a flote». Conocieron exportación a México (7, en 1982), porque a Egipto lo dudamos mucho. El Ejército Español también había tenido algunos *DUKW* en el Sahara (5, parece), pero ya no se interesó por este sustituto.



3550/1 VAP

- Hacia 1992 el Ejército convocó concurso para obtener una cabeza tractora pesada que remolcase grandes góndolas porta-carros, y Pegaso presentó un prototipo que ya existía en 1988, dotado del motor 98REAZ, un 12,88 litros turbo con *intercooler*, 450 CV, por lo que el camión (cabina *Tecno*) se llamó 7345. No hemos conseguido información concluyente, pero creemos que dicha tractora no se adoptó y que el Ejército se habría quedado con el único ejemplar. En todo este asunto hay mucha confusión, pues también hubo otra tractora 6 x 6, el 7343, con el motor 96R1BK 21.500, de igual cilindrada, y cabina tipo *Troner*.



7345, folleto 1988-89

- Al producirse la absorción de ENASA-Pegaso por la IVECO, se trabajaba sobre un prototipo 8 x 8 cuyo nombre ignoramos, con motor 96TEAZ de 310 CV, que acabó abandonándose sin superar el estadio evolutivo chasis + motor + caja de cambios, pero debió ser útil para los futuros 8 x 8 Iveco/Astra⁵, que de aquel heredaron algún problema con la doble dirección sobre los ejes delanteros, finalmente superado.



CUADRO 3: Standarización

El Pegaso 3045 fue declarado de Utilidad para las Fuerzas Armadas en 1970		
Declaraciones de Necesaria Uniformidad		
clase CnLTT3t (camión ligero para 3 toneladas de carga en todo-terreno)	Pegaso 3046/50	de 10.10.79 a 10.10.84
	Pegaso 7217A	de 06.02.86 a 06.02.91
clase CnMTT4t (camión medio para 4 toneladas de carga en todo-terreno)	Pegaso 7217/6	de 16.03.92 a 16.03.97
	IVECO 7226	de 15.07.99 a 15.07.06
clase CnPTT6t (camión pesado para 6 toneladas de carga en todo-terreno)	Pegaso 3050	de 28.09.72 a 28.09.77
	Pegaso 3055	de 16.03.82 a 16.03.87
	Pegaso 7323	de 26.11.87 a 26.11.92
clase CnPTT10t (camión pesado para 10 toneladas de carga en todo-terreno)	IVECO M250.37W	de 01.11.95 a 01.11.00
		de 27.07.01 a 27.07.08

⁵ *Un millón de camiones y autobuses españoles*, de Manuel Lage (edición de IVECO de 2008).

Panoplia de imágenes del **7345** en su opúsculo publicitario

