

Los camiones militares **BARREIROS** en la década de 1960, II

Colectivo *Contra*

Las series de 1963... y más allá

Como ya hemos comentado, en 1963 **Barreiros Diesel** presentó la familia íntegra con los tres camiones, el 26 de febrero al ministro de Industria y en marzo a la cúpula del Ejército, con la firme aspiración de que este los aceptase y encargase en cantidad, aún cuando en aquel momento no existía la figura de la *necesaria uniformidad* actual, ni la anterior de vehículo reglamentario. Ni siquiera se hallaba entonces en las plantillas la categoría *1½ tonelada* que el *Comando* representaba. El Ejército hizo un discreto encargo o preserie, 25 ejemplares de cada tipo, entregados juntos hacia 1964, para los que conocemos incluso los números de orden¹ asignados por el Servicio de Automovilismo:

* *Comando*: 43469 a 43493. Parece que todos con caja de carga, aunque hubo una variante momentánea con lanzador de cohetes *L-18/R-6* (18 alvéolos) y una posterior con *L-32/R-6* (32 alvéolos), que le quedaba demasiado grande. De los 25 camiones, uno o dos pares se probaron en el Sahara y el grueso sirvió en el *Regimiento de Artillería Lanzacohetes* de Astorga remolcando lanzadores *L-20/E-2*², pero esa adscripción fue efímera, pues en 1968 ya estaban 20 en Galicia, donde permanecerían hasta su fin en la *Brigada Aerotransportable (BRIAT)*: primero en el *Regimiento de Infantería Aerotransportable Isabel la Católica n° 29*, pero a mediados de los años 70 se transfirieron algunos o todos al *Grupo de Artillería*, donde parece que alcanzaron la década siguiente.



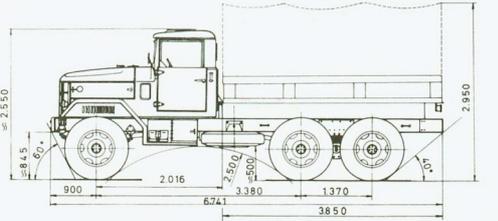
Las primeras andanzas del *Comando* para su evaluación operativa tuvieron lugar en el Sahara.



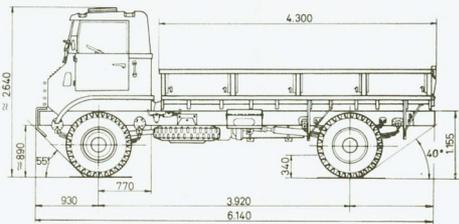
Un *Comando* del *Regimiento de Artillería Lanzacohetes* de Astorga con lanzador de 18 alvéolos *L-18/R-6*, versión seguramente muy efímera.

¹ A partir de 1968 cada uno se convertiría también en la matrícula del vehículo.

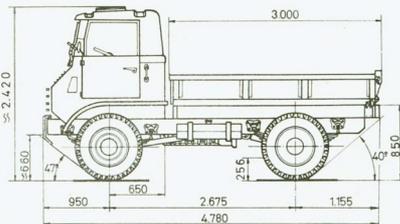
² La nomenclatura *L-20/E-2* se lee *lanzador para 20 cohetes tipo E, segunda variante*. Acabamos de citar los *L-18* y *L-32/R-6*, y más abajo veremos los *L-8/G-3*, *L-21/E-3/E-2* (combinaba dos variantes de cohetes *E*) y *L-10/D-3*



Dimensiones generales camión Panter III (conducción normal)



Dimensiones generales camión Panter II



Dimensiones generales camión Comando

La serie completa en su configuración definitiva... salvo las ruedas de recambio del Panter II, que en este esquema no aparecen en el plano vertical.





La mayor parte de su vida operativa la pasaron los *Comando* en la Brigada Aerotransportable de A Coruña y Santiago. Este ejemplar pertenece al primer batallón del regimiento *Isabel la Católica nº 29*. (fotos Colectivo *Lontra*, circa 1970)

* *Panter II*: números de orden 43494 a 43518, entre los que no tenemos noticia de variante otra que la de carga a lo largo de toda su carrera. Comenzó sirviendo en Andalucía –con ejemplares en Aragón y Sahara–, pero más adelante estuvieron también presentes en el *Regimiento de Artillería Antiaérea nº 26*, de Valladolid.



Comando y *Panter II*, publicidad del fabricante



Barreiros *Panter II* circulando por Campamento (Madrid) en los primeros años de la década de 1970. Obsérvese el eje libre tras la cabina, que solo lleva rueda de recambio en el lado izquierdo, pero no en el derecho. (fotos Colectivo *Lontra*)

* *Panter III*: numerados 43519 a 43543. Parece que siempre estuvieron vinculados al *Regimiento de Artillería Lanzacohetes* de Astorga, pero en 1968 también había el consabido ejemplar de evaluación en el desierto. Aunque a su entrega debieron de ser todos versión

carga general, en seguida perdieron sus cajas para transformarse en lanzacohetes: posiblemente los primeros mutados lo fueron en 1969 a lanzadores *L-21/E-3/E-2*, permaneciendo en servicio hasta 1987. La conversión al lanzador *L-10/D-3* debió de verificarse algo más tarde –primeramente iba sobre unos *Reo* modificados– y desapareció antes. Asumiendo que tanto el grupo de cohetes *E* como el *D* fuesen a doce lanzadores cada uno, es posible que la otra conversión, cabeza tractora para semi-remolque lanzacohetes *L-8/G-3*, recayese sobre un único camión, el último numerado: sin embargo, si sostenemos la idea de que solo hubo 25 *Panther III*, algún ejemplar pudo retrotraerse a otra versión, pues también permaneció alguno con la caja de carga original. No es imposible que allende dicha preserie haya habido algún pedido, también de cantidad limitada, pero no parece haber servido en el regimiento lanzacohetes.



Panther III en pruebas cerca de la fábrica: probablemente es el primero con la definitiva configuración de cabina (Colección de D. Mario Gamarra, a través de la *Fundación E. Barreiros*) *Panther III* del *Regimiento de Artillería Lanzacohetes* de Astorga, formados para desfile en Madrid alrededor de 1970 (fotos Colectivo Lontra):

Panther III en configuración lanzacohetes *L-10* en pruebas (foto de D. Mario Gamarra, Archivo de la *Fundación Eduardo Barreiros*)



con lanzador *L-10/D-3*



con lanzador *L-21/E-3/E-2* (combina cohetes tipos *E-2* y *E-3*)



con lanzadores *L-21/E-3/E-2* (los de la derecha e izquierda) y *L-10/D-3* (centro)



Barreiros *Panter III*, un raro ejemplar del *Regimiento de Artillería Lanzacohetes* de Astorga, aún fiel a la versión inicial con caja, haciendo de auxiliar durante un desfile en Madrid hacia 1972. (foto Colectivo *Lontra*)

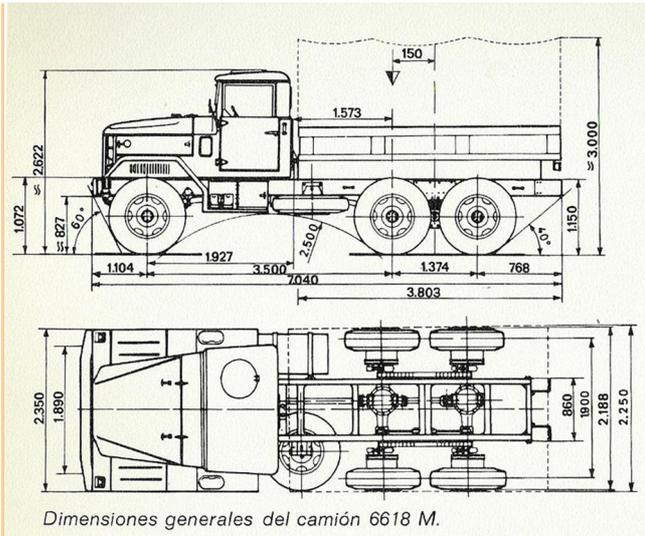
Los *Panter III* conocieron cierta producción civil posterior, frecuentemente con la cabina tipo militar americana, en ocasiones en la versión chata, siempre sobre pedido del cliente, pero ya no se ofreció más el *kit* de conversión al ciclo *Otto* de gasolina. Bajo una nueva denominación, *6618M* (creemos leerla como 6x6, 180 CV, militar), todavía padecieron otro servicio militar: Eduardo Barreiros en persona logró vender una partida de 200 al rey de Arabia Saudita en marzo de 1968 –con la firma ya a medias en manos de la Chrysler–, con neumáticos especiales para las arenas del desierto³. Antes de que acabase el año se embarcaban en Tarragona. En teoría el *6618M* sería igual al anterior *Panter III PB-185*, salvo las ranuras verticales en los laterales del capot y el carácter únicamente diesel de su motor. Sin embargo, la publicidad de la firma presenta casi todas las dimensiones diferentes, frecuentemente mayores para el *6618M*.

A pesar de ser tan reducida la producción del *Panter III* para el Ejército Español, la mera aparición de su cabina *à la americaine* indujo a varios libros de consulta en inglés a afirmar taxativamente que el 5 toneladas estadounidense se había producido bajo licencia en España e Italia. Solo el último aserto era correcto, pues se refería al *OM 6600 (CP 56 para el Essercito Italiano, o sea, autocarro pesante 1956)*, versión del americano *M139* de pontoneros producida en número de 430 o 439 ejemplares entre el 56 y el 76.

Agregaremos que también hubo un *Panter II* civil, que adoptó una cabina comercial ya conocida, del tipo usado en el camión *Súper Azor*⁴.

³ Según el libro de Hugh Thomas (*Barreiros. El motor de España*, Barcelona, 2007), el contacto se origina en la visita oficial que el rey Faisal realizó a la factoría de Villaverde en junio del 66. En noviembre siguiente se informaba que el *Panter III* había ganado el concurso convocado por las Fuerzas Armadas Saudíes, con pruebas que incluían un recorrido de 200 km por el desierto, venciendo a sus competidoras Berliet y General Motors. Pero el intermediario de la operación, el famoso Kashogi, obtenía una comisión del 25% del contrato.

⁴ Aclaración debida a Rafa Reyna



El Barreiros 6618M vendido a la Arabia Saudita, de un folleto de 1969

CUADRO 3: Los MOTORES BARREIROS empleados en sus TODO-TERRENO MILITARES

primitiva (1954)	denominaciones			potencia (HP)		cilindros- cilindrada (cm ³)	diámetro x carrera (mm)
	1958	1961	versión bi- carburante	gasóleo	gasolina		
EB6		A16		81	no	6 – 4729	88,89 x 127
	A90	A26	AG26	90	100	6 – 5010	91,5 x 127
	EB115	B24	BG24	115	125	4 – 6786	120 x 150
	EB170	B26	BG26	170	186	6 – 10179	120 x 150

G: bicarburante

Un colofón

Es bien conocido el resultado de la asociación de Eduardo Barreiros con *Chrysler*, funesto para el primero. Cuando la firma ya se encontraba por entero fuera del control de la familia Barreiros hubo ciertos pedidos del Ejército Español, por cierto, más numerosos que los anteriores: no atañían a vehículos tácticos *strictu sensu*, sino a camiones 6x4, aunque sus funciones –en particular para los tractores de artillería– fueron más propias de vehículos de campaña que logísticos.

Esto es, aludimos a la familia de los *Barreiros/Chrysler 6434 B*, *Dodge C-3464 T 300* (ambos con motor turbo *Barreiros BS-36* de 275 CV) y *Dodge/Talbot C-3464 T 350* (motor *BSS-36*, donde la segunda *S* significa *intercooler* aire-agua, 313 CV). Las tres denominaciones, entregadas entre 1973 o 74 y el 82, eran virtualmente el mismo camión, si omitimos el motor. La *6434* debe entenderse como 6x4, 34 toneladas de peso máximo alcanzable, pero las dos parejas numéricas, 64+34, invierten su orden al pasar a la nomenclatura *Dodge*, es decir, el último citado lo leeremos como 34 toneladas, 6x4, motor *turbo* de 350 caballos redondeados...



Un Barreiros 3464, cabeza tractora 6x4, arrastrando un remolque con puente de tijera de carro lanzador AVLB M60, tarea en la que está reemplazando a la cabeza tractora M-123A1C, de tracción 6x6, una sustitución muy desventajosa, en nuestra opinión.

En esta cabeza tractora 6x4, la marca Barreiros ya se ha visto sustituida por Dodge. El modelo se denomina C-3464.



El 6434 B también se adquirió hacia 1978 en otra variante, chasis largo y caja, para remolcar los obuses más pesados del Ejército, los 203/25, en sustitución del vetusto tractor oruga M4, y ello a pesar de la transmisión del camión, que fuera de camino proporcionaría mucha menos movilidad. A tenor del inventario de los obuses, 24 piezas, cabe estimar que del camión se adquirirían entre 24 y 36 unidades.



Del 6x4 pesado *Talbot C-3464* se compraron hacia 1978 algunas decenas en versión caja de carga, pero requeridas en realidad para que hiciesen de tractores de artillería con la pieza más pesada del Ejército Español, el obús de 203/25, del que había 24 ejemplares. En esa función sustituían al tractor oruga M-4, una reliquia de la Segunda Guerra Mundial

En la primera mitad de 1997 se convocó concurso para modernizar y reconstruir exactamente 100 *Barreiros* y *Dodge* de los tres tipos antedichos, por un importe total y exacto de mil millones de pesetas. Parece que la obra afectaba únicamente a las cabezas tractoras, no a los tractores de artillería. El resultado es que parte de ellas permanecía en servicio todavía en 2010.

Por heredar factoría, cabinas y motores, aún citaremos otra cabeza tractora comenzada a entregar al Ejército alrededor de 1983, esta vez una 4x2 con el antecitado motor *BSS-36*: la *Dodge*, luego *Renault*, *C-38 T 350*.

Los productos *Barreiros* comenzaron a denominarse *Dodge* hacia finales de 1978 (entendemos que la C- que inicia los nombres significa *Chrysler*), y la producción pasó en el 81 a las manos de *Renault*, que continuó sirviéndose de los chasis y cabinas precedentes hasta la mitad de esa década.