

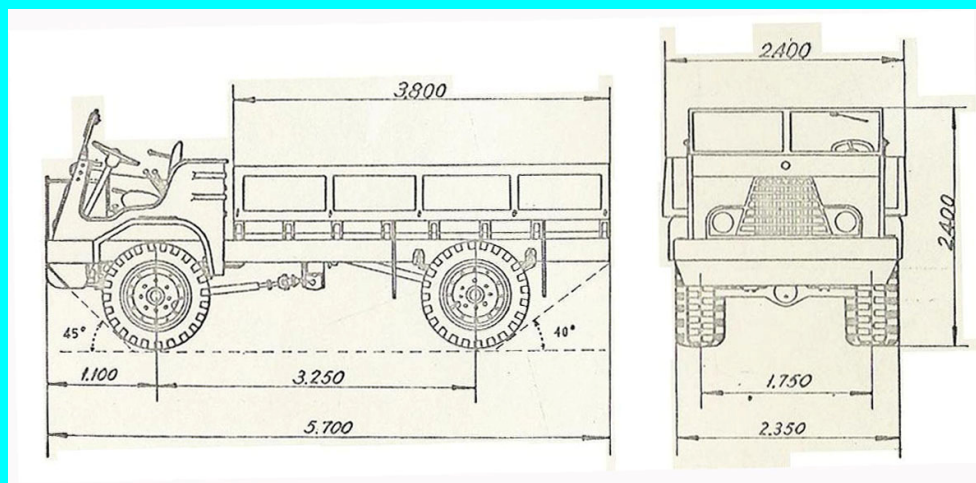
Los camiones militares **BARREIROS** en la década de 1960, I

Colectivo *Contra*

En 1963 vencían los primeros acuerdos militares entre España y los Estados Unidos: a lo largo de los diez años anteriores, el Ejército había recibido jeeps y camiones en cantidades muy significativas, que no bastaban para completar sus inventarios. La renovación del tratado por otros cinco años (hasta el 68) traería consigo muy pocas transferencias más en el campo de los vehículos tácticos. En vista de todo ello, presumimos que no fue casualidad que en el mismo año **Barreiros** alumbrase toda una familia de camiones y que ENASA ofreciese su todo-terreno Pegaso 3020: unos y otro con finalidad puramente militar.

La familia del 63

Así pues, en 1963 se presenta públicamente lo que constituyó un decidido intento de proporcionar una gama completa de camiones **Barreiros** específicamente castrenses al Ejército Español.



El primer todo-terreno Barreiros militar de producción, el 90.22 realizado para Portugal

La familia consistía en tres categorías, definidas por su capacidad de carga nominal en todo terreno como de 1½, 2½ y 5 toneladas, y exactamente doble en carretera, es decir, 3, 5 y 10. Los camiones tenían nombres propios, no nuevos, sino continuadores de anteriores –aún muy recientes– todo-terreno de la firma: respectivamente, *Comando*, *Panther II* y *Panther III*. Es de destacar que el primero ya lo había ostentado tardíamente el 90.22, pero nadie se molestó en asignar un discreto *Comando II* al nuevo.

Nexo común y característica más marcada de los tres camiones era su carácter **bicarburante**. Es decir, a tres motores **Barreiros** ya bien conocidos y probados, los A-26, B-24 y B-26, respectivamente de 90, 115 y 170 caballos, se les dotó con la capacidad de convertirse a voluntad al ciclo Otto, es decir, de consumir gasolina, en una operación que se anunciaba como muy sencilla, a cargo solo del conductor-mecánico en cualquier momento de su utilización.

En aquel tiempo los vehículos militares españoles tenían motores de gasolina, incluidos todos los de procedencia norteamericana claramente mayoritarios, mientras que **Barreiros** era un especialista en diesel. Pero intuimos, sin prueba alguna, que la novedad del motor **bicarburante** derivado de un diesel puro bien pudo inducir la nueva generación de camiones del *U.S. Army*, tanto los **Reo** de 2½ como los «*Continental*» de 5 toneladas, que desde 1959 se movían con motores policarburante bajo las sucesivas modificaciones A1 y A2. En el caso norteamericano se trataba de policarburantes sin preparación: funcionaban indistintamente con gasolina o gasóleo sin manipulación alguna.

TRANSFORMACIÓN DIESEL-GASOLINA en los **BARREIROS**

Personal militar no entrenado realizaba la operación de pasar de diesel a gasolina en un par de horas, que las manos de un especialista experto reducían a una; menos aún para el *Panther II*, gracias a sus cuatro cilindros. El mismo tiempo se invertiría en la transformación inversa.

La conversión consistía en varias sustituciones, mediante los conjuntos que llevaba el *cajón de transformación* o *kit* suministrado con cada camión:

- * los culatines diesel (con inyectores) se reemplazaban por otros de menor compresión, con bujías.
- * el grupo de *inyección* se cambiaba por el de *encendido*, a cuenta de montar en el colector de admisión un carburador (dos en el *Panther III*), calentado por el agua del motor. Dicho grupo de *encendido* consistía en un conjunto ya montado, compuesto por distribuidor eléctrico (*delco*), bomba de aspiración de gasolina, bobina de alta tensión y regulador de velocidad; su soporte usaba el mismo anclaje que la bomba de inyección. Los cables de distribución a bujías blindadas iban dentro de tubos *Vinke* para que el motor no dejase de funcionar en ambiente muy húmedo ni con salpicaduras de agua.
- * cambio del combustible del depósito: cada camión llevaba dos, de gasolina y de gasóleo

Las conexiones eléctricas, de combustible y mandos de acelerador servían para ambos carburantes, así como el colector de escape, acortando el tiempo de la transformación.

Cada uno de los tres diferentes motores, que en diesel proporcionaban potencias de 90, 115 y 170 CV, con gasolina las incrementaban en 10 o más caballos, gracias a que sus gases de escape no contenían oxígeno sin quemar, a diferencia de los diesel.

El vehículo de tamaño intermedio presentaba una solución característica: sus dos ruedas de repuesto iban tras la cabina en los mismos planos verticales que las 4x4, pero en posición elevada, girando *locas* en un mismo eje horizontal al objeto de proteger los órganos vitales de la transmisión al salvar crestas y cambios de rasante de manera que, cuando las ruedas de recambio tocaban suelo, por un momento hacía de 6x4. Contra lo que pudiera pensarse, la disposición no era nueva: la habían adoptado vehículos del Eje en la Segunda Guerra Mundial, en España el proyecto de 4x4 de *Hispano Suiza* de 1944 y los prototipos de 6x4 *Pegaso R-3*, y en los Países Bajos varios *DAF* de los años cincuenta, los *YA328* e *YA126*...

A principios de 1963 la firma **Barreiros Diesel** presentó los tres camiones a las instancias oficiales. Visto el poco tiempo transcurrido desde su anterior generación de todo-terrenos, en la nueva y repentina aparición cabría suponer un alto índice de improvisación: nada más lejos de la realidad. Los bastidores eran distintos de los de sus antecesores, pero no solo sus *bicarburentes* eran innovadores, sino que las cabinas –al parecer, tenían unificados sus cuadros de instrumentos– pasaron por un proceso evolutivo complejo, sin duda acelerado, y sobre el que no conocemos documentación alguna. De hecho, todo cuanto de ellas vamos a relatar se desprende casi exclusivamente del legado gráfico que permanece.

Maremagno de prototipos 4x4

Tanto en sus prototipos como en la pequeña serie, los *Comando* y *Panther II*, esto es, ambos 4x4 compartieron cabinas, siempre de conducción adelantada, es decir, *chatas*. Ahora bien, las primeras imágenes –exhibiciones de febrero/marzo del 63– muestran a ambos con sendas cabinas de frontis plano y vertical, no idénticas entre sí, pero sí muy parecidas y visiblemente diferentes de aquellas con las que los dos camiones servirían en el Ejército en pequeñas preseries: éstas, sin dejar de ser de conductor adelantado, presentarían el frente en ángulo inclinado. En realidad, siempre nos ha parecido extraordinaria la semejanza de esas cabinas **Barreiros** con la del primer camión militar *Uro*, ¡veintitantos años después! Después de las presentaciones de 1963, a las primeras cabinas no les hemos conocido más continuidad que la de otro prototipo de *Panther II* militar, esta vez sin ruedas de repuesto verticales y en versión volquete, que tampoco parece haber tenido salida alguna.



Comparación entre cabinas de la familia en su primera versión, las de los prototipos, en primer término el *Comando* y detrás el *Panther II*.
(Archivo de la *Fundación Eduardo Barreiros*)

El primer prototipo del *Comando* durante su exhibición ante el ministro del Ejército en marzo de 1963. (Archivo de la *Fundación Eduardo Barreiros*)



Prototipo del *Comando* con su primera cabina.

Prototipo del *Panther II* con su primera cabina. Nótese tras esta la rueda de repuesto lateral elevada.





Prototipo del *Panter II* con su primera cabina.

El prototipo del *Panter II* durante su exhibición ante el ministro del Ejército en marzo de 1963. Nótese la rueda de repuesto lateral elevada tras la cabina. (Archivo de la Fundación Eduardo Barreiros)



Con la cabina inicial del *Panter II* se elaboró más adelante este volquete, que no tuvo la menor fabricación en serie ni continuidad. (Colección de D. Mario Gamarra, a través de la Fundación Eduardo Barreiros)



La gama completa en una exhibición; los *Comando* y *Panter II* tienen sus primeras cabinas, que hemos denominado *planas*. (Archivo de la Fundación Eduardo Barreiros)

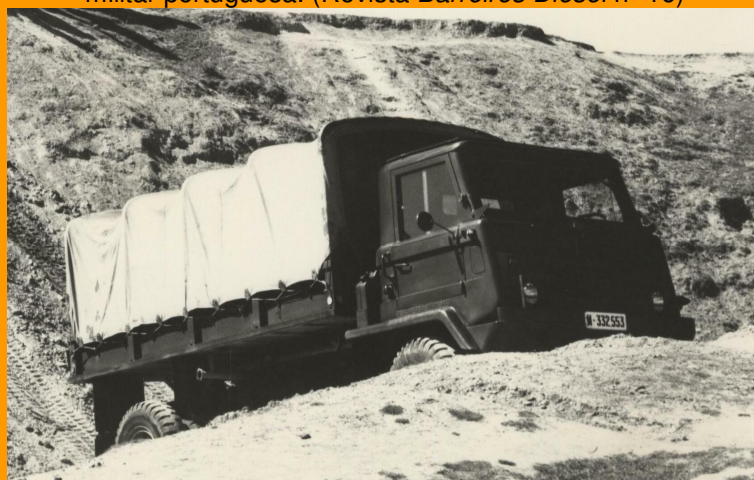
Pero la cosa todavía es más complicada, porque hubo una tercera y una cuarta cabina, ambas para un tercer camión distinto: al mismo tiempo que el *Panther II* de *cabina plana*, compareció durante la demostración de marzo otro vehículo de parecido tamaño y cabina bien diferente, dotada de unas características puertas acanaladas, con dos salientes pivotantes con su parabrisas y guardabarros plano, con un ángulo. La única fuente capaz de arrojar alguna luz sobre él ha sido una conversación personal con D. Mario Gamarra, responsable directo del diseño.

Este informador privilegiado nos comunicó que se trataba de un todo-terreno específicamente militar que no llegó a tener nombre, porque solo existió como prototipo, a pesar de ser estrictamente simultáneo al prototipo *Panther II*, compartiendo con él algunas soluciones técnicas, aunque carecía de sus ruedas de recambio en posición vertical. Don Mario Gamarra también nos explica que se trató de un proyecto de investigación y desarrollo para el que gozó de total libertad, lo que se tradujo en que el innominado 4x4 gozó de componentes y prestaciones que incluso hoy lo mantendrían relativamente al día...

Este prototipo, agregamos nosotros, ya se había presentado en Lisboa «en los últimos días» de 1962 al *Exército Português*, incluso exhibiendo matrícula militar en ME-¹; el ejemplar usado en marzo siguiente ante el ministro español del Ejército, seguramente el mismo de Lisboa, lucía matrícula civil anterior en un mes al *Panther II* de cabina que hemos llamado *plana*.



El todo-terreno medio sin nombre, durante su presentación en Lisboa a finales de 1962, luciendo matrícula militar portuguesa. (Revista *Barreiros Diesel* nº 16)



El todo-terreno medio sin nombre, durante su exhibición ante el ministro del Ejército en marzo de 1963. (Archivo de la *Fundación Eduardo Barreiros*)

¹ Revista *Barreiros Diesel* nº16, de julio de 1963.

El asunto aún se complica más, porque del mismo camión sin nombre hay fotografías con otra cabina que también tiene puertas acanaladas y los salientes bajo el parabrisas, pero a esto una ostensible diferencia: guardabarros semicircular, parachoques envolvente más alto y faros dispuestos en diferente lugar. Una vez más es Don Mario Gamarra quien nos saca de dudas, explicando que el proyecto comportaba un avanzado concepto de modularidad que incluía cuatro diferentes cabinas intercambiables, y las fotografías mencionadas, que proceden de su archivo, simplemente describen otra de ellas...

Otras modalidades de cabina sobre el camión militar sin nombre, alguna vez mencionado como *todo-terreno 1963*: nótese en todas el característico canal en la puerta y el guardabarros curvo (Colección de D. Mario Gamarra, a través de la *Fundación Eduardo Barreiros*).



Cabina abierta



Mostrando la situación del cabrestante

Capota dura

Más complicado para el mayor

En cuanto al 6x6 *Panther III*, el proceso fue mucho más complejo. Con fecha 13 de noviembre de 1961 se fundó con la empresa británica *AEC (Associated Equipment Company)* una firma mixta denominada **Barreiros-AEC**, destinada a producir autobuses y camiones volquete (*dumpers*): en la segunda de estas facetas apareció un camión de tres ejes con transmisión 6x4 y cabina *chata* que, sin la menor duda, anuncia la del *Panther III* que no llegaría a recibir el Ejército y las definitivas de los *Comando/Panther II*, aunque en el caso del *dumper* el frontis enmarca los cuatro faros dentro de un arco oval en relieve a todo lo ancho, completamente ausente de todos los modelos posteriores. Parece que dicho volquete no superó la fase de prototipo ni alcanzó a denominarse *Panther III*: ni siquiera nos consta que **Barreiros-AEC** hubiera llegado a producir industrialmente *dumpers*.



El prototipo de *dumper* 6x4 **Barreiros-AEC** de 1962, previo al *Panther III*.

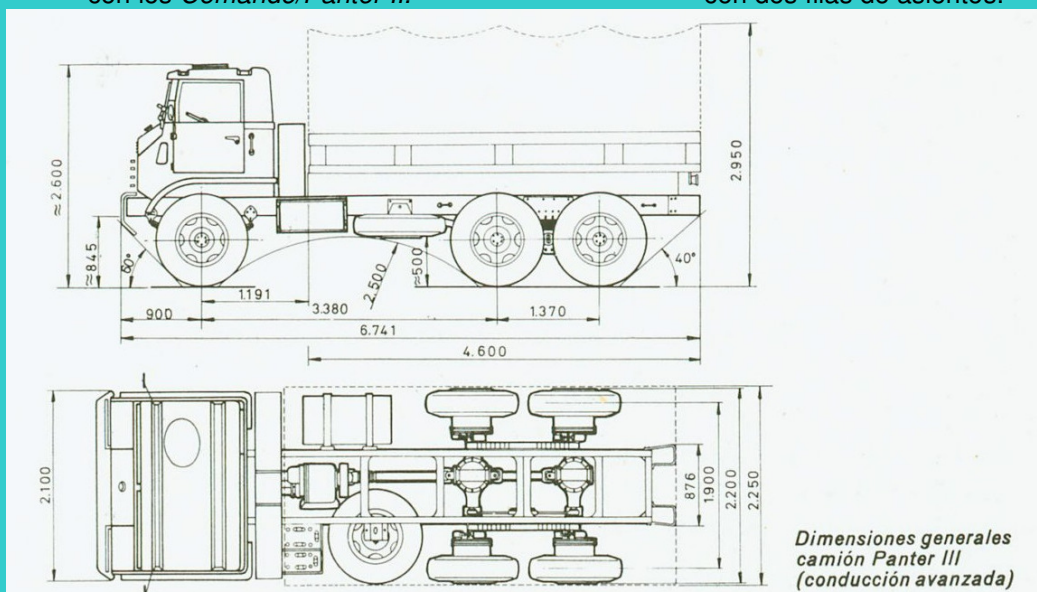
En segundo lugar sí que topamos con un *Panther III*, y es el de frontis *chato* sobre la misma cabina de los *Comando/Panther II* definitivos, con solo dos faros, mientras que el radiador vertical sobresale de la plancha frontal inclinada: no hay el menor indicio de que haya servido en ningún ejército ni de que haya llegado a evaluarlo el español, pero tuvo una variante de cabina alargada, esto es, con segunda fila de asientos, y esta sí que conoció servicio con el Ministerio de Obras Públicas español.



El *Panther III* de frontis *chato* que compartía cabina con los *Comando/Panther II*.



Tuvo variante de cabina alargada con dos filas de asientos.



El *Panther III chato*, técnicamente denominado con más propiedad de *conducción avanzada*.

Acaso sea posterior otro *Panther III* de motor prominente inserto en una cabina de frente plano similar a la del *Comando* –no igual–, es decir, que deja de ser *chata*. Agrega un gran filtro de admisión externo sobre el guardabarros izquierdo, con dos grandes rejillas protectoras de faros, y parachoques frontal prolongado hacia abajo. Parece el paso inmediatamente anterior a adoptar la cabina de estilo norteamericano, pero realmente no podemos asegurar que no precediera a los antes relacionados. De fecha indeterminada hay tres fotos bien conocidas de este vehículo, que insinúan si alguno de los anteriores *chatos* lo sería por integrar motores de menor volumen.



En este prototipo de *Panther III*, caracterizado por su gran filtro externo, el voluminoso motor sobresalía de la cabina *chata* parecida a las de los *Comando* y *Panther II*. Probablemente fue a partir de él que se optó por servirse de la cabina norteamericana standard. (Archivo de la *Fundación Eduardo Barreiros*)

El producto final también optó por una cabina *con morro* o, en terminología menos vulgar, de conducción retrasada, directamente calcada de la *standard* en los camiones militares norteamericanos, y es ahí donde se completa el *Panther III*, no solo los pocos entregados al Ejército Español, sino la posterior serie saudí y los civiles, que también hubo: en 1968 era el más caro de los productos comerciales *Barreiros*, ya que costaba 1.020.800 pesetas (hoy harían 6135 euros). Conviene puntualizar que, a pesar de ser de la clase 5 toneladas en todo-terreno, la cabina *Barreiros* poseía los detalles distintivos de los *Reo* de 2½ t. en lugar de aquellos de los *Continental*, sus equivalentes en categoría. No omitiremos un hecho obvio: los *Barreiros* de cabina *Reo* lucían un peculiar ajuste algo antiestético, porque las líneas horizontales de la cabina no eran exactamente paralelas al bastidor, sino ligeramente inclinadas hacia atrás.

Sorprende comprobar en los planos de dimensiones que las dos variantes del *Panther III* ofrecidas publicitariamente, la de *conducción adelantada* y la de cabina *Reo*, medían exactamente igual, 6,741 m. máximos, con idénticas distancias entre todos sus ejes, con lo cual la caja de la primera era mucho más larga, 4,6 frente a 3,85, resultado de ser mucho más corta la cabina *chata*.



Prototipo de *Panther III*, ya con la cabina tipo *Reo* norteamericana, pero con dos peculiares estrías horizontales en la puerta y filtro aéreo, todo lo cual desaparecería en la serie. Conduce Eduardo Barreiros y lo acompaña Juan Carlos de Borbón, durante su visita a la factoría en febrero de 1964 (Archivo de la *Fundación Eduardo Barreiros*).

También cabe puntualizar que durante las presentaciones de febrero/marzo de 1963, con dicha cabina de tipo *americano* hubo al menos dos ejemplares de demostración, con sendas matrículas civiles de primeros del mismo año separadas cinco semanas, y ambos lucían dos estrías paralelas de refuerzo horizontal en las puertas, ausentes en los fabricados en serie. Más interesante: el segundo de dichos ejemplares –de matrícula contemporánea a los prototipos de *Comando/Panther II*– protagoniza una nueva presentación el 5 de febrero de 1964 ante el príncipe Juan Carlos, y en esa ocasión, conservando la puerta anterior, luce tubos aéreos de aspiración y escape, semejantes al *kit* de vadeo profundo de los camiones norteamericanos...

CUADRO 2: Los TODO-TERRENO MILITARES BARREIROS desde 1962

<i>nombre</i>	<i>motor</i>	<i>HP</i>	<i>año</i>	
<i>Comando</i> 4x4, 1½ toneladas de carga en todo terreno (3 en camino)				
KA-90	AG26 (A90)	90 gasóleo, 100 gasolina	1963	cabina adelantada (dos distintas); preserie de 25 para Ejército Español
<i>prototipos sin nombre</i> 4x4, ¿2½? toneladas de carga en todo terreno				
---			1962	cabinas adelantadas (guardabarros anguloso/semicircular), dos o más
<i>Panther II</i> 4x4, 2½ toneladas de carga en todo terreno (5 en camino)				
PB-125	BG24	115 gasóleo, 125 gasolina	1963	cabina adelantada (dos distintas); preserie de 25 para Ejército Español
6x4, 18 toneladas de carga en camino (vehículo no militar, pero antecedente de los que siguen)				
Barreiros - AEC	B26	170	1962	prototipo de <i>dumper</i> ; chasis AEG, cabina unipersonal adelantada similar a las finales de <i>Comando/Panther II</i> , pero arco frontal
<i>Panther III</i> 6x6, 5 toneladas de carga en todo terreno (10 en camino)				
PB-185	B26	170	1962	prototipo: cabina adelantada como las finales de <i>Comando/Panther II</i> ; cabrestante trasero. Otra cabina alargada con dos filas de asientos
---				prototipo con cabina <i>chata</i> cortada para el motor sobresaliente
PB-185	BG26	170 gasóleo, 186 gasolina	1963	cabina tipo Reo/Continental ; preserie de 25 para Ejército Español
6618M	B26	170, solo diesel	1969	difiere del anterior en las ranuras laterales del capot; contrato: 200 para el Ejército de la Arabia Saudita, trato cerrado en 03.68