

# LOS GIGANTES ALADOS DE PEGASO

Los dos primeros camiones que en los años 80 abrieron la senda de la marca Pegaso en el rally Dakar gozan de buena salud conservados en la Fundación Jorge Jove. Dos unidades que hace más de 30 años asombraron al mundo logrando terminar el reto africano con un vehículo casi de serie.

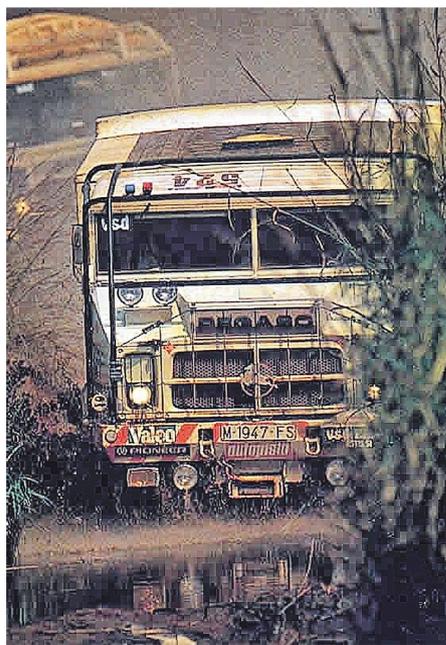
Por **Oscar Ayerra**

Frente a los grandes mamuts del desierto con 700 caballos como los Mercedes o los Man, Pegaso, con su enjuto y compacto camión de solo 220 cv, conseguía ganar el Dakar en su categoría de 10 toneladas, además de alzarse con el tercer puesto en la general de camiones. Algo que sorprendió a todos. Esta hazaña ocurría en 1986 en la que suponía la tercera participación de Pegaso en esta prueba. Una aventura que había comenzado en 1984 y que elevaría a la marca del caballo alado a estar entre las grandes del desierto en los años 80. Nueve participaciones en este singular rally dan prueba de que los camiones Pegaso dejaron una huella especial durante casi una década. Desgraciadamente su aventura se truncó en 1992 con la venta de Enasa, casa matriz de Pegaso, a Iveco.

Volviendo atrás, todo había comenzado cuando Enasa decide participar en la sexta edición de este rally nacido en 1979 como un nuevo medio de potenciar sus productos. En la salida, el equipo Pegaso solo contaba con un solo inscrito, cuyo piloto, Carlos del Val, y su camión, casi de serie, afrontaban el duro reto de atravesar África. El modelo era el 6048, una especie de versión militar adaptada. Esta unidad, con matrícula de M-1947-FS, conseguiría estar entre los únicos 12 camiones que llegaron a Dakar de un total de 34 que salieron de París.

El año siguiente, viendo la hazaña conseguida, Enasa apuesta por la prueba añadiendo un nuevo tipo de camión, el 7222, una evolución del primero, consiguiendo un meritorio 20 puesto en la general.

En la edición de 1986 se alinean cuatro colosales, una apuesta fuerte, y es aquí donde el piloto Salvador Cañellas consigue ese primer puesto,



consolidando a Pegaso con un lugar de honor en el rally más duro del mundo.

El año siguiente, Pegaso llega con dos verdaderos fórmulas 1 de la arena, los 7223. Dos prototipos con infinidad de mejoras y con el motor en posición trasera. Sin embargo no logran termi-

nar la prueba por problemas de ajuste.

Al entrar 1989, la competición de camiones queda limitada a raíz de un accidente donde un camión vuelca al saltar una duna a más de 180 km/h en el que perdería la vida uno de los copilotos. De este modo la organiza-

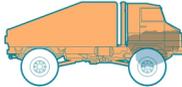
## La saga en el Dakar

En las 9 ediciones en las que participó Enasa, cuatro fueron las principales líneas, con infinidad de variaciones, que formaron parte de la gran aventura Pegaso



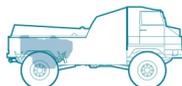
**3046, la primera en llegar**

Fue el primer Pegaso en participar en la prueba africana, la base era la del Pegaso 3046 militar, también llamado «Egipto»



**7222, evolución lógica**

Sustituto del 3046. Se le aumentó la potencia además de mejoras en su estructura. Con este modelo, Salvador Cañellas ganó el Dakar en su categoría en 1986



**Proto 7223 / 7227, de carreras**

Sobre la base del 7222 se desarrolló este prototipo de carreras. Con el motor alzado en la parte trasera ganaba en estabilidad y tracción, aumentando su capacidad de salto. El 7227 era una evolución del 7223



**Troner / Tecno, más discretos**

A finales de los 80, entran en escena los Troner y Tecno con diferentes adaptaciones en todas las ediciones en las que participaron

## Participaciones

Hasta que en 1992 Enasa definitivamente pasaba a manos de Iveco, filial de Fiat, Pegaso estuvo presente en nueve ediciones

Año	Inscritos	Modelos
1984	1	3046
1985	2	3046 y 7222
1986	4	7222
1987	3	7222
1988	4	7223 proto
1989	4	7223 proto, 7227 y Troner
1990	3	3046, Troner y 7222
1991	4	3046, Tecno y 7222
1992	1	3046

ción acababa una carrera donde cada vez estaba más cerca la supremacía de camiones frente a coches o motos.

La última participación como equipo Pegaso oficial se produjo en 1992 aunque con labores de asistencia y logística.



**EL PRIMERO**  
De camión militar fue el ejército egipcio a terminar octavo en el rally París dakar de 1984. Tras 36 años se conserva en un estado más que aceptable



**EL 7222**  
Este camión ganó el Dakar de la clase de 10 tn. hace 34 años. Hoy todavía conserva alguna de sus últimas actuaciones

## EL PRIMERO DE LA SAGA

Nació como camión militar para diversos ejércitos y se denominó popularmente como «Egipto» en referencia al contrato que firmó Enasa con el país africano por la venta de más de 10.000 unidades de este singular 4X4. En seguida mostró unas cualidades excelentes para todo tipo de terrenos. En 1984, Carlos del Val, piloto profesional con experiencia en diferentes pruebas africanas, incluido el Dakar de 1982, decide utilizar este vehículo para afrontar el reto de volver a las arenas africanas. Una máquina que conocía muy bien. Justo un año antes utilizó un «Egipto» como caravana durante la grabación de un programa de la Televisión Española, «Los Robinsones en África». Una verdadera prueba de dureza y fiabilidad que superó a lo largo de 23.000 kilómetros y que le aportó la suficiente seguridad como para lanzarse al año siguiente a afrontar la gran aventura del Dakar.

Esta unidad, matriculada en diciembre de 1983, completó con pesos pesados como Man, Daf o Mercedes. Con lo que nadie contó era que pudiese llegar al lago rosa de Dakar. Hecho que así

ocurrió y en la octava posición. Una proeza que asombró a todos y puso de manifiesto el gran trabajo realizado por Pegaso en su camión de serie, ya que apenas contaba con modificaciones en la suspensión y algunos refuerzos extra. Esta unidad participó también al año siguiente aunque tuvo que abandonar por un accidente. Años más tarde es trasladado desde la sede madrileña de Enasa a los almacenes del Museo de la



Automoción de Salamanca. Empezando el nuevo siglo es donado a la Fundación Jorge Jove como parte de los fondos históricos de Pegaso en espera a ser revalorizado como patrimonio deportivo histórico dentro del futuro museo de la automoción de A Coruña.

## ARQUEOLOGÍA DE CLÁSICOS

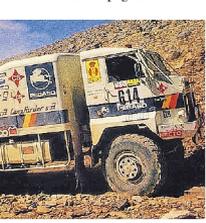
En cuatro semanas dará comienzo una nueva edición del Dakar. Esta edición cuenta como principal novedad la nueva categoría de clásicos, donde cualquier vehículo que haya participado en el Dakar antes del año 2000 podrá inscribirse para la salida el próximo 3 de enero en Arabia Saudita. Todo una vuelta atrás en el tiempo y que seguro traerá consigo una puesta en valor de estas máquinas que empezaban a quedarse olvidadas. Una oportunidad para recuperar parte de la historia africana.

Recuperar o restaurar estas piezas históricas siempre es el último paso de una labor que comienza por documentar perfectamente cada unidad. Conocer su pasado es esencial para no caer en engaños. Es aquí, en esta labor de arqueología industrial, donde en el caso concreto del Dakar no es una tarea fácil.

Muchas veces localizar una matrícula, un número de chasis o los dorsales de carrera es suficiente para seguirle la pista pero hay casos que son un verdadero galimatías debido a las caracte-

Corría enero de 1986 y Pegaso decidía poner a tres de sus camiones en primera línea de salida en París. Dos máquinas del mismo tipo, los modelos 7222, con 220 cv y turbo en lo que Carlos del Val y Salvador Cañellas comandaban la expedición, una tercera unidad del mismo tipo serviría como asistencia. A ellas se uniría también un bravo piloto belga en calidad de privado. Todas, unidades de serie con algunas modificaciones en la suspensión y barras estabilizadoras se enfrentaron a moles de más de 700 caballos. Fueron sorprendiendo etapa tras etapa, en concreto la unidad que vemos en las fotos, pilotado por Cañellas, ganó tres de las etapas terminando primero en la categoría de 10 toneladas y tercero en la general de camiones, el mejor resultado de una marca española en el Dakar. Esta unidad también

participó en 1987 con los famosos colores Camel, junto a otros dos de similares características, terminando tercero en la categoría pilotado por Carlos del Val. Una vez terminado el rally es almacenado en las dependencias del centro Pegaso hasta que es trasladado a los almacenes del museo automotriz de Salamanca junto a la otra unidad de estas páginas. Durante



estos años sufrió varias transformaciones incluidas las estéticas de dudoso criterio. Finalmente, a mediados de la primera década del nuevo siglo, es cedido a la Fundación Jorge Jove y desde entonces se mantiene a buen recaudo como patrimonio automotriz único.

ísticas obvias de la prueba. Seguir la pista a estos vehículos siempre es un reto. A los cambios obvios de patrocinador se unen los cambios de todo tipo de piezas debido a accidentes, modificaciones en carrera o evoluciones en cada edición. Motores, cabinas, ejes, o chasis cambiaban de vehículo en infinidad de ocasiones. Incluso hasta las propias matrículas fueron objetos de cambio no solo entre camiones sino entre distintas categorías. La reglamentación solo exigía el seguro a efectos

legales en tramos neutralizados. Un cambio de chasis, por ejemplo, podría exigir una nueva matriculación o simplemente un vehículo que participaba un año podría estar formado por dos de ediciones anteriores, una especie de monstruo de Frankenstein con el mejor de cada cuerpo. Por ello, las labores de seguimiento histórico son, a veces, complejas. De las 12 unidades que se crece formaban la saga Pegaso, hoy solo se sigue la pista, por los problemas descritos, a menos de la mitad.