

He aquí los nuevos pesados de Barreiros. Cuatro gigantes que son el fruto de 20 años de experiencia.

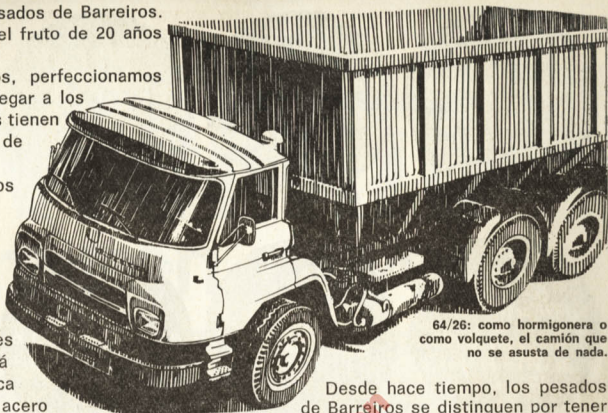
Durante esos 20 años, perfeccionamos nuestros motores hasta llegar a los nuevos B-26 y B-36. Ambos tienen más CV que cualquiera de sus competidores. Sin sobrealimentar. Por eso, los pesados de Barreiros se especializan en mover cargas enormes con agilidad.

Pero no son sólo sus motores lo que hace de estos camiones los mejores del mercado. También está la servodirección hidráulica integral ZF. El bastidor de acero

estampado en frío, con sección en U. Los frenos neumáticos con válvula doble y circuitos independientes, y además

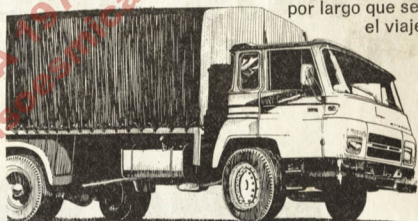
62/26: la cabina más cómoda para llevar 26 Tm. a cualquier punto de Europa. de serie para total seguridad. Y por supuesto están sus famosas cajas de cambio.

Por si todo esto fuera poco, está la comodidad.



64/26: como hormigonera o como volquete, el camión que no se asusta de nada.

Desde hace tiempo, los pesados de Barreiros se distinguen por tener la mejor cabina de España. Todo, desde los asientos anatómicos hasta la radio y la calefacción, está pensado para que el conductor no se cansé por largo que sea el viaje.



42/20: la mejor cabina de España.

En una palabra, estos Barreiros son cuatro soluciones gigantes a los problemas del transporte pesado.

Los Barreiros duran más porque son más duros



26/26: dos ejes direccionales para mover 26.000 kilos con agilidad y seguridad.



Empresa de hoy y del futuro.

**CUATRO PESADOS QUE PISAN FUERTE**

# LA TECNOLOGIA CHRYSLER Y EL SERVICIO DE VENTAS DE SATE, DOS RAZONES PODEROSAS PARA QUE VD. ELIJA LOS CAMIONES BARREIROS.



Para lograr la avanzada tecnología de sus camiones, Chrysler realiza constantemente un esfuerzo impresionante de investigación. Esto le permite ofrecer a Vd. los mejores vehículos del mercado. Pero si Vd. desea encontrar el servicio de ventas más completo de Madrid debe elegir el que le ofrece SATE. Consúltenos.

**Cambus 1975**

**archivo pegaso esmicamion**

## SATE

Plaza del Conde Casal, 5  
Tl. 404 53 82 - 83  
MADRID

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER  
ESPAÑA

# ¿POR QUE LAS GRANDES EMPRESAS DESTACAN QUE SUS ENVIOS SE HACEN POR CARRETERA COMO UNA VENTAJA MAS DE LA MERCANCIA?



## LA SEGURIDAD DE LOS CAMIONES BARREIROS DE CHRYSLER REAFIRMA LAS VENTAJAS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.

Cuando las grandes empresas, las industrias que producen diariamente grandes cantidades de artículos de consumo, de piezas y bienes de equipo, argumentan sus ventajas, es usual que destaquen las características de su mercancía.

Pero, de un tiempo a esta parte, todas las argumentaciones, aún entre competidores, ponen de manifiesto una ventaja común: Destacan el hecho de poseer una flota propia de vehículos para el transporte de la mercancía.

Y lo destacan como una evidencia más

de mejor servicio: transporte por carretera, directo y rápido. Están ofreciendo seguridad.

Seguridad en el medio propio que facilita la absoluta seguridad de control. De la fábrica al cliente. Directamente. Inmediatamente. Seguridad en los Camiones Barreiros.

Los Camiones Barreiros de Chrysler son, como el transporte por carretera, una garantía directa para asegurar las entregas rápidas, directas, en perfectas

Por eso, cada día es mayor el número de empresas que testimonian su confianza en el transporte por camión, adquiriendo su propia flota de Camiones Barreiros.

Porque están seguros de su rendimiento. Porque conocen el servicio constante que garantiza Chrysler. Y porque si el transporte por carretera es una ventaja para el producto. ¿Por qué no decirlo?



## Cambus 1975

## archivo pegaso esmicamion



Utilizamos sólo lubricantes CEPSA

PARA LLEVAR MAS, MAS LEJOS.



**AUTO REVISTA 1972**  
archivo perasoemcamion



**Mesa Re**



**CAMBUS 1975**  
**archivo pegasoescamion**

*Empresa Montaña, S.A.*

**CENTRAL: Virgen del puerto 5. Tel. 2657400 Telex: 22776**

**MADRID**

# EL SALON DE ESCOCIA EN DIRECTO



## LA MAYOR ATRACCION, EL DODGE DE CHRYSLER ESPAÑA

El Salón de Escocia es una de las más curiosas experiencias para el verdadero profesional del camión. No es exclusiva de este país, sino común a toda Gran Bretaña. Esta experiencia viene dada por la enorme afición y profesionalidad que respecto al camión allí se respira. Normalmente todos los camiones tienen una decoración que evidencia que, además de ser el arma de trabajo de quien lo conduce, también es una especie de hobby de su propietario.

Otro cantar es la tecnología del vehículo industrial, no hace mucho una de las más completas del mundo y que, sin embargo, últimamente no alcanza ese nivel que todos hemos conocido. Parece ser que actualmente se está llevando a cabo un verdadero sprint, para volver a

situarse en ese puesto que, además, tanta fama ha dado en su tiempo al camión inglés. La culpa de este retraso puede achacarse a los problemas laborales, propios del país.

Sentando estas dos premisas, para situar al lector en este salón (y su circunstancia), pasamos a comentar la presencia española en dicho certamen.

Como ya habíamos anunciado en **CAMBUS** (número 34, pág. 28), se estaba preparando una serie a la inglesa del tracto-camión español Barreiros 4238T que tan eficiente servicio está haciendo a las firmas españolas. La presentación de este modelo, pues, ha revestido carácter de gran novedad en este salón, ya que como recordamos, está capacitado para rendir una potencia de 270 CV, lo

que para una carga total de 32 toneladas permitida en Inglaterra para ese tipo de tracto camiones, lo sitúa en una posición muy interesante dentro de los vehículos disponibles en las Islas Británicas. Se trata por tanto de una buena baza de la Chrysler Internacional que, como sabemos, tiene centralizada en España -por méritos propios- la responsabilidad del diseño de camiones. Por tanto, a partir de ahora, no sabemos si los vehículos que salgan de la mesa de diseño y laboratorios de Chrysler España en Villaverde, serán Barreiros o Dodge; de todas formas, lo que nos importa es que sigan teniendo el cada día más alto índice de calidad que, como españoles, deseamos para esta combativa firma.

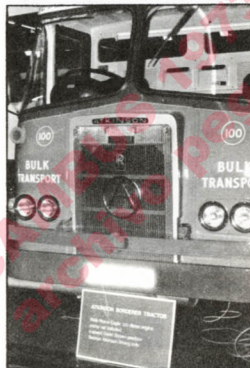
# SALON DE ESCOCIA



En la fotografía, Mr. Geoffrey Ellison, director de Ventas y Marketing de la Chrysler G.B., conversando con nuestro director.



Un momento de la visita que el grupo de periodistas españoles, invitados por Chrysler España, efectuamos a las instalaciones de Linwood. Esta es la única fábrica radicada en Escocia. En ella se emplean 8.500 empleados, constituyendo, por tanto, el centro de trabajo más importante del país. Recordemos que Chrysler Reino Unido ha producido en 1977 263.452 coches y 24.145 vehículos comerciales.



El modelo presentado en este salón no es otra cosa que la variante del 4238T Turbo 300 actualmente vendido en España.

En la presentación, muy a la inglesa, no faltó la atractiva muchachita de turno que le dio un aire simpático al stand.

Centrándonos en la unidad, ésta ya portaba los colores de una empresa escocesa, lo que confería un aire familiar para el visitante del país.

## UN VIEJO CON PERSONALIDAD

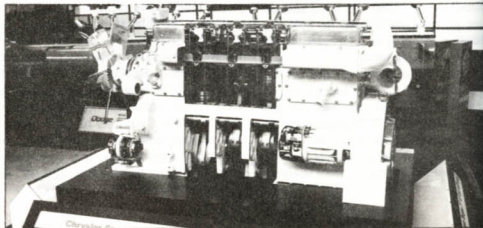
El Atkinson es un camión que sigue fiel a una línea antigua en cuanto a su cabina, pero con soluciones técnicas que ya en su día aportó aún vigentes.

Este modelo fotografiado, como vemos, lleva motor Rolls Royce, concretamente el reciente Eagle 220 CV (6 cilindros en línea) de 12.170 cc. Se trata de un motor de aspiración natural cuyo resultado está siendo bastante positivo en el mercado inglés, donde goza de un prestigio envidiable.

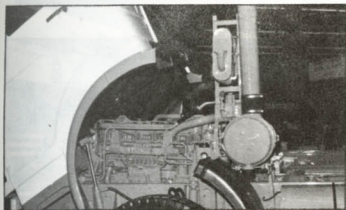
Este camión está dotado con la caja de cambios Fuller RTO-610, pudiendo montar, opcionalmente, la David Brown 06-600 de seis velocidades.

Vista del motor 12 litros Barreiros BS 36 que equipan los modelos grandes de la firma en España, y que gracias a esta curiosa presentación permitía mostrar sus elementos mecánicos claramente.

Está visto que los británicos "conocen" mucho de camiones y, por tanto, saben "venderlos" adecuadamente en el propio stand. El motor concretamente, ha sido seccionado en España. Lo que hace falta es que seccionen otro para las exhibiciones nacionales.



# SALON DE ESCOCIA



## NUOVA LINEA DE MEDIOS Y PESADOS PARA LEYLAND

De acuerdo con las actuales exigencias y también para actualizar su gama, ya pasada de moda, Leyland ha presentado la nueva serie que en el mercado inglés ha de presentar una dura batalla a las marcas tanto nacionales como de importación que allí confluyen. Los nuevos modelos son: el Lynx, Bizon, y Buffalo para cubrir la gama de camiones articulados y rígidos de 16 a 32 toneladas. Están propulsados por motores de la famosa gama Leyland 500 Diesel.

En las fotografías, dos aspectos del stand, donde se puede apreciar el que la cabina abatible es un hecho importante en Inglaterra. La British así lo confirma con sus nuevos camiones.



## GUY CON MOTOR ROLLS ROYCE

Dentro de la gama que Guy tiene para el transporte con semi-remolque, ofrece cuatro versiones que cubren desde los 26.417 kg hasta los 34.536. Las principales diferencias estriban en el motor utilizado, que puede ser desde el Leyland hasta el Rolls Royce, con 12.170 cc. Las respectivas potencias son: 162 CV/2.600 r.p.m. y 265/2.100 r.p.m.

## SCAMMEL CRUSADER

Todos los Scammell presentados a este certamen estaban propulsados por el motor Rolls Royce. Concretamente este que aparece en la fotografía, un tracto camión, denominado Crusader 220 4x2, montaba el MK3 de seis cilindros en línea que da 220 CV a 2.100 vueltas. Lleva un embrague monodisco de 432 mm de diámetro accionado mecánicamente. La caja de cambios es de 10 velocidades en toma constante.

La cabina que monta la unidad es de tipo sencillo; pero se puede conseguir con litera.



## SEDDON 24/4/TG

Esta unidad tractora va propulsada por un motor Perkins 354, alimentado por turbocompresor, que desarrolla 155 CV y está dotado con una caja de cambios de cinco velocidades sincronizadas.

Como puede verse por la decoración, el camión es, en las Islas Británicas, algo al que puede tenerse tan decorado como lo permita la imaginación de su propietario, en este caso con diseño bastante clásico, por c'erto.



## EL BUS DE LEYLAND

El conocido Leyland National sigue haciendo acto de presencia en lugar de honor dentro del stand de la firma. En esta ocasión se presentó como vehículo suburbano, campo en el que, sin duda, está muy indicado.

# SALON DE ESCOCIA



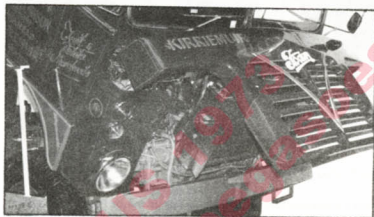
## FODEN CON MOTOR CUMMINS

Los "fabricantes del camión", como ellos mismos se denominan, presentaron un vehículo rígido de cuatro ejes para un peso total cargado de treinta toneladas, de acuerdo con la reglamentación inglesa. Lleva un motor Cummins NHK de 215 CV y una caja de cambios de la propia Foden con ocho velocidades. Su tara es de 8.534 kg.



## DAF

La firma holandesa presentó sus nuevos camiones de la serie 2800 que fueron exhibidos en el salón de Francfort. En esta nueva serie, la principal diferencia radica en la nueva situación de la cabina, ahora más alta y que permite un mejor confort interior. La más potente versión da una potencia de 320 CV DIN con turbocompresor y refrigerador del aire de admisión.



La cabina de este Foden es abatible y presenta un efectivo acceso al motor, ya que la carcasa delantera se abate totalmente. Obsérvese que el radiador también se abre estando anclado al bastidor en su parte inferior. De esta forma se permite, aunque algo complicadamente, llegar al interior del motor, sobre todo a las correas de distribución y ventilador. (ver foto inferior).



## VAUSHALL

Presentó en su stand un motor seccionado, equipado con su correspondiente caja de cambios, que siempre llama la atención del visitante.

## TRACTO-CAMION ERF

Dentro de una pretendida sencillez, la ERF ha presentado en esta ocasión un tracto-camión de dos ejes destinados a grandes combinaciones de unidad tractora semi-remolque, que abarcan tonelajes superiores dentro de la máxima capacidad.

Para las 43 toneladas, se recomienda un motor Gardner 6 LXB, más allá que para las 34 toneladas hay tres motores a elegir: se trata de un Gardner 8 LXB, el Cummins NHK 220 y el, cómo no, Rolls Royce Eagle 220.





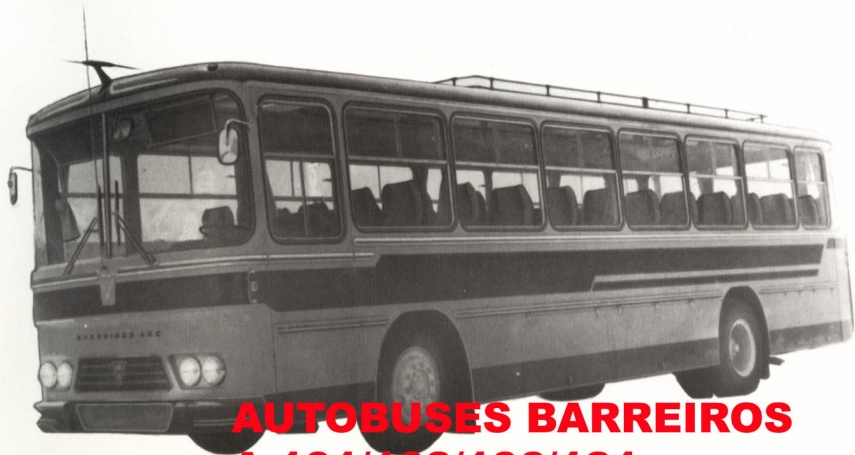
## BARREIROS

CARRETILLAS ELEVADORAS CB-3.500 y CB-2.500





**SAETA 75 OMNIBUS**  
**archivo pegasoescamion**

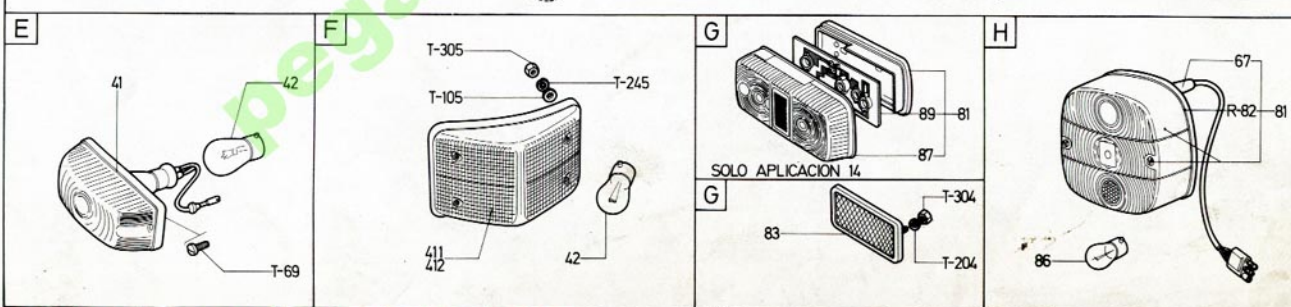
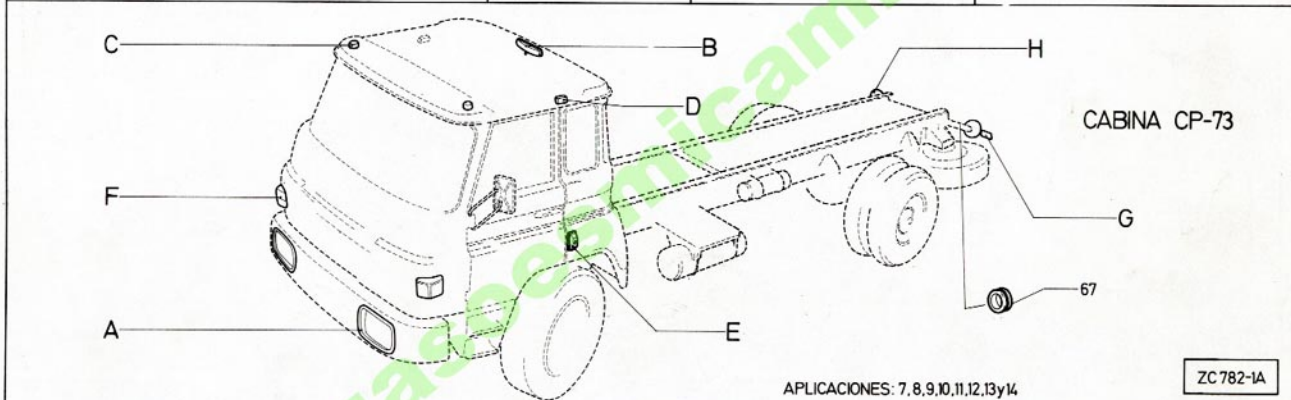
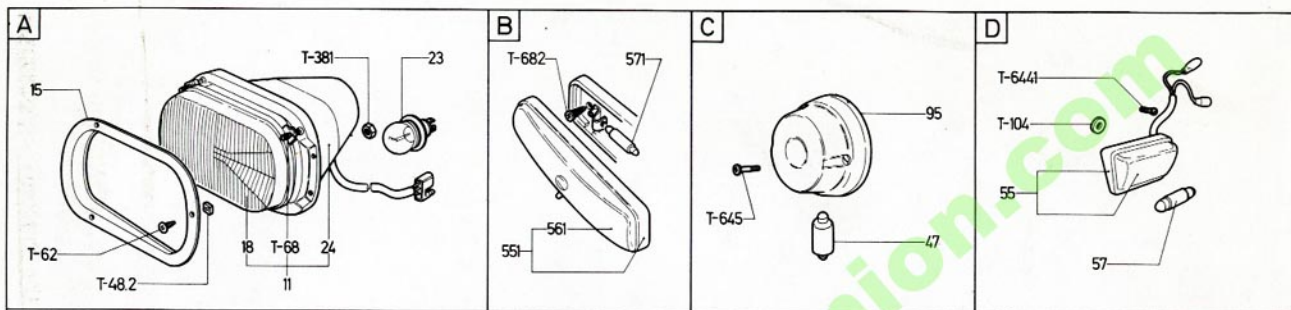


**AUTOBUSES BARREIROS  
A-101/103/106/131**

**archivo pegaso esmicamion**

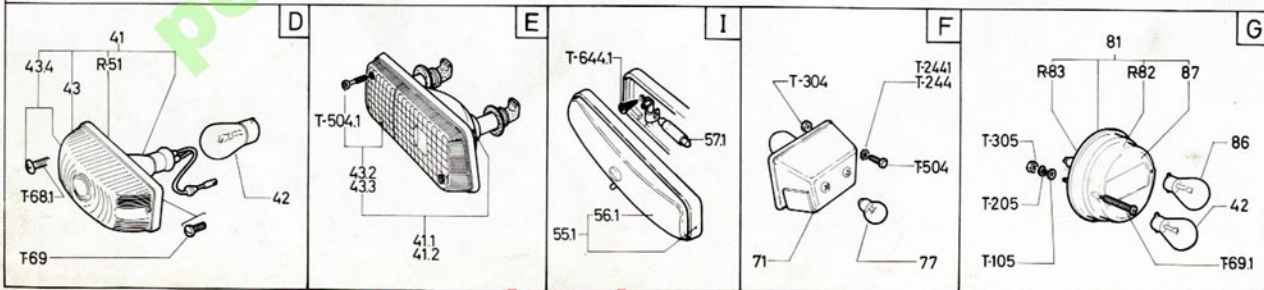
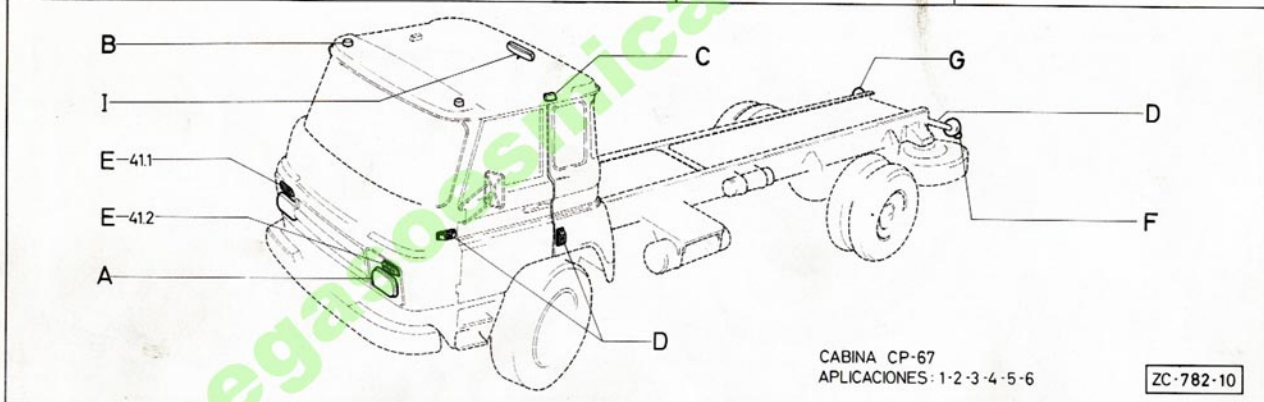
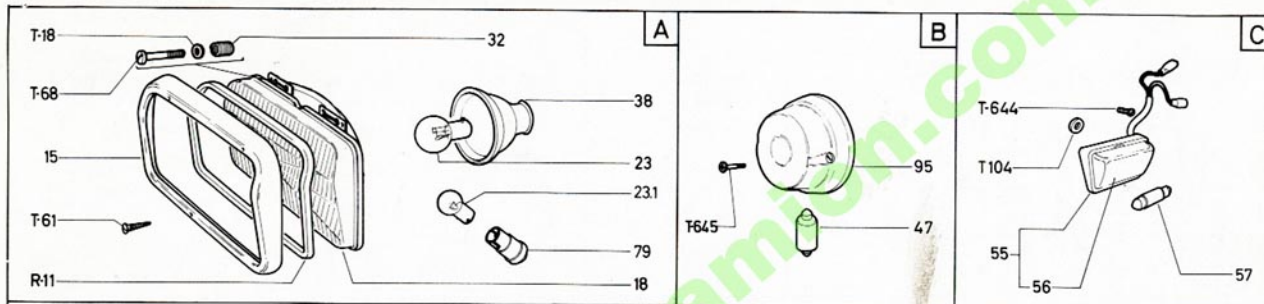


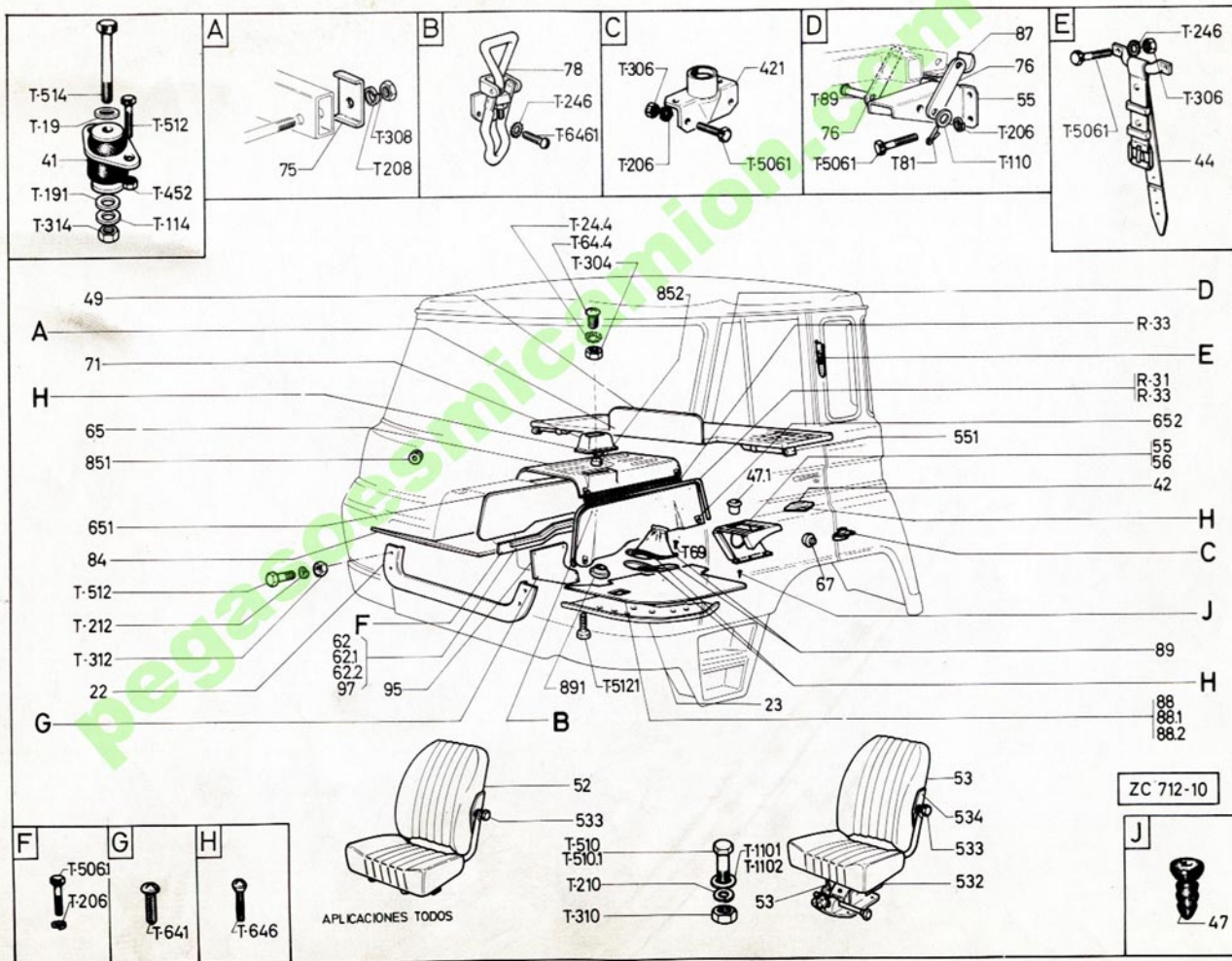
# BARREIROS 42/20



# BARREIROS 42/20

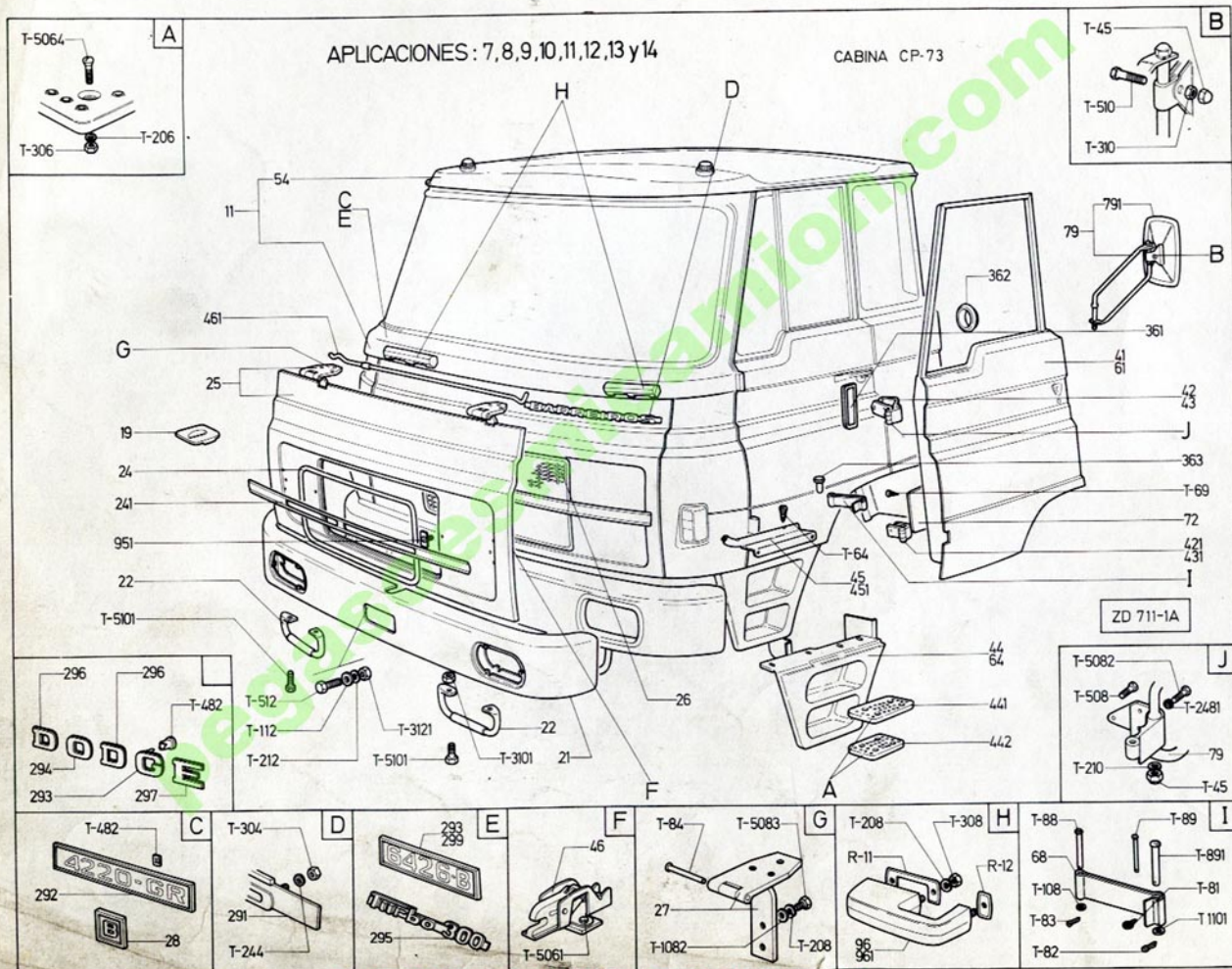
FAROS Y PILOTOS





# BARREIROS 42/20

CABINA



# BARREIROS 42/20

CABINA

