Autobuses de Transports de Barcelona S.A. 1940 - 2000

Alberto Martín Soler - ACEMA

Publicación electrónica **Nº 2**

AUTOBUSES
DE
TRANSPORTS DE BARCELONA S.A.
1948 - 2000

1

TMB

LOS AUTOBUSES DE BARCELONA:
Un recuerdo en fascículos

Inicio de la colección de fascículos de los autobuses en servicio desde 1948 hasta la actualidad.

Comenzamos una colección de fichas en las que aparecerá una muestra de los autobuses que durante mucho tiempo han estado junto a nosotros y a los que, quizás por el hecho de haberlos tenido tan cerca, día a día formando parte del paisaje urbano y de nuestras vidas, no les dábamos importancia y hoy ya hemos olvidado un poco como eran; otros, los más jóvenes, solamente los hemos conocido o por fotografías o por las "batallitas" que nuestros compañeros, más veteranos, nos explican al oírnos quejarnos porque tal vehículo tiene la dirección un poco más dura de lo habitual o del trabajo que cuesta en este modelo cambiar el alternador. "Si vosotros hubierais conducido y reparado Seida ya veríais lo que.....".

Cuando uno pasa por el depósito de Poniente ve la fila de autobuses aparcados esperando que alguien los compre, o simplemente el desguace, y piensa en los kilómetros que han recorrido y los años de servicio prestados. ¡Cuánto han aportado al día a día de la ciudad!... y, sin embargo, quizá dentro de unos años no recordaremos como eran. Esta modesta colección pretende refrescar la memoria y hacerles un pequeño homenaje. Por ello no se ha profundizado en demasía en datos técnicos, es sencillamente un acercamiento (con la ayuda inestimable de los antiguos "Boletines" y de las personas que escribieron en ellos) para recordarlos.

Hay que tener en cuenta que por razones de tiempo, ya que la serie se podría alargar mucho, se ha optado por presentar un vehículo de cada serie, o el más representativo, y a ser posible en su estado original.

Muchos lectores advertirán que faltan vehículos con sus respectivas modificaciones (eliminación de puertas, trabajos de carrocería, etc.), pero esto sería muy largo si pensamos que por ejemplo en el caso de los autobuses Chausson se podrían contabilizar al menos nueve variaciones de carrozado y pintado. También se solicita al lector que comprenda que al no existir fotos en color de algunos modelos es muy difícil conseguir reflejar el color original de la carrocería; se ha intentado reproducir de la forma más fidedigna posible, pero el tema del color siempre es discutible ya que a veces un mismo color, llamémosle ambiguo, visto por diferentes personas también recibe diferentes matizaciones e incluso probablemente sea nombrado de forma diferente.

Alberto Martín Soler

ACLO REGENT “CERRADO” Serie 401-445, 475-499

1
FICHA

3

TMB

1 FICHA

Series 401 a 445 y 475 a 499

Algún lector lo recordará realizando sus últimos servicios en el trayecto entre Plaza de Catalunya y el Zoológico (Zoobus).

En aquellos Aclo su segunda planta era llamada "Imperial".

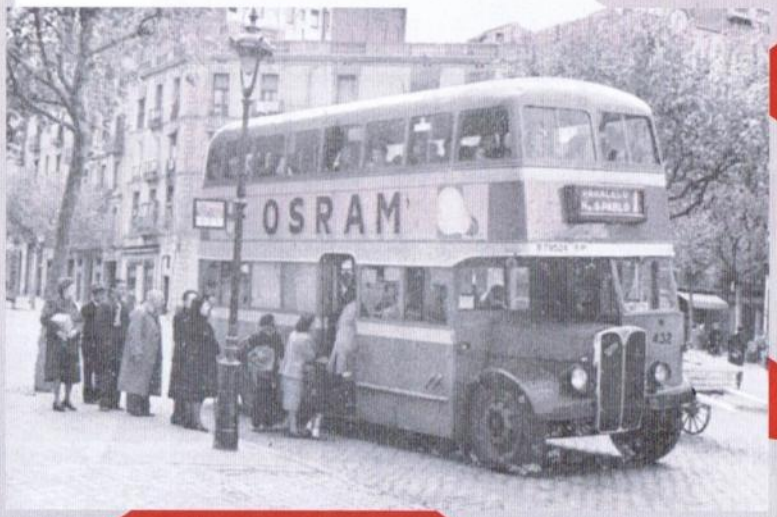
Su visión nos anticipa la recuperación que Barcelona hizo con los "Bus Turístics" de los autobuses de dos pisos.

En 1948 se importaron de Gran Bretaña los chasis sobre los que se carrozarían estos autobuses de dos pisos. Las primeras unidades adquiridas fueron cincuenta con motor de 120 CV. que se numeraron con las calcas 401 a 445 y 495 a 499. Estos vehículos disponían de imperial avanzado y una puerta en el centro del lateral derecho, accionada neumáticamente, Se les denominó como Aclos cerrados.

El Aclo calca 410 volvió a circular, después de ser restaurado, el 22 de abril de 1979 para trasladar desde la entonces Estación 'Barcelona Término' a Casa Antúnez a los miembros de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona y aún conservaba el casillero indicador de línea frontal, casillero que se "perdió" al ser pintado como ZOOBUS.

Su último viaje, esperemos que por el momento, lo realizó el 15 de abril de 1996 y lo llevó del depósito de Poniente al Museu del Transport del Clot del Moro en Castellar de N'Hug y, según dicen las personas que tuvieron la suerte de llevar el vehículo, tardó ocho horas en hacer el recorrido por sus propios medios, aunque, eso si, antes había sido revisado por el personal del Museu.

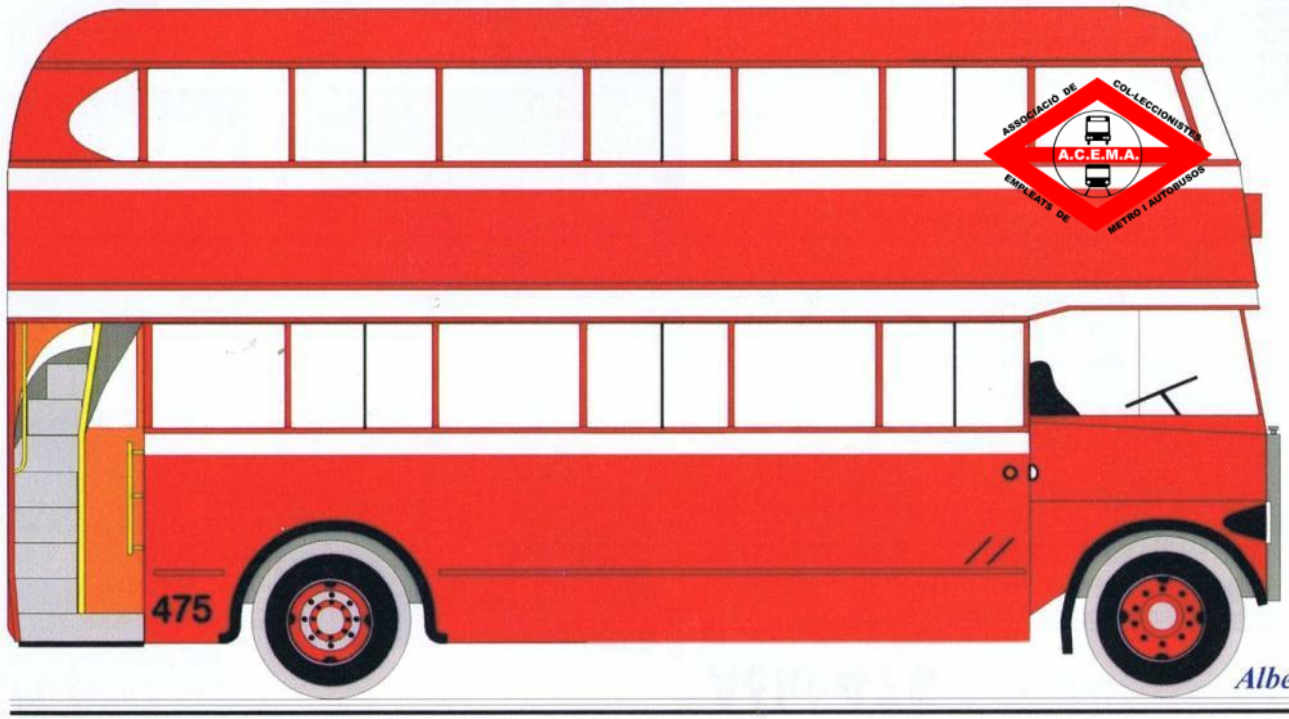
Serie Aclo 410.



TMB

ACLO REGENT "ABIERTO" Serie 475-499, 401-445

2
FICHA



5

TMB

2 FICHA

Aclo 475

En 1953 la serie se completaría con la adquisición de 20 unidades más, numeradas como 475 a 494; se diferenciaban de los anteriores por tener una plataforma abierta en la parte trasera, donde se encontraba la escalera de acceso al imperial; a éstos les llamarían Aclos abiertos.

El color de origen era el habitual de la Empresa, rojo, aunque los vehículos que se destinaron al servicio suburbano se pintaron de verde. Al principio de los 60 se pintaron de azul.

Serie Aclo 475.

Autobús Aclo nº calca 491 a su paso por Plaza Cataluña en 1959.

Prototipo efectuado en Carde y Escoriaza de un Aclo de 2 puertas. Calca 499.

Autobús Aclo nº calca 421 en la Línea 2.

Autobús Aclo nº de calca 410.

Foto Expomovil'78 del Aclo nº de calca 410. Al fondo prototipo de Pegaso 6038.

MODELO
Aclo Regent III

SERIES
401-445 y 475-499

CALCA
Del 401 al 445 y del 475 al 499

ENTRADA EN SERVICIO
1948

MOTOR
Tipo motor: A. E. C.
Cilindros: 6 en línea
Diámetro: 120 mm.
Carrera: 142 mm.
Cilindrada: 9.600
Potencia máxima: 125 CV. a 1.800 r.p.m.

CAMBIO VEL.
Cambio de 4 velocidades y marcha atrás

PLAZAS PASAJE
Del 401 al 445:
Asientos planta: 27
Asientos piso: 33
Total plazas: 60
Asientos: De tubo y contrachapado

Del 475 al 499:
Asientos planta: 34
Asientos piso: 27
Total plazas: 61
Asientos: De tubo y contrachapado

EJES
2

DIMENSIONES
Distancia entre ejes: 5.334 mm.
Vías:
Ruedas delanteras: 2.030 mm.
Ruedas traseras: 1.840 mm.
Espacio mínimo de giro : 20 m.
Del 401 al 445:
Carrozado: 8.200 x 2.490 x 4.369 mm.
Del 401 al 445:
Carrozado: 8.200 x 2.490 x 4.390 mm.

COLOR
Rojo
Verde (Servicio suburbano)
Verde T.B. los reformados a una planta

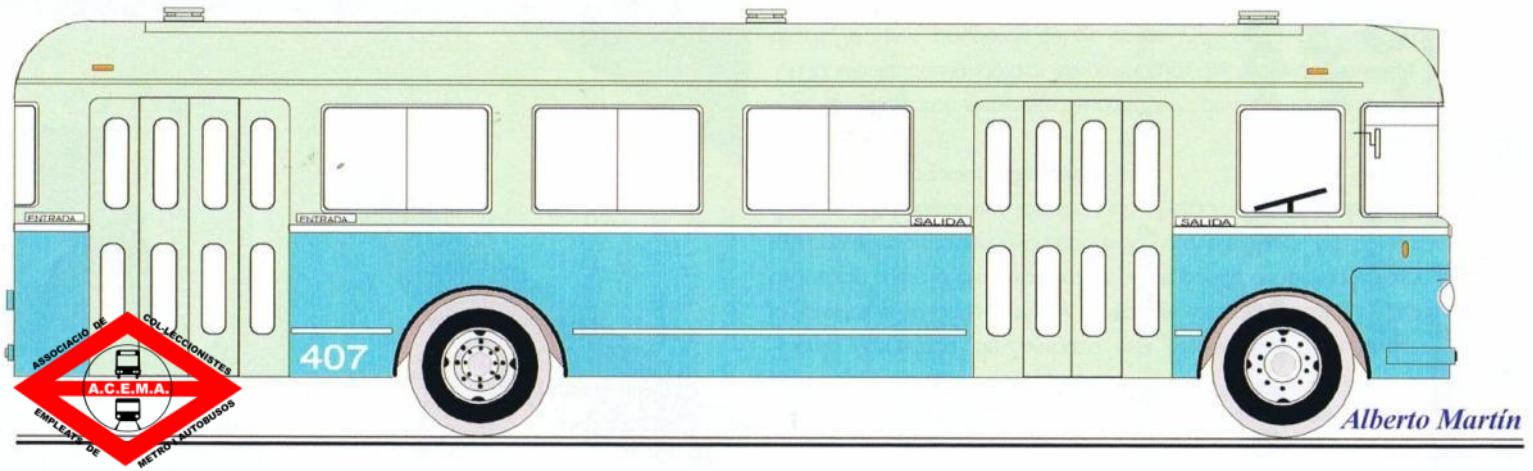
REFORMAS
Del 401 al 445:
Autobuses cedidos: al cuerpo de Bomberos: 416 - 484
Promoción Profesional del Ejército: 418 - 442 - 478 - 480 - 485 - 486 - 491
Reformados como coches taller: 429 y 488
Al Servicio de la Unidad de Incidencias. 402
Del 401 al 445:
Cambio de carrocería a una planta efectuado por SEIDA de Bilbao: 402, 403, 407, 409, 412, 413, 414, 416, 418, 419, 422, 426, 427, 429, 430, 432, 433, 435, 436, 438, 442, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 484, 485, 486, 488, 489, 491, 492, 496, 497
Cambio de carrocería a una planta efectuado por CARDE Y ESCORIAZA de Zaragoza: 499

EMPRESA
"Tranvías de Barcelona"

RETIRADOS DEL SERVICIO
A partir de 1967

ACLO Serie 401-445, 475-499 (Transformado en "Aclo-Seida")

3
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS
A.C.E.M.A.

7

TMB

FICHA 3

Aclo 407

En 1962 se comenzó a sustituir la carrocería de dos pisos por una de una sola planta , trabajo que realizó "Seida" de Bilbao, salvo el 499 que fue el prototipo de "Carde y Escoriaza" de Zaragoza, este modelo sería diferente del resto por tener las puertas en la parte trasera y central del vehículo (el resto, la central, la tenía avanzada sobre el eje delantero y casi se podría denominarla como puerta delantera). Esta transformación tuvo poco éxito ya que el motor, bastante anticuado, ubicado en su parte delantera, dejaba todo el espacio por delante del primer eje inservible para la colocación de asientos.

Se les adaptaron elementos de carrocería de los Seida de las series 1000 y 1100 intentando standarizar las carrocerías del Material Móvil. Se les prolongó el chasis 946 mm. por detrás del eje trasero y 407 mm. por delante del eje delantero.

Los vehículos no afectados por el cambio de carrocería estuvieron circulando hasta 1967.

El 416 y 484 se cedieron al Cuerpo de Bomberos. Los 418, 442, 478, 480, 485, 486, y 491 pasaron al PPE (Promoción Profesional del Ejército), el 429 y 488, reformados, pasaron a ser coches taller, R-3 y R-4. El 402 circuló al servicio de la unidad de Incidencias.

Serie Aclo 407.

TMB

4

FICHA

Autobuses CHAUSSON en Barcelona

17

TMB

4

FICHA

SERIE	35 - 59	80 - 94	301 - 385	801 - 825 826 - 880
CALCA	Del 35 al 59 ambos inclusive	Del 80 al 94 ambos inclusive	Del 301 al 385 ambos inclusive	Del 801 al 825 ambos inclusive "Del 826 al 880 ambos inclusive,proceden" de la serie 301 - 385 reformados.
PUESTA EN SERVICIO	Julio de 1955	De Diciembre 1957 a la primera mitad de 1958	Del 24/12/57 al 19/02/59	Del 06/10/60 al 07/03/61 del 801al 825 Del 04/10/61 al 27/06/68 del 826 al 880
MOTOR DE ORIGEN	HISPANO HÉRCULES Cilindros: 6 Diámetro: 108 mm. Cárrera: 127 mm. Cilindrada: 6.980 Potencia: 135 cv.	PEGASO Tipo 9060 Cilindros: 6 en línea Diámetro: 115 mm. Cárrera: 150 mm. Cilindrada: 9.347 Potencia: 140 cv.	HISPANO SUIZA Cilindros: 6 Diámetro: 108 mm. Cárrera: 127 mm. Cilindrada: 6.980 Potencia: 102 cv.	PEGASO Tipo 9060 Cilindros: 6 en línea Diámetro: 118 mm. Cárrera: 155 mm. Cilindrada: 10.170 Potencia: 140 cv.
PLAZAS PASAJE	de pie: 47 Total: 74 (+2)	Asientos: 23 (luego 25) de pie: 47 Total: 70 (+2)	Asientos: 30 + personal de pie: 50 Total: 80	Asientos: 30 de pie: 50 Total: 80
EJES	2	2	2	2
DIMENSIONES	Distancia entre ejes: 5.117 mm. Vias: Rueda delanteras: 2.094 mm. Rueda trasera: 1.906 mm. Largo: 10.323 mm. Alto: 2.820 mm. Ancho: 2.500 mm.	Distancia entre ejes: 5.117 mm. Vias: Rueda delanteras: 2.094 mm. Rueda trasera: 1.906 mm. Largo: 10.323 mm. Alto: 2.990 mm. Ancho: 2.500 mm.	Distancia entre ejes: 5.117 mm. Vias: Rueda delanteras: 2.094 mm. Rueda trasera: 1.906 mm. Largo: 10.323 mm. Alto: 2.820 mm. Ancho: 2.500 mm.	Distancia entre ejes: 5.117 mm. Vias: Rueda delanteras: 2.094 mm. Rueda trasera: 1.906 mm. Largo: 10.323 mm. Alto: 2.820 mm. Ancho: 2.500 mm.
COLOR	Crema (Superior) Verde (Inferior)	Crema (Superior) Verde (Inferior)	Crema (Superior) Verde (Inferior) Verde: Claro (Superior) Oscuro (Inferior) y Rojo al pasar a UAB	Azul "Porcioles" Claro (Superior) Oscuro (Inferior) Verde "T.B." Claro (Superior) Oscuro (Inferior)
REFORMAS	Supresión capilla indicadora frontal: 51 Reforma de puertas y retrovisores: Todos Cambio motor Hispano por Pegaso de 140 cv. : 59, 37 ..... Explotación por URBAS de las lineas suburbanas (Nuevo número de [illegible] [illegible]2 (32); ? (35); 45 (37); [illegible] 52 (36) ; 56 (33) ; [illegible]).	Bloqueo y luego supresión de la puerta central: Todos Simplificar plancha lateral y suprimir el cristal dro. seguridad junto la puerta Dra.: Todos Eliminación ventanas en las esquinas traseras: 94	Montaje de motor Pegaso 9060: 301,305,313,315,316,317,320,326, 328,333,336,337,343,351,354,359, 361,368,370,371,372,373,374,375, 376,377,378,379,380,381,382,383, 384,385. Coches que quedaron con tres puertas: 302,313 (ex 370), 319,324,331,332, 334,339, 343 (ex 383), 348 y 357. Coches de 2 puertas, suprimida la Trasera: 304,309,312,314,322,323, 328 (ex 367), 330, 342,344,347,356, 360, y 363 Frontal variado con elementos Seida de series 1000-1100. Capilla dra. suprimida, interior renovado. VER SERIE 826 - 880 Y CAMBIO NUMERACIÓN	Al adaptar el diferencial Pegaso el autobús gana en altura en parte posterior por lo que se coloca un peldaño supletorio en puerta central y Tra.: 824,825,831,845,846,847,850,851,852, 853, 854,855, 857,858,863,865,867,868, 869, 870,871,872,874,875, 876,877,878, 879,880. Bloqueo puerta Tra. tapando escalones de acceso, entrada y cobro por delante: 803,808,813,815,816,820,821,822, 824, 828,830,833, 835,838,839,843,849,852, 853,856,863,864,866,868. Supresión capilla frontal, adaptación del frontal Seida, renovación de ventanas y de interiores.
EMPRESAS	"Transportes Suburbanos de Barcelona" "Urbanizaciones y Transportes - URBAS"	"Transportes Suburbanos de Barcelona" "Urbanizaciones y Transportes - URBAS" "Transportes de Barcelona"	" Tranvías de Barcelona" "Universidad Autónoma de Bellaterra" 12/11/73 11(302);12(334);13(339);14(347);15(363);16(368) 304 para piezas de recambio(Pintados de rojo)	" Tranvías de Barcelona"
RETIRADOS DEL SERVICIO	El último (37) desgüace 02/02/76	Los últimos en darse de baja: 80,87,88,89 y 94 el 13/02/76	Se desguazaron entre 1974 y 1976	Se retiraron entre el 12/11/73 (803) y 1978

CAMBIO DE NUMERACIÓN 300 A 800:
301 (856) - 303 (859) - 305 (852) - 306 (868) - 307 (864) - 308 (871) - 310 (872) - 311 (869) - 313 (843) - 315 (874) - 316 (846) - 317 (847) - 318 (877) - 320 (850) - 321 (858) - 325 (863) - 326 (841) - 328 (842) - 329 (860)
333 (849) - 336 (848) - 337 (855) - 341 (876) - 343 (826) - 345 (879) - 346 (880) - 349 (866) - 350 (861) - 351 (854) - 352 (865) - 353 (870) - 354 (851) - 355 (875) - 358 (873) - 359 (845) - 361 (853) - 362 (862) - 364 (878)
366 (867) - 368 (827) - 369 (857) - 371 (828) - 372 (835) - 373 (836) - 374 (837) - 375 (838) - 376 (829) - 377 (831) - 378 (832) - 379 (830) - 380 (833) - 381 (839) - 382 (840) - 384 (844) - 385 (834).

TMB

CHAUSSON Serie 35-59

5
FICHA

9

TMB

FICHA 5

Series 35 - 59

"Transportes Suburbanos de Barcelona" entre 1954 - 1955 importó de Francia 25 autobuses Chausson, fabricados enteramente en el país vecino. Eran idénticos , excepto por tener dos puertas, a los que circulaban por las principales ciudades de Francia y entre ellas, como no, París.

Barcelona se ponía a la altura de la capital francesa con los nuevos vehículos que representaban una gran mejora en el Material Móvil que corría en el transporte suburbano de nuestra ciudad.

Los vehículos equipaban un motor Hércules - Hispano de 135 cv., motor que Chausson acababa de implantar en sus autobuses de serie en lugar del Somua que hasta la fecha montaban. Estos motores a partir de 1970, siempre que su reparación fuera imposible, eran sustituidos por motores Pegaso de 140 cv.

Durante sus aproximadamente veinte años de servicio fueron escasamente modificados. Parte de ellos cuando "T. S. de B." dejó de explotar las líneas de Badalona fueron cedidos a "URBAS" y cambiados de numeración.

CHAUSSON, CON MOTOR PEGASO Serie 80-94

6
FICHA

11

TMB

6
FICHA

12

TMB

CHAUSSON, CON MOTOR PEGASO Serie 80-94 (Reformado)

7
FICHA

13

TMB

FICHA 7

Serie 80 - 94

Finalizaba el año 1957 cuando la empresa "Transportes Suburbanos de Barcelona" ponía en servicio nuevos autobuses Chausson, un total de 15 hasta la primera mitad de 1958.

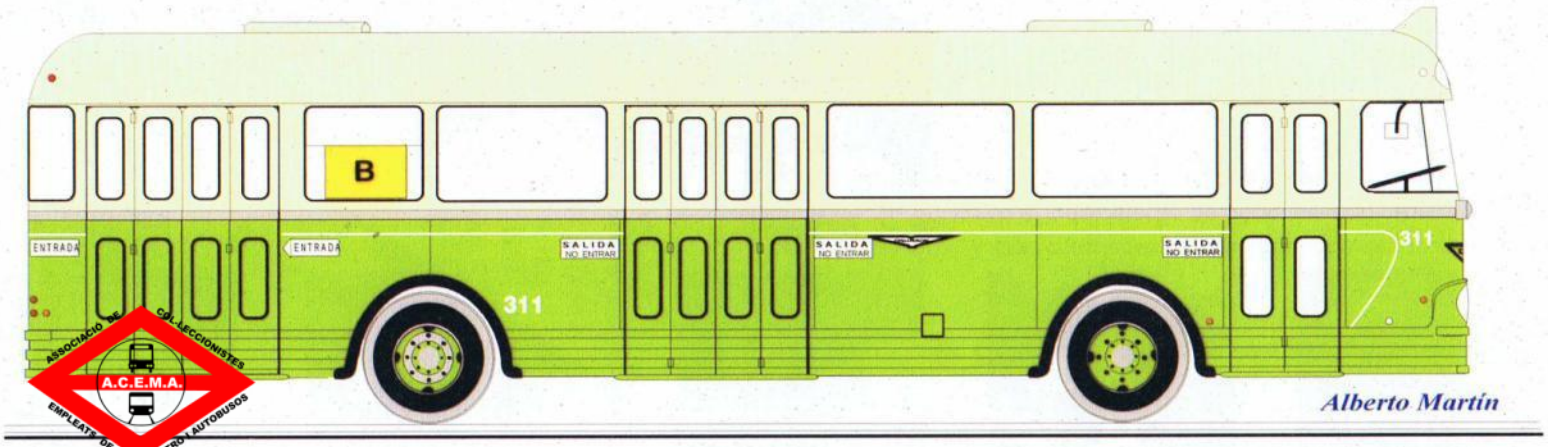
Su aspecto exterior era diferente a los de la serie anterior ya que disponían de tres puertas de accionamiento neumático en el lado derecho. Disponían de parachoques en la parte trasera y en el frontal, donde además, no tenían capilla indicadora en la parte superior. Para mayor visibilidad montaban un cristal junto a la puerta delantera. Los asientos, orientados en el sentido de la marcha excepto cinco en sentido paralelo, estaban almohadillados. El motor era Pegaso tipo 9060.

A partir de 1960 se le simplificó la plancha lateral y se le quitó el cristal inferior delantero (excepto al calca 85). La puerta central fue bloqueada y luego suprimida; como caso particular al nº 94 se le suprimieron las dos ventanas que tenían en las esquinas traseras. En 1975 - 76 pasaron a "Transportes de Barcelona" pero se conservaron con los colores de origen (crema/verde) hasta su desguace en 1976.

CHAUSSON Serie 301-385

8

FICHA



15

TMB

8

FICHA

Series 301 - 385

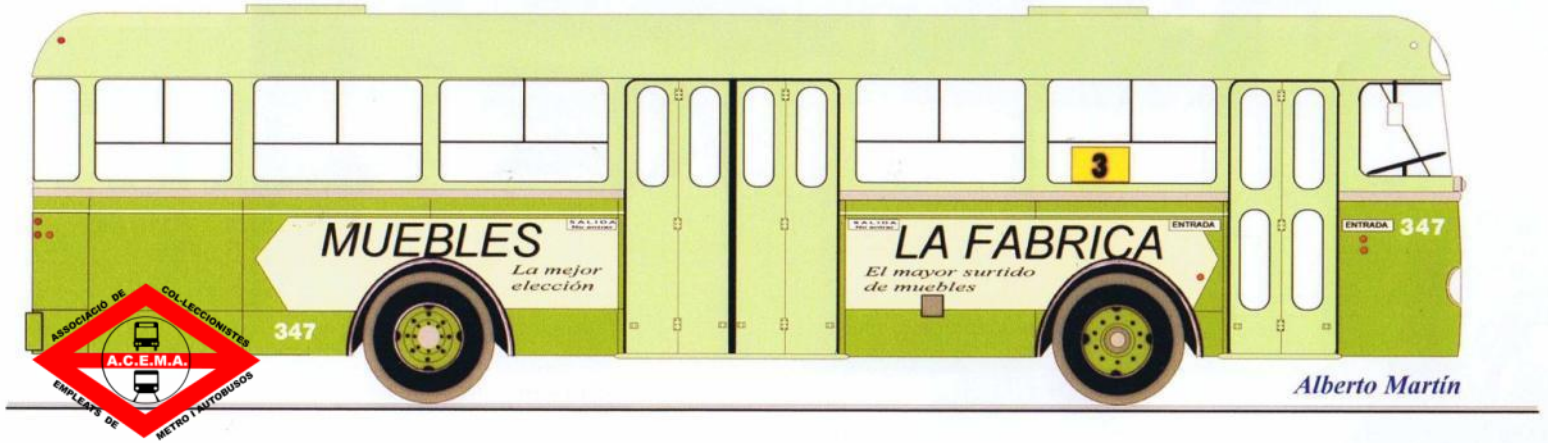
"Tranvías de Barcelona" decide importar 85 autobuses Chausson que comienzan a prestar servicio el 21 de diciembre de 1957.

Era "un paso importante para la modernización del transporte de superficie", según decían los cronistas de la época.

Como características exteriores cabe destacar sus tres puertas en el lado derecho de accionamiento neumático. Su color, igual que el de las series anteriormente citadas, crema y verde en origen fue cambiado al color verde corporativo en esos momentos de "T.B.", claro en la parte superior y oscuro en la inferior.

CHAUSSON Serie 301-385 reformado a agente único

9
FICHA



19

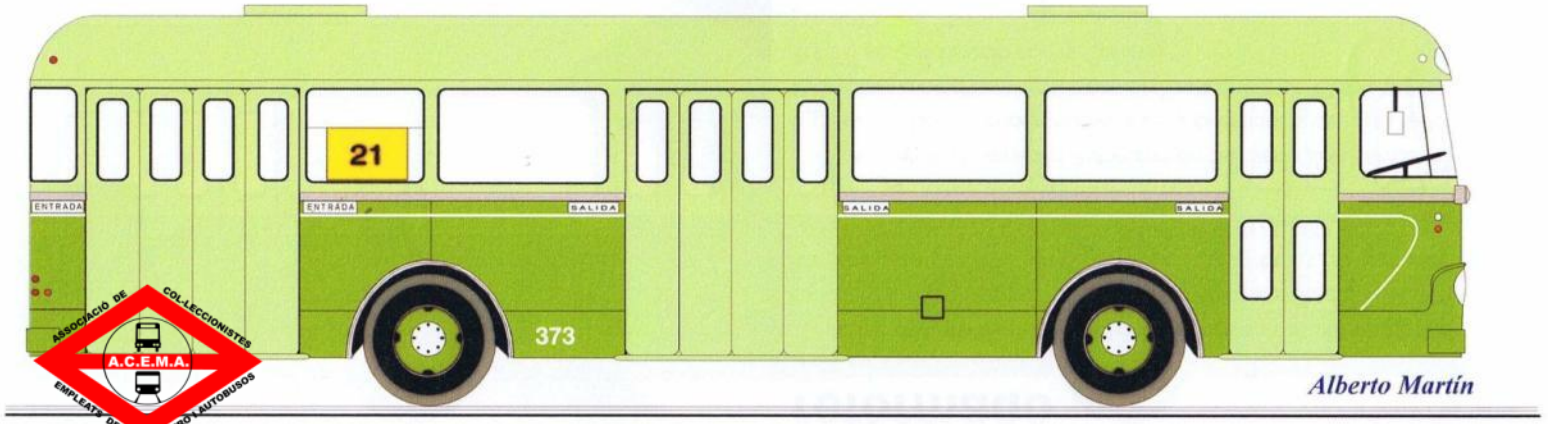
TMB

9 FICHA

Serie 301 - 385 , autobús calca 347
reformado a agente único motor hispano suiza

CHAUSSON Serie 301-385 con motor hispano suiza

10
FICHA



21

TMB

10

FICHA

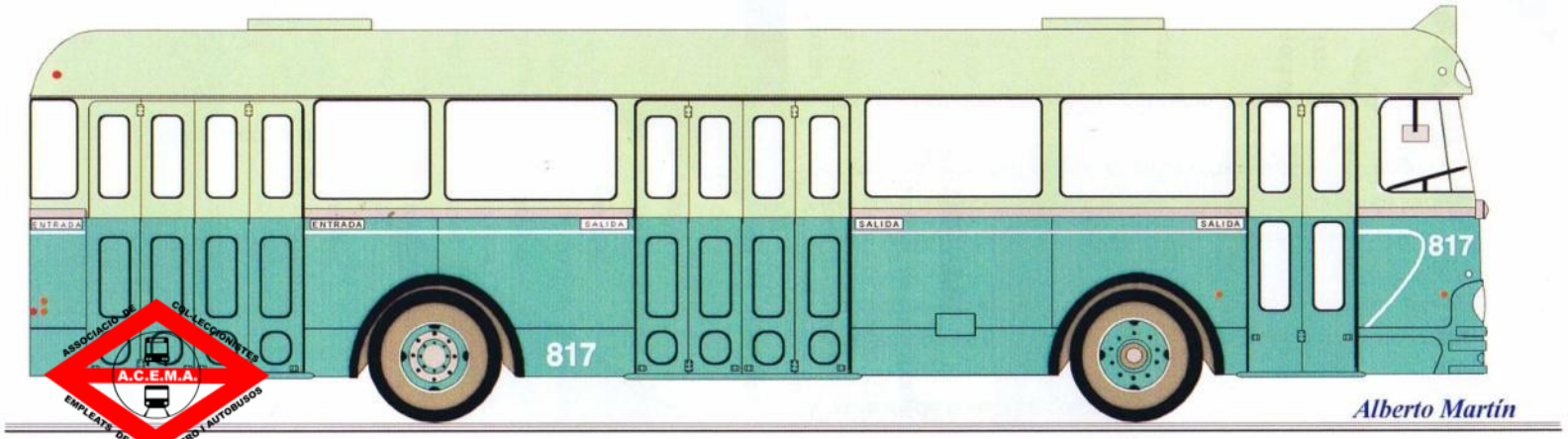
Serie 301 - 385 con motor hispano suiza reformado

A partir de 1966 la serie se quedó en treinta vehículos en los que para asegurar su mantenimiento posterior se usaron elementos standard de la carrocería de los Seida de la serie 1000 y 1100. Al resto , 55 autobuses, se les cambió el motor por un Pegaso de 140 cv. y se les numeró del 826 al 880.

Al crearse la Universidad Autónoma de Bellaterra siete vehículos fueron vendidos a precio simbólico. Reparándose antes y pintándolos de rojo prestaron servicio gratuito entre, la entonces, estaciones de Ferrocarriles de Catalunya en Sant Cugat y de RENFE en Cerdanyola con el Campus.

CHAUSSON, CON MOTOR PEGASO Serie 801-825 y 826-880

11
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS
A.C.E.M.A.

11

FICHA

Serie 801 - 825 y 826 - 880

Entre el 6 de octubre de 1960 y el 7 de marzo de 1961 se pusieron en servicio, como continuación de la serie 300, veinticinco vehículos del 801 al 825, también Chausson, de parecidas características pero con motor Pegaso.

Esta entrega ya no incorporaban los elementos exteriores decorativos típicos de Chausson en esa época y que en la serie 300 en posteriores reformas se sustituían.

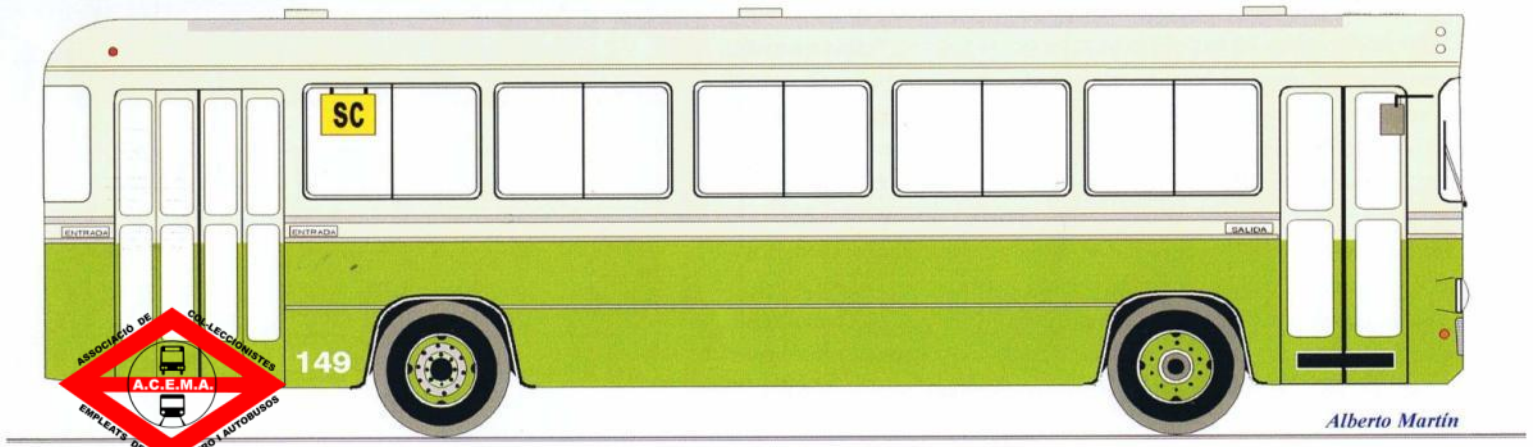
Estos vehículos fueron los primeros que se pintaron de azul (Azul "Porcioles") claro en la parte superior y más oscuro en la inferior. Este color más tarde derivaría en los dos verdes que se mantuvieron en estos vehículos hasta su desguace.

Los vehículos con calca 826 - 880 eran los reformados de la serie 300.

Serie 801 - 825, autobús calca 817

PEGASO 5020, carrozado "HUGAS". Serie C 149-150 y 165-169

12
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRÓ I AUTOBUSOS
A.C.E.M.A.

25

TMB

12 FICHA

Serie: 115 - 135, 145 - 150 y 156 - 169

El Transporte Suburbano de superficie, explotado en su mayoría por "Urbas", crece en importancia en Barcelona por tanto se tiene la necesidad de renovar e incrementar las flota que presta el citado servicio.

En 1960 "Urbas" adquiere un nuevo tipo de vehículo, en esta ocasión fabricado completamente en España, dispone de motor Pegaso y está carrozado por Seida de Bilbao (exceptuando el 149 y 150 carrozado por Hugas y con un diseño exterior diferente).

Los vehículos incorporaban 2 puertas, delantera y trasera, un cambio velocidades de 8 velocidades más marcha atrás que lo hacía muy adecuado para circular por carreteras.

El diseño exterior de carrocero varía según las subseries; del 125 al 135 eran más bajos y largos que del 115 al 124, en 1964 se incorporan al servicio las calcas 156 al 164 (idénticos a los 141 - 148) y desde el 165 al 169 (iguales que el 149 y 150).

Durante su vida les efectuaron diversas modificaciones de las que cabe destacar la supresión de 4 de sus 8 velocidades en los cambios, la anulación de las ventanas de las combas traseras. Su color en origen (crema y verde) fue sustituido, al pasar a explotar "Transportes de Barcelona" el servicio que ofrecía "Urbas", por el corporativo en ese momento de "T.B." , aunque no a todas las unidades.

Autobús calca 149, perteneciente a la serie 149-150/165-169 de "Urbas".

Serie: 136 - 140 y 151 - 155

En 1963 se incorporaron diez unidades, iguales a los autobuses que "T.B." daba de alta como calcas 1001 - 1172, a saber , Pegaso 5020 / A carrozados por "Seida" disponían de tres puertas (la central con el paso del tiempo sería suprimida por una ventana, de esta manera, el autobús ganaba dos plazas sentadas).

El color original era el corporativo de "Transportes de Barcelona", por tanto, paulatinamente tuvieron que ser repintados a los colores de "Urbas".

PEGASO 5020/A, carrozado "SEIDA". Serie 1001-1172

13
FICHA

27

TMB

13

FICHA

Serie 1001 - 1172

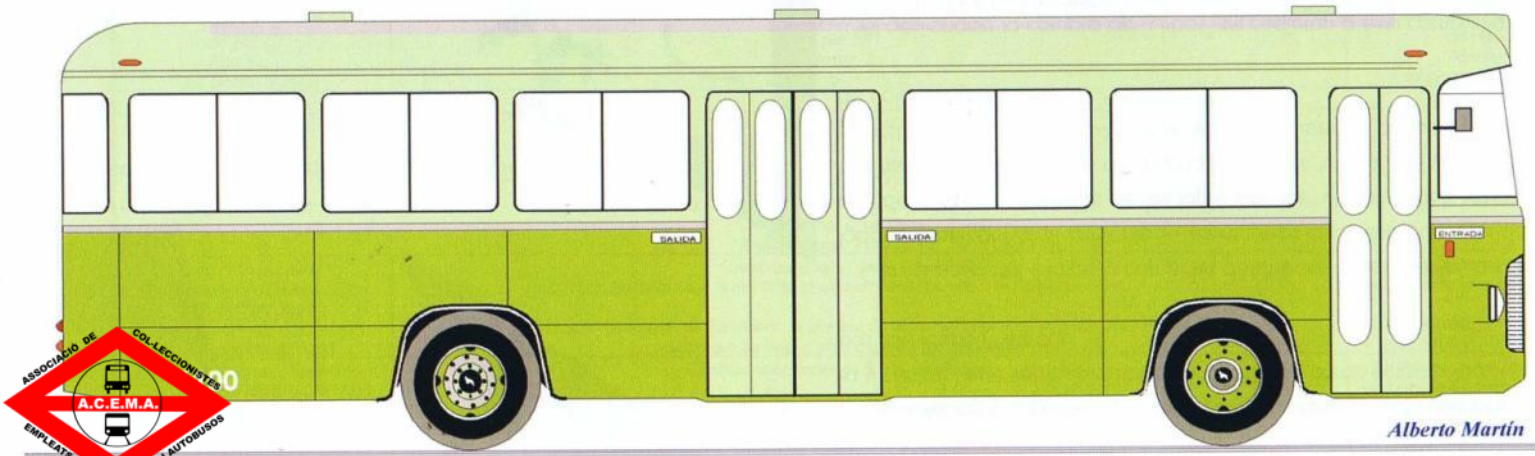
Esta fue la segunda, en importancia, gran adquisición de autobuses de "Tranvías de Barcelona" (la primera, recordemos, fueron los Chausson). Con el fin de renovar, modernizar y potenciar los autobuses en detrimento de los antiguos tranvías. Entre 1961 y hasta 1964 se adquieren 172 unidades de Pegaso 5020 / A equipados con gran cantidad de detalles (cortinillas en el interior, asientos almohadillados, cuatro faros, así como "un luminoso indicador de adelantamientos" etc.).

Vehículos con autobastidor y motor Pegaso 9030 de 165 cv. y un cambio de 4 velocidades (a bastantes vehículos se les cambió por un cambio eléctrico) fueron carrozados por "Seida" de Bilbao (recordemos que dentro de la compañía fueron conocidos popularmente como "los seidas").

Autobús calca 1054, "Tranvías de Barcelona".

PEGASO 5020/A, "SEIDA". Serie 1001-1172. Prototipo dos puertas

14
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES
A.C.E.M.A.
EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

29

TMB

FICHA 14

Serie 1001 - 1172

Esta serie de autobuses estaba diseñada para prestar servicio con dos agentes y el acceso por la puerta trasera.

Todos tenían tres puertas a excepción del prototipo 1100 que tenía dos (delantera y central) este vehículo durante 1973 circuló como emisora móvil de "El Radiobús" de Radio Miramar.

Con el paso del tiempo y con el fin de unificar los elementos de carrocería de todo el Material Móvil existente se les empezó a sustituir la puerta delantera por otra de cristales unificados, se les tapió las dos ventanas que tenían en las combas traseras y los asientos de algunos vehículos fueron sustituidos por los de tubo y plástico excepto al 1054 que se le colocó asientos de tubo y contrachapado de color amarillo.

Al gestionarse la compra de "Urbas" se cedieron a ésta compañía los vehículos calcas del 1151 al 1172 que acabaron sus días prestando servicio en los depósitos de Puigcerdá y Poniente.

Autobús calca 1100, prototipo de dos puertas de "Tranvías de Barcelona".

Autobuses PEGASO 5020 y 5020/A en Barcelona

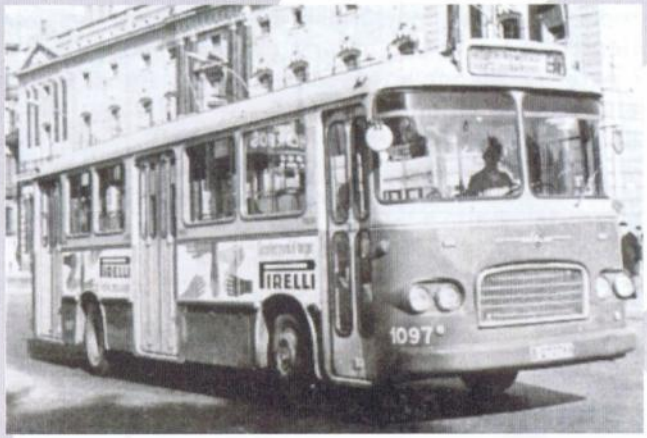
15 FICHA

MODELO	PEGASO 5020 CARROZADO "SEIDA"			PEGASO 5020 CARROZADO "HUGAS"	PEGASO 5020 CARROZADO "SEIDA"	PEGASO 5020 CARROZADO "HUGAS"	PEGASO 5020 /A CARROZADO "SEIDA"	
SERIE	**1001 - 1172**	**115 - 135**	**141 - 150**		**156 - 169**		**136 - 140**	**151 - 155**
CALCA	del 1001 al 1172 ambos inclusive	115 - 124 y del 125 - 135	del 141 - 148	149 - 150	156 -164	165 -169	del 136 al 140	del 151 al 155
ENTRADA EN SERVICIO	1961 - 1964	1960 - 1964						
MOTOR EN ORIGEN	PEGASO 9030 Cilindros: 6 en linea Diámetro: 118 mm. Carrera: 155 mm. Cilindrada: 10.170 Potencia: 165 cv. a 2.500 r.p.m.							
PLAZAS PASAJE	Asientos: 27 de pie: 63 Agentes: 2 Total plazas: 90 (+2)	Asientos: 28 de pie: 59 Agentes: 2 Total plazas: 87 (+2)					Asientos: 27 (luego 29) de pie: 63 Agentes: 2 Total plazas: 90 (luego 92)	
EJES	2							
DIMENSIONES	Distancia entre ejes: 5.600 mm. Vias: Ruedas delanteras: 2.060 mm. Ruedas trasera: 1.790 mm. Largo: 10.850 mm.		Largo: 10.810 mm.	Largo: 10.870 mm. Alto máximo: 3.140 mm. Ancho máximo: 2.500 mm.	Largo: 10.810 mm.	Largo: 10.870 mm.	Largo: 10.850 mm.	
COLOR	Verde claro (superior) Verde oscuro (inferior) (o Azul "Porcioles") El 1168 fue el único que se pintó de rojo con franja crema	Crema (superior) / Verde (inferior) terminado en punta en el frontal (Inferior) algunos perdieron esta forma pintándolo lisos. Al pasar a "Transportes de Barcelona" se pintaron de verde claro (superior) y oscuro (inferior) cambio que no llegó a afectar a todos los autobuses.					Verde claro (superior) oscuro (inferior) colores de "Tranvías de Barcelona" Crema (superior) Verde (inferior) colores de "Urbas"	
REFORMAS	- Montaje cambio velocidades eléctrico: 1044-1055-1076-1079-1104-1110-1117-1125-1154-1161-1164-1171 - Sustitución puerta Dra. por otra de cristales unificados. - Tapiado ventanas en combas traseras - Asientos almohadillados por otros de tubo y plástico. - Cambio de retrovisores, faros y limpias como los de Pegaso 6035	- Cambios velocidades de 8 a 4 velocidades. - Ventanas de las combas traseras suprimidas. - Renovacion del frontal al stándard Transportes de Barcelona: 117 - 125 - 145 - Renovación ventanas laterales: 160					- A todos los coches se les cerraron las ventanas de las combas traseras. - Puerta central clausurada en favor de una ventana y dos asientos de pasaje. - Renovación ventanas laterales. - Al pasar a "T.B." supresión del casillero de cortinilla de "Urbas".	
EMPRESA	"Tranvías de Barcelona"	"Urbanizaciones y Transportes" 1960 "Ayuntamiento de Barcelona" 1975 "Transportes de Barcelona" 1976						
RETIRADOS DEL SERVICIO	Entre 1975 y 1980 (el 1168 se conserva en el museo de Castelar de N'Hug)	El primero (el 167) en 1975 incendiado en los disturbios de Sta. Coloma. El resto hasta el 25/10/82, últimas bajas.					"Entre 1976 y los últimos (137, 138, 139) se dieron de baja el 10/04/80	

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS A.C.E.M.A.

15 FICHA

El 1097 perteneciente a "Tranvias de Barcelona".



En la Plaza España, ¿reconocemos el edificio del fondo de la foto?

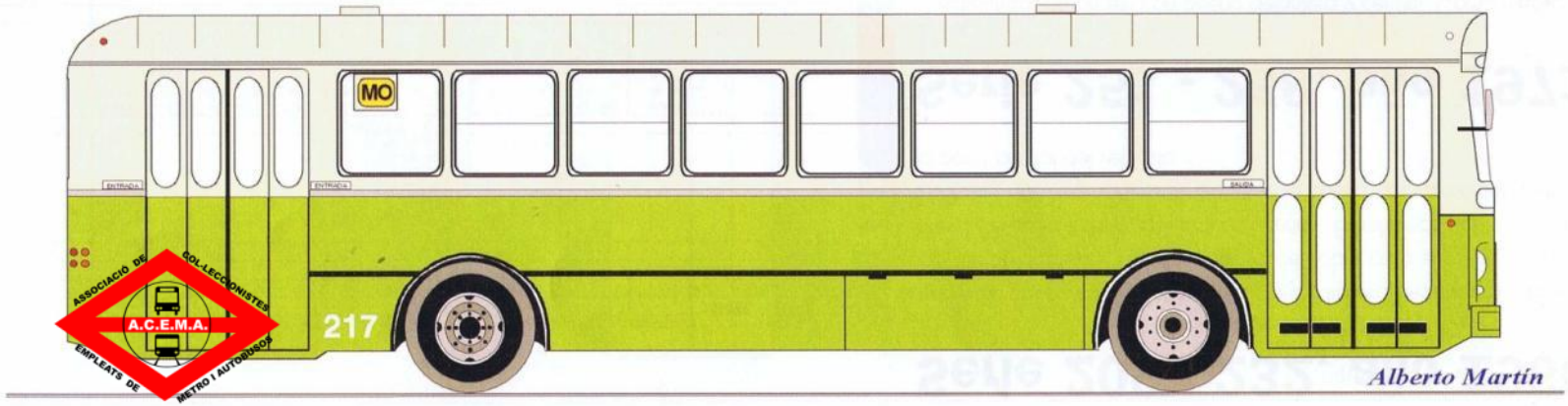
Pegaso 5020, calca 140.

32

TMB

PEGASO 6035/4, Serie 209-232
Urbanizaciones y Transportes - Urbas

16
FICHA



33

TMB

16 FICHA

El 205 de "Urbas".

MODELO	Pegaso 6035 / 4 Moncatral de estructura monocasco integrada por dos entramados laterales.		
SERIE	**201-208**	**209-232**	**251-258**
CALCA	del 201 al 208 (inclusive)	209-220, 221-222, 223-232	del 251 al 258
ENTRADA	Diciembre de 1965 a	209-220 Marzo-Mayo 1966	Junio a Noviembre de 1971
EN SERVICIO	Febrero de 1966	221-232 Abril/Julio 1970	
MOTOR	PEGASO 9101 Emplazamiento: Medio- horizontal bajo piso Cilindros: 6 en linea Diámetro: 118 mm. Carrera: 155 mm. Cilindrada: 10.170 Potencia máxima: 185 cv. a 2.000 r.p.m.		
CAMBIO VEL.	WILSON-ISA RV 38 * 4 velocidades		
PLAZAS PASAJE	Asientos: 25 (27, 1ª ref. y 40 tras 2ª ref.) de pie: 67 (67, 1ª ref. y 50 tras 2ª ref.) Agentes: 2 (2 y 1) Total plazas: 90 (+2) (94 +2 y 90 + 1 en 2ª reforma) Asientos: De tubo y de plastico	Asientos: 209-220 (27)/221-222 (33)/223-232(34) de pie: 67 / 51 / 51 Agentes: 2 Total plazas: 94 (+2) / 84 (+2) / 85 (+2)	Asientos: 37 de pie: 60 Agentes: 1 Total plazas: 97 Asientos: De tubo y de plastico
EJES	2		
DIMENSIONES	Distancia entre ejes: 5.600 mm. Via interior en el suelo: 2.020 mm. Via post.(en suelo y entre neumáticos): 1.830 mm. Voladizo posterior del autobastidor: 3.200 mm. Carrozado: 11225 x 2500 x 3000 mm.		
COLOR	Origen: Crema(superior) / verde oscuro (inferior) Rojo con franja crema al ser reformados cuando pasaron a TB	Origen: Crema(superior) / verde oscuro (inferior) desde 1975 los verde(claro /oscuro) de TB desde 1978 rojo con franja	
REFORMAS	Puerta central clausurada mediante la coloc. de dos asientos.Elevación del suelo sobre escalones reformados los ocho vehiculos. Supresión de la puerta central colocando ventanas: 201, 203,205,206,207,208 Renovación de carrocería al pasar a TB: Puert delantera/central: 203,202,204,206 Puert delantera/trasera: 205 Los grupos del 201 se montaron en una nueva carrocería de Noge	Reforma a puerta central y delantera 209, 211, 216,220 Retirada indicadores de linea de cortinilla por el ständard de TB (placa) Ventanas laterales modificadas y pasadas a apertura horizontal Ventanas de socorro traseras Ventanas traseras tipo "young" de apertura vertical Limpiaparabrisas y faros	Pilotos intermitentes redondo/redondo empotrados /cuadrados Faros redondo a cuadrado Limpiaparabrisas
EMPRESA	"Urbanizaciones y Transportes" "Transportes de Barcelona"		
RETIRADOS DEL SERVICIO	Desde 1977 (el 201que resurgió con una carrocería nueva)	A partir de 1978	

Serie 201 - 208, año 1965

Vehículos con motor Pegaso 9101 de 4 velocidades, disponían de tres puertas en origen. El 201 fue desguazado y sus grupos vitales montados en una nueva carrocería siendo el primer autobús de servicio suburbano que se pintaría de rojo con franja crema.

Serie 209 - 232, año 1966

Equipados con dos puertas (delantera y trasera) estaban dotados de taquilla de cobrador trasera y taquilla de cobro para el conductor pudiendo el pasaje entrar por ambas puertas. En reformas posteriores al 209, 211, 216 y 220 se le sustituiría la puerta trasera montándose en la parte central del vehículo.

Serie 251 - 258, año 1971

Adquiridos en origen con puerta delantera y central. Como innovación respecto a las series anteriores, el cambio (Wilson ISA) de 5 velocidades. Estaba diseñado de origen para Agente único, sin taquilla de cobrador.

Color de las series

El color en origen de todas las series era el habitual de "Urbas" , crema / verde, aunque algunos vehículos de la serie 201 - 208 circularon algún tiempo con las puerta pintadas de blanco.

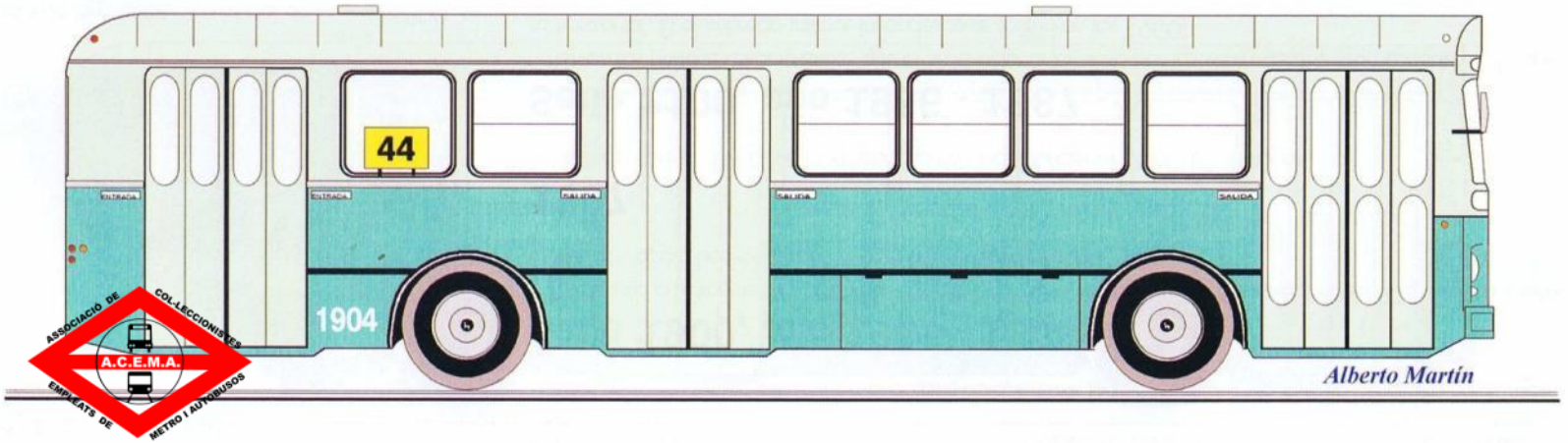
TMB

PEGASO 6035/4, Serie 1900. Año 1965

Tranvías de Barcelona. Series: 1900-2100-2200-2300-2400

17

FICHA



35

TMB

17
FICHA

En 1964 llega a "Tranvías de Barcelona" un prototipo Pegaso-Viberti-Monotral 6035 numerándose como 1901 (más tarde con el aspecto exterior reformado con el frontal tipo Seida se numeró 1900).

Comenzaba así a crearse lo que sería la "columna vertebral" del material móvil que iba a circular por Barcelona durante muchos años. Gracias a la llegada de estos vehículos se crearon líneas nuevas, que se extenderían a la periferia de la ciudad, y provocaron la retirada de los Trolebuses así como de muchos Tranvías, los más obsoletos.

Estos vehículos tenían estructura monocasco autoportante Jorsa-Monotral y tres puertas de cuatro hojas móviles.

Prototipo de Pegaso 6035, observar el frontal y detalles que más tarde serían modificados.

El día de la presentación oficial de la serie 1900, se aprecian los cambios con respecto al 1901.

Serie 1900, año 1965 - 1966

No existía prácticamente ninguna diferencia en la serie, exceptuando los buses 1902-1905 diferentes exteriormente con tapacubos cromados y cortinillas en las ventanas.

1907

Vehículo que en 1986 fue modificado para poder funcionar con G.L.P. (Butano).

Serie 2100, año 1966 - 1967

Tenían las mismas características que la serie anterior excepto por las ventanas que eran correderas de apertura horizontal. El alumbrado interior incandescente (como en los 1900).

Serie 2200, año 1968

Alumbrado interior central y por fluorescentes, por lo demás igual que las otras series.

Serie 2300, año 1968 - 1969

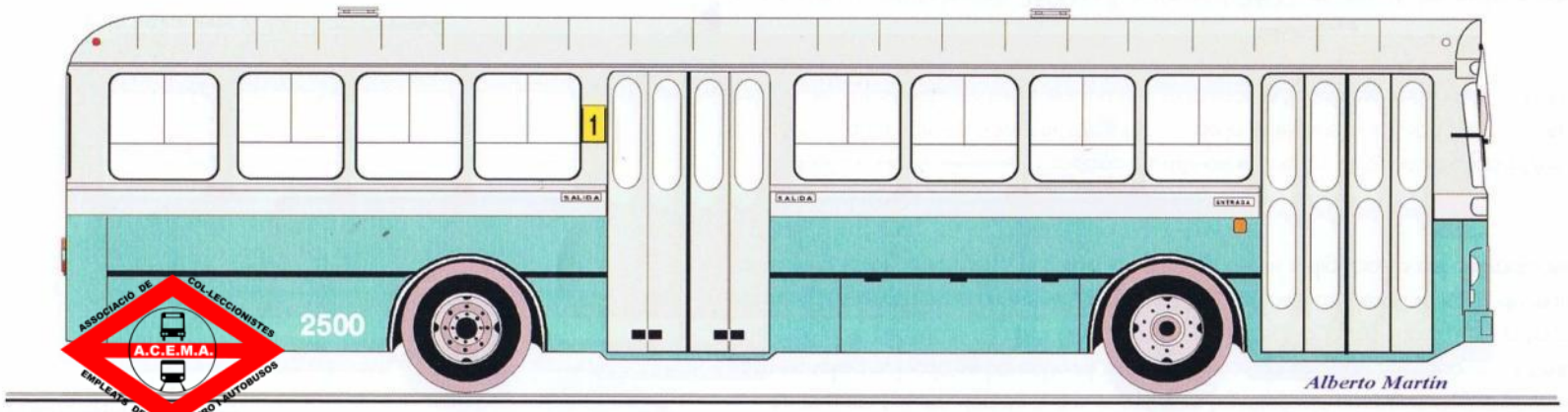
Con las mismas características que la anterior.

Serie 2400, año 1978

Esta serie se podía considerar de nueva tecnología, se entregaba por parte del fabricante junto con los buses de la serie 2700 y 2800. Estos vehículos entraban en servicio según las premisas sacadas del gran banco de pruebas que era la flota de Pegaso 6035 que circulaba por Barcelona.

PEGASO 6035/4, Calca 2500. Año 1971
Prototipo futura series 2500-2600-2700-2800

18
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES
A.C.E.M.A.
EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

18
FICHA

En los talleres centrales de Sarriá se carrozó totalmente el prototipo de una nueva generación de autobuses Pegaso 6035. El 2500, año 1971. Este coche sólo tenía dos puertas ya que debido a los altos costes de explotación se empezaba a vislumbrar el concepto de Conductor-Perceptor (Agente único). Por tanto la distribución interior se diseñó al efecto.

"En la parte trasera, debido a que el coche se ha diseñado para que efectúe el servicio con un solo empleado se ha colocado, bajo las luces de situación , frenado e intermitentes, dos luces pequeñas de color blanco para poder efectuar la maniobra de marcha atrás con más facilidad en circunstancias de escasa iluminación " así describía la luz de marcha atrás un artículo de la época (recordemos que una de las obligaciones del cobrador era "guiar" al conductor en la maniobra de marcha atrás).

En 1973 en los talleres de Vilapiscina a partir de elementos autoportantes Jorsa Monotral se comienzan a carrozar los primeros vehículos de la serie (hasta el 2564) luego continuaría Noge. A los vehículos se les equipa con máquinas automáticas de cobro, excepto a los de servicio suburbano.

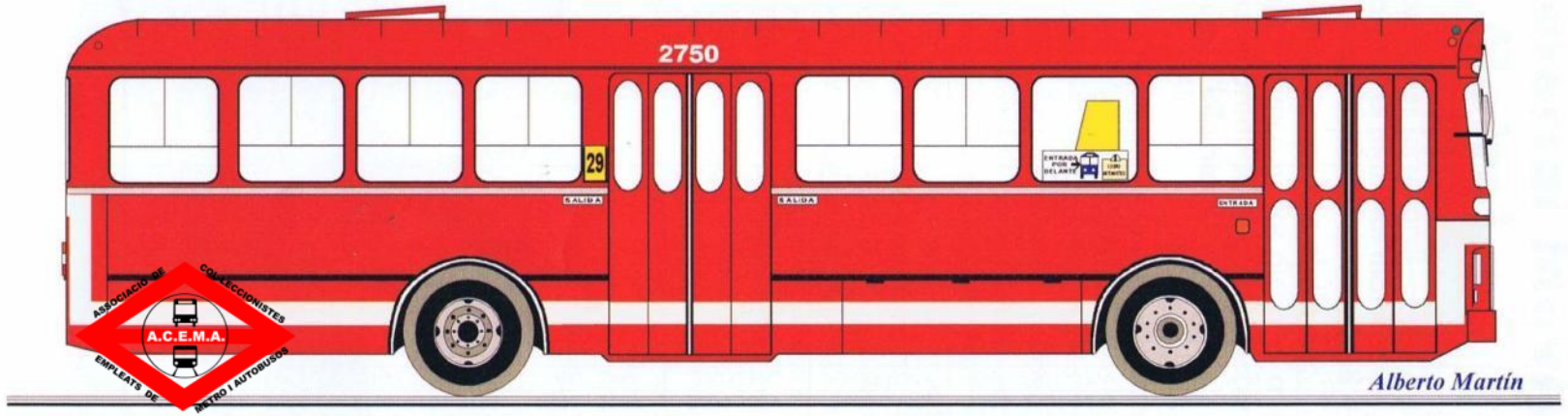
Una vez completa la serie 2500 se llegaría a los 2600, muchos de los cuales prestarían servicio en las antiguas líneas de "Urbas" (que habían sido adquiridas por T.B.). Llegamos a los vehículos calca 2688 y 2689 que sirvieron como prototipos para realizar diferentes pruebas de pintado y diseño interior (techos color crema, rojo, asientos color amarillo, marrón, iluminación interior, parrilla frontal cromada etc.) similar a los vehículos de la serie 5000 (Pegaso 6050). Tomando de base estas experiencias llegaron los buses de la serie 2750 en adelante.

Como culminación, aprovechando los pros y contras de los demás autobuses que ya circulaban, Pegaso nos sirve la serie 2800 con unos vehículos que habían llegado a su cenit tecnológico.

Prototipo de la futura serie 2500, 2501 - 2599.

PEGASO 6035/4, Serie 2700. Año 1976

19
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS
A.C.E.M.A.

39

TMB

19 FICHA

Autobús calca 2750.

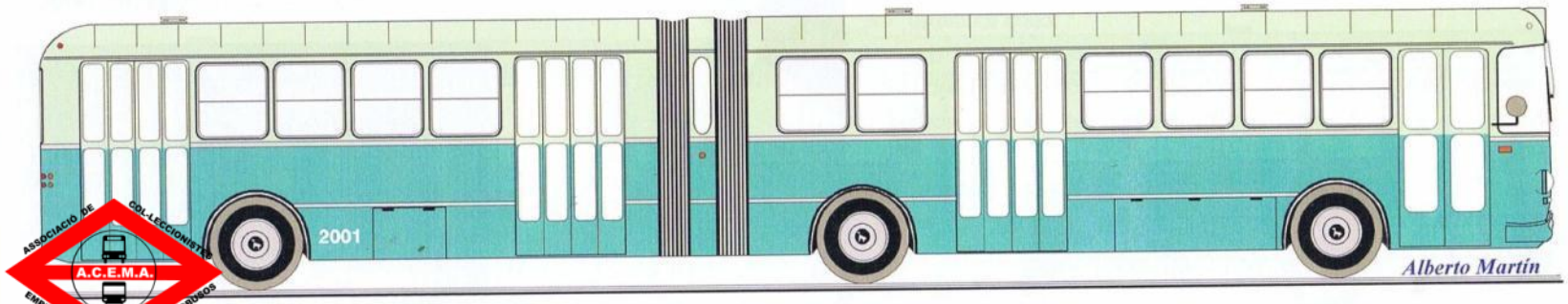
El 2630 perteneciente a la serie 2600 - 2699.

MODELO	Pegaso 6035 / 4 Monotral de estructura monocasco integrada por dos entramados laterales.								
SERIE	**1900, 1901 - 1999**	**2100, 2101-2199**	**2200 - 2299**	**2300-2399**	**2400-2450**	**2500, 2501-2599**	**2600-2699**	**2700-2799**	**2800- 2862**
CALCA	1900, 1901-1999	2100, 2101-2199	2200 - 2299	2300-2399	2400-2450	2500, 2501 - 2599	2600 - 2699	2700 - 2799	2800 - 2862
ENTRADA EN SERVICIO	1964 (1901 luego 1900) resto serie 1965 - 1966	1966 - 1967	1968	1968 - 1969	1978 - 1979	1973 - 1975	1975 - 1976	1976 - 1978	1978 - 1979
MOTOR	PEGASO 9101 Emplazamiento: Medio- horizontal bajo piso Cilindros: 6 en linea Diámetro: 118 mm. Carrera: 155 mm. Cilindrada: 10.170 Potencia máxima: 185 cv. a 2.000 r.p.m.								
CAMBIO VEL.	WILSON-ISA RV 38 " 4 velocidades								
PLAZAS PASAJE	Asientos: 25 de pie: 65 Agentes: 2 Total plazas: 90 (+2 agentes)					2500 (sin máq.billet.) 39 / 51 / 90 2501-2520 (sin m.b.) 39 / 51 /90 2521-2549(con m.b.) 35 / 40 / 75 2501-2549 (con m.b.) 30 / 51 / 81 Resto (con m.b.) 34 / 51 / 85		2750 en adelante: 33 / 51 / 84 Servicio suburbano: 40/50/90 Coches con taquilla: 34+1/55/90 2688 prototipo: 32 / 54 / 86 Serv.sub.cobrador: 34 / 54 / 88	
EJES	2								
DIMENSIONES	Distancia entre ejes: 5.600 mm. Via interior en el suelo: 2.020 mm. Via post.(en suelo y entre neumáticos):1.830 mm. Voladizo anterior del autobastidor: 2.425 mm. Voladizo posterior del autobastidor: 3.200 mm. Carrozado: 11225 x 2500 x 3000 mm.								
COLOR	Origen: verde claro (superior) / azul "Porcioles" (inferior) verde claro (superior) / verde oscuro (inferior) Rojo Rojo con franja crema								
REFORMAS	Cambio ventanas "Young" por ventanas apertura horizontal (sin modificar la estructura): 1942, 1971, 1976, 1981 (con cambio de estructura lateral): 1914,1958,2100,1990,1903 1907,1934,1960 (mar-dic 75) Colocación de trampillas de ventilación en el techo, cambio de posición limpiaparabrisas Coches con nueva carrocería (con asientos almohadillados): 1901,1903,1904,1909 (el prototipo de la reforma)1911,1914,1917,1929,1932,1944,1961,1963,1970, 1972, 1973. El resto de vehiculos reformados con asiento de tubo y plastico Trasformación a dos puertas agente único, instalación máquinas automáticas de cobro, cambio de faros redondos por cuadrados. Reforma del bastidor, piso, sustitución ventanas traseras, colocación vent. correderas. El 1907 en febrero de 1986 fue presentado usando como combustible GLP, butano.					Aumento del alumbrado interior a 10 fluorescentes. Indicador luminoso de parada solicitada. Cambio de faros redondos por cuadrados. Vehiculos dotados con equipo emisor T.T.X. 604 -ELMAX 2503; 2540 a 2550: 2557; 2564 a 2626 ; 2638 a 2653; 2675 a 2689; 2750 a 2765			
EMPRESA	"Tranvías de Barcelona" / "Transportes de Barcelona"								
RETIRADOS DEL SERVICIO	El primero el 1918 por accidente ocurrido en la Pl. de las Glorias el dia 12 de mayo de 1968. El resto entre 1982 y 1992.					Entre 1982 y 1993, Algunos vehiculos se enviaron a Cuba			

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES A.C.E.M.A. EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

Prototipo "del autobús articulado español"
Pegaso 6035, Se numeró 2001. Año 1965.

20
FICHA



ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES
A.C.E.M.A.
EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

41

TMB

20

FICHA

Pegaso 6035 / A
Prototipo Pegaso 6035 / A, año 1965

El primer autobús articulado que se fabricaba completamente en España llega a Barcelona, durante su periodo de pruebas se numeró con la calca 2001, media 18 metros y tenía cuatro puertas en su lateral derecho.

El aspecto exterior era similar al, también prototipo, 1901 vehículo standard , corto, que sirvió de base a los autobuses de la serie 1900 en adelante, mecánicamente tampoco tenía excesivas variaciones, montaba el mismo motor que sus "hermanos cortos".

Una vez tomada la decisión, por parte de T.B., de adquirir vehículos articulados de tres puertas, el 2001 sería acortado metro y medio siendo suprimida la puerta delantera del remolque aunque sin modificar, aún, el frontal. En 1967 sería rebautizado con el número de calca 3001. Más tarde ,en posterior reforma, ya quedaría igual que el resto ,con el frontal cambiado, aunque conservaría un tiempo las puerta acristaladas.

Quizás por haber sido tan "tocado" reformas, modificaciones etc. fuese el motivo por el que se le conociera con cariño como "El Abuelo"

En la imagen el prototipo de autobús articulado con 4 puertas en su lateral derecho. Observar el frontal.

El 2001 acortado, ha desaparecido una puerta en el remolque, aun conserva el frontal.

PEGASO 6035/A, Serie 3000, Calca 3052
Entró en servicio el 31/03/68

21
FICHA

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES
A.C.E.M.A.
EMPLEATS DE METRO I AUTOBUS

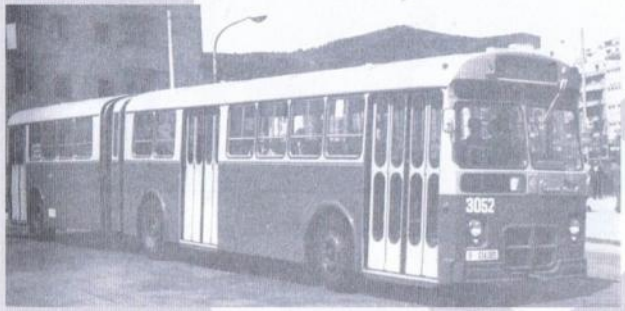
43

TMB

21
FICHA

Los articulados fueron numerados como serie 2000, incluso circularon con estas calcas, hasta el 23 de octubre de 1967. Nuestra Empresa toma la decisión de numerar los articulados con calcas 3000, así es, de momento, hasta hoy.

Autobús, calca 3052



El 316 en el depósito de Levante.

Pegaso 6035 / A Serie 3000, 3100, 3101, año 1967-1968

En 1967 comienzan a entrar en servicio los vehículos articulados que se numerarían como serie 2000, estuvieron un tiempo circulando con estas calcas (un inventario de la época cita hasta el 2023). El 23 de octubre de 1967 se decide crear la serie 3000 y numerarlos con estas nuevas calcas, por tanto unas cuantas unidades circularon conociendo dos numeraciones.

Exteriormente eran iguales que los buses standard de las series 2100, 2200 etc. Mecánicamente montaban el mismo motor y un cambio Wilson ISA de 4 velocidades. En 1967-68 se les montaría un selector de velocidades de botonera (3088, 3096, 3100, 3101.....).

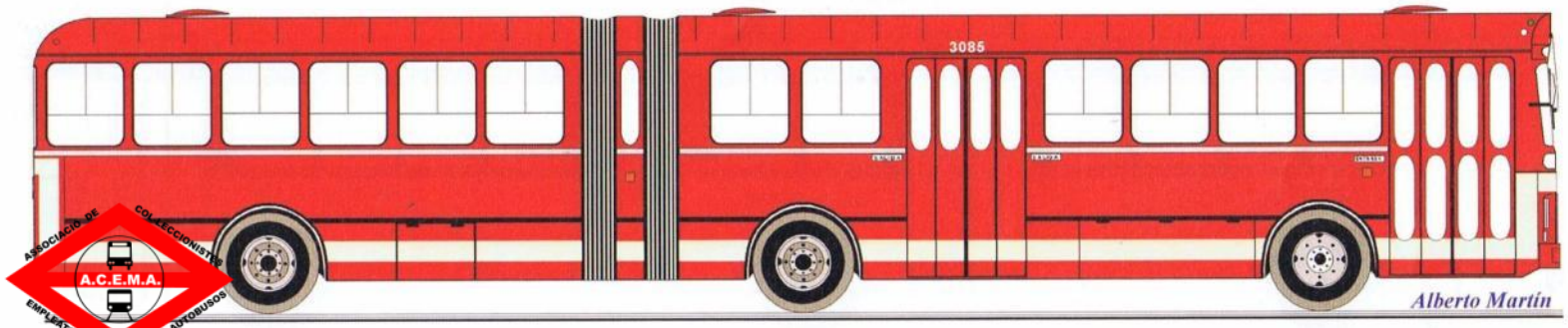
En origen venían pintados en los tonos verdes, corporativos de la época. En 1974 comenzarían a ser modificados, añadiéndoles trampillas de aireación en el techo, cambio de faros etc., a medida que se desguazaban ,los que se encontraban en peores condiciones, se aprovechaba , como ya vimos en la entrega de los standard, el motor y los grupos más importantes para montar en carrocería nuevas que se numeraban con las vacantes dejadas por los desguazados.

Serie 300 "Urbas" año 1966-1973

De características similares a la anterior citada.

PEGASO 6035/A, Serie 3000, Calca 3085
Reformado a dos puertas (Agente único)

22
FICHA



45

TMB

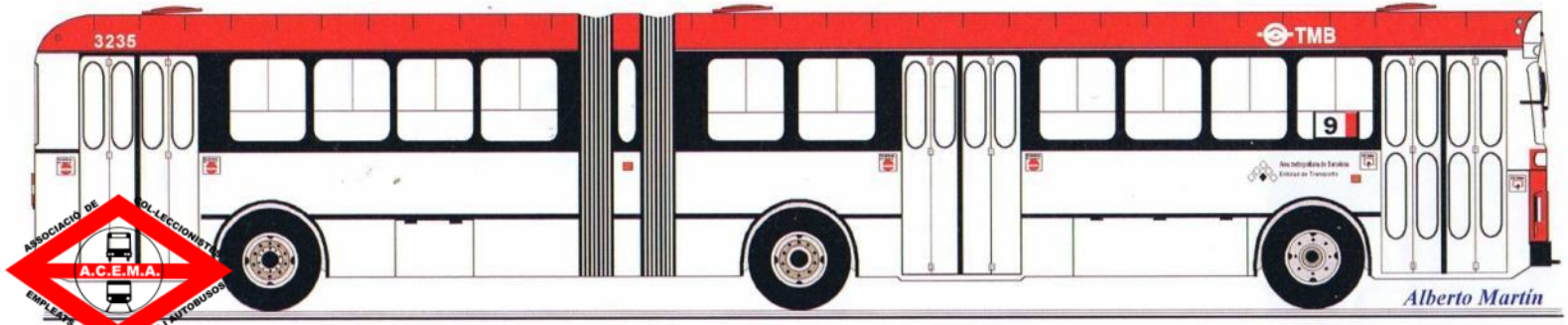
22 FICHA

El 3085 de rojo en el patio de Zona Franca, reformado a agente único.

MODELO	Pegaso 6035 / A Monotral con estructura monocasco integrada por dos entramados laterales.		
SERIE	**300 -324**	**3000 - 3099, 3100 y 3101**	**3200 - 3264**
CALCA	del 300 al 324 ambos inclusive	del 3000 al 3099 + 3100 y 3101	del 3200 al 3264
ENTR EN SERVICIO	Entre 1966 y 1973	1967 y1968	1975 - 1979
MOTOR EN ORIGEN	PEGASO 9101 Emplazamiento: Medio- horizontal bajo piso Cilindros: 6 en línea Diámetro: 118 mm. Carrera: 155 mm. Cilindrada: 10.170 Potencia m-xima: 185 cv. a 2.000 r.p.m.		
CAMBIO VEL.	WILSON-ISA RV 38 " 4 velocidades		WILSON-ISA RV 38 " 5 velocidades
PLAZAS PASAJE EN ESTADO ORIGINAL	Asientos: 36 (+2) de pie: 74 Agentes: 2 Total plazas: 110		Asientos: (3200 - 3249) 39 + 2 (3250 - 3264) 48 +2 de pie: (3200 - 3249) 71 (3250 - 3264) 45 Agentes: 2 Total plazas: (3200 - 3249) 110 (3250 - 3264) 93
EJES	3		
DIMENSIONES	Distancia entre ejes: (1º) 5.600 mm. — (2º) 5.815 mm. — (3º) Vía interior en el suelo: 2.020 mm. Vía central (en el suelo entre neumáticos gemelos): 1.830 mm. Vía posterior (en el suelo) : 2.020 mm. Voladizo anterior del autobastidor: 2.480 mm.. Voladizo posterior del autobastidor: 2.595 mm. Carrozado: 16.490 x 2.500 x 3.000 mm.		
COLOR	Origen: Crema(superior) / verde oscuro (inferior) Rojo con franja crema cuando pasaron a T.B.	Verde claro(superior) / verde oscuro (inferior) los verde (claro /oscuro) de TB rojo con franja crema	Verde repintados de rojo antes entrar en servicio Rojo Rojo con franja crema, "Nueva Imagen" 1991-92 Blanco, rojo y negro.
REFORMAS -		Montaje de trampillas de aireación en el techo: 3026, 3037, 3066, 3067, 3068, 3082, 3086, 3080, 3082, 3083, 3091, 3101 - Instalación de selector de velociades de botonera: 3088, 3096, 3100, 3101.... - Clausura y en algunos casos eliminación de la puerta del remolque, pase a agente único. - Cambio de faros. - Asientos almohadillados: 3013, 3043	Nueva imagen realizada en los talleres siguientes. Propios y externos: Noge: 3221, 3256. Novell: 3233, 3235. Labarta: 3243, 3246, 3261, 3263. Arabus: 3259. M.M. Levante: 3232, 3234, 3253, 3255, M.M: Zona Franca: 3257. Talleres de Vilapiscina: 3216, 3226. Montaje Turbo intercooler: 3214, 3240
EMPRESA	"Urbanizaciones y Transportes" "Transportes de Barcelona"	"Transportes de Barcelona"	
RETIRADOS DEL SERVICIO	Entre 1982 y 1992	A partir de 1981. Algunas unidades se vendieron. 4 buses entre ellos el 3004 a la UAB en Bellaterra	En marzo de 1977 quedan en servicio 14 unidades: Levante: 3221, 3226, 3232, 3253, 3255 Zona Franca: 3233, 3234, 3235, 3243, 3246, 3256, 3257, 3259, 3263. Baja durante 1997

PEGASO Monotral 6035/A, Serie 3200, Calca 3235
Reformado a nueva imagen en Novell (11/10/91)

23
FICHA



47

TMB

23

FICHA

Pegaso 6035 / A
Serie 3200, año 1975-1979

"Los petroleros", con este apodo se les ha conocido hasta sus últimos días dentro de T.B. y la verdad es justo decir en su favor (quedaron funcionando 9 unidades en Zona Franca y 5 en Levante, en marzo de 1997) que les ha tocado vivir un mal momento para ellos, ya que es muy difícil coexistir en el tiempo con los Mercedes-Benz articulados, no se puede comparar tecnologías de los años 70 con las de los 90.

Quedaron postergados a realizar servicios (en líneas como la 9, 109 etc.) cuando no hay suficientes autobuses "nuevos" para cubrir todos los turnos de las líneas servidas con articulados. A los conductores no les gusta conducirlos, comparándolos con los Mercedes. Esperan su bien ganado retiro aunque , como en el caso del 3235, a veces son utilizados, también, como decorados para anuncios publicitarios. Si hacemos memoria recordaremos el anuncio de televisión de las ópticas "VISIONLAB" donde una señora avanza por el interior del autobús hasta sentarse encima de unas gafas que un señor ha dejado sobre el asiento un momento antes.

La primera tanda de autobuses entregados por el fabricante venía pintada de verde teniéndose que repintar de rojo antes de entrar en servicio en octubre de 1975, el resto, con tonalidad diferente, fueron entregados de rojo. Montaban un cambio Wilson de 5 velocidades.

Autobús 3235 en Zona Franca, con la Nueva Imagen, efectuada en Novell.

3214

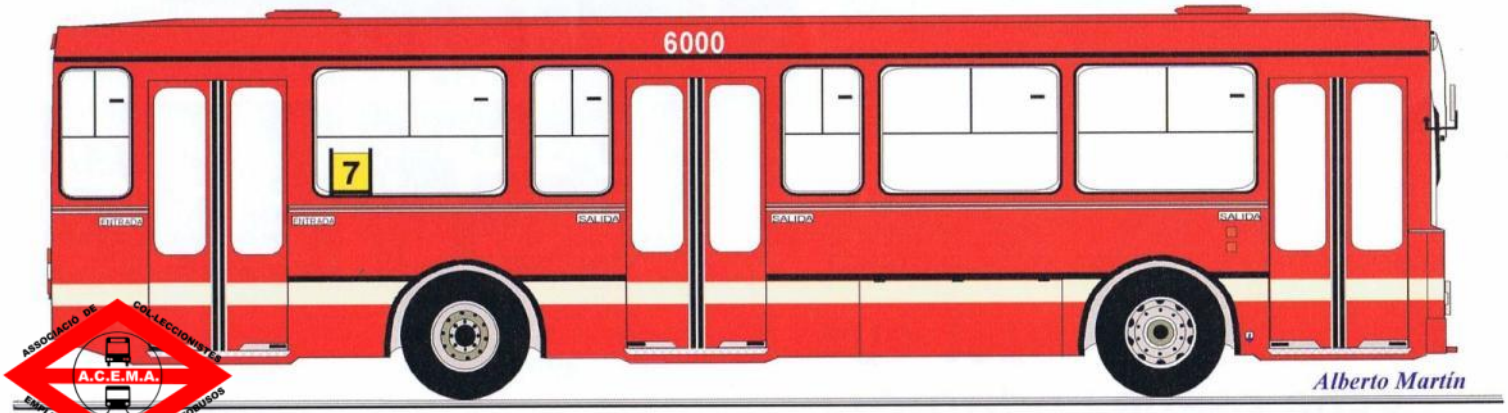
Entre el 22 de septiembre y el 5 de octubre de 1986 fue probado con el motor adaptado con Turbo intercooler, aceleraba de 0 a 60 km/hora en 28-30 segundos, 10 menos que sin turbo.

3240

Se le instaló un turbo intercooler entre el 6 y 14 de octubre de 1986, se probó en la línea 56 en laborable y en la 57 en sábado y festivo desde el 15 de octubre al 2 de noviembre, día en que rompió el cigüeñal, se le sustituyó el motor volviendo a retomar las pruebas el 6 de noviembre, finalizando el día 11.

Pegaso 6038, Calca 6000
Prototipo con tres puertas, año 1978. Carrocero Noge

24
FICHA



49

TMB

24
FICHA

El prototipo de la serie (6000), con tres puertas en el patio de Levante.
El 6000, con dos puertas, como todos los Pegaso 6038 de T.B. sería enviado a Sarajevo (06/11/96).

Pegaso 6038
Prototipo Pegaso 6038, año 1978

Presentado en el stand montado por el "Consejo Coordinador de los Servicios Municipales de Transporte" durante la celebración en Barcelona del salón EXPOMÓVIL-78 durante los días 29 de abril al 7 de mayo de 1978.

Se trataba de un nuevo concepto de autobús urbano, carrozado por Noge, en Arbúcies, que aprovechando las innovaciones de la época pretendía hacer más agradable el servicio del conductor. Según decían los folletos de presentación se habían suprimido totalmente los reflejos en los cristales delanteros gracias a la calculada curvatura de los mismos, se había tenido especial cuidado en diseñar la colocación de los mandos del conductor para hacerle más relajada la conducción, el asiento era anatómico, gozaba de amplias ventanas y de gran visibilidad por los grandes cristales delanteros , etc.

El día 31 de julio de 1978 en la línea 41 entró en servicio por primera vez. De color totalmente rojo con una franja crema, equipaba un motor de 185 cv y en su interior 24 asiento almohadillados esperaban al pasaje que se quedaba boquiabierto al ver tan lujoso autobús.

En 1980 comenzarían a llegar los nuevos Pegaso 6038

PEGASO 6038, Serie 6100
"Transportes de Barcelona", año 1981

25
FICHA

51

TMB

25 FICHA

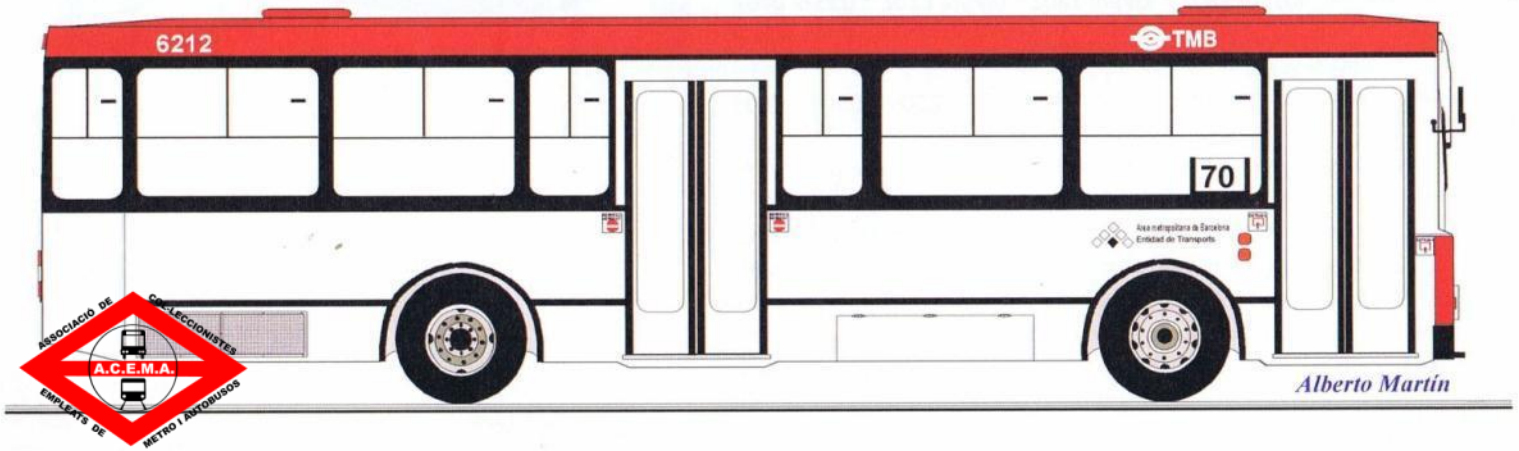
El 6176 en el patio de Levante, este vehículo fue donado a Cuba por CCOO en 1993.

El 6001 con su aspecto en origen el 22/11/79, sería baja por desguace el 11/10/95.

TMB

PEGASO 6038, Serie 6200, "Transportes de Barcelona", año 1982, aire acondicionado Hispacold, nueva imagen en 1991

26
FICHA



53

TMB

26

FICHA

Pegaso 6038

Estos vehículos entraron en servicio pintados de rojo y crema.

A diferencia de lo que hemos visto hasta el momento, estos autobuses cuando se han retirado del servicio han sido vendidos o cedidos a otras empresas donde en la actualidad siguen prestando servicio, otros lo podemos ver como reclamo de asociaciones de comerciantes, etc.

Muchas unidades corren por la Habana (Cuba), en Choloma (Honduras), Tunez, Guinea, en Istok, Pristina, Sarajevo, etc. Por citar algunos lugares tan distantes de la ciudad donde prestaron servicio durante tantos años, aunque tampoco debemos olvidar las unidades que se han desperdigado por diferentes pueblos y ciudades de nuestro país.

Los menos, los más deteriorados, se envían a desguace. Como último servicio, seguro que estos buses son recordados por muchos compañeros de nuevo ingreso en Material Móvil ya que, durante bastante tiempo sirvieron como prueba práctica de selección de personal de nuevo ingreso en nuestra Empresa, al tener que trabajar en ellos el día del examen.

6047 – 6050 – 6052: Hay que recordar la experiencia realizada en estos autobuses que fueron modificados para poder usar de combustible G.L.P. butano.

6083: El mirlo blanco, el bus de los Grupos de Trabajo

7040 (9547) – 7073 (9548) – 7081 (9549) – 7085 (9550): Los vemos en las cabalgata de Reyes como plataformas de la Cabalgata; entre paréntesis las nuevas calcas asignadas, también han cambiado la matrícula.

Series que componen el modelo Pegaso 6038:

Entrada en servicio a partir de 1980

- 6000
- 6100
- 6200 - 6262
- 7000
- 7100 - 7111
- 7300 - 7324

Cochera Zona Franca, bus calca 6212, se daría de baja el 5/2/98 por desgüace.

TMB

Autobuses Pegaso 6038, "Transportes de Barcelona"

27
FICHA

SERIE	PUESTA EN SERVICIO	CAMBIO VELOCIDADES	CARROCERO	AIRE ACONDICIONADO	CALCAS AFECTADAS	MOTOR	DIMENSIONES
6000 - 6099	de Febrero 1980 a Abril 1981	Auto ZF 4HP 500			6005	PEGASO 9107 Cilindros: 6 en línea Diámetro: 120 mm. Carrera: 155 mm. Cilindrada: 10.518 Potencia máxima: 200 CV. A 2.000 r.p.m.	Distancia entre ejes: 5.600 mm. Vía interior en el suelo: 2.020 mm. Vía post.(en suelo y entre neumáticos):1.830 mm. Voladizo anterior del autobastidor: 2.400 mm. Voladizo posterior del autobastidor: 3.280 mm. Carrozado: 11300 x 2500 x 3050 mm.
		WILSON SEMI AUTOMATICO	NOGE	IBERFRIO	(6001:6022), 6024, 6025, (6027:6035) - el 6005		
					6000, 6042, 6049, (6051:6061), 6063 y 6064		
			UGARTE	IBERFRIO	6023,6026,(6036:6041),(6043:6046)		
					6047, 6048, 6050,		
			VAN HOOL	IBERFRIO	(6081 : 6098) menos el 6088 y el 6090		
				HISPACOLD	(6069:6080)		
					6062, (6065:6068), 6088, 6099		
		Auto. VOITH D-851			6090		
6100 - 6199	Julio 1981 a Enero 1982	WILSON SEMI AUTOMATICO	NOGE		6167, 6168, 6170, 6171, (6175:6179), (6182:6186), (6190:6193)		
			VAN HOOL		(6100 : 6134) , (6136 : 6152)		
			IRIZAR		6135, (6153:6166), 6169,(6172:6174), (6180:6181), (6187:6189),(6194:6199)		
6200 - 6262	Julio 1982 a Enero 1983		NOGE	IBERFRIO	(6233:6240)		
				HISPACOLD	(6210:6232)		
				FAIVELEY	6200		
					(6201:6209), (6241:6262)		
7000 - 7099	Julio 1982 a Sept. 1983	AUTOMÁTICO	NOGE		TODOS		
7100 - 7111	Sept. 1983 a Nov. 1983	VOITH D-851			TODOS		
7300 - 7324	Nov. 1983 a Dic. 1983	AUTOMÁTICO ZF 4 HP 500			TODOS		

Color en origen:	Rojo y crema.
Color actual:	Nueva Imagen : Blanco, rojo y negro
Baja del servicio:	A partir de 1993 comienza el imparable goteo de unidades que serán desgüazadas o vendidas a diferentes empresas, asociaciones, etc. Dentro y fuera de nuestro país.
Reformas más importantes:	El montaje de equipos de Aire Acondicionado en parte de ellos. 6047 - 6050 - 6052 Reformados para poder usar como combustible G.L.P.

27 FICHA

El 7040 y 7085 en el patio de Zona Franca, antes de ser enviados al carrocero para volver convertidos en plataformas para la Cabalgata de Reyes.

Foto archivo: E. García

El 6016 en el patio de Zona Franca con el color corporativo de la empresa donde estaba cedido. El 17/08/96 sería vendido a otra empresa.

En el patio de Zona Franca el 6051 enviado posteriormente a Cuba y el 6039 que correría a Sarajevo.

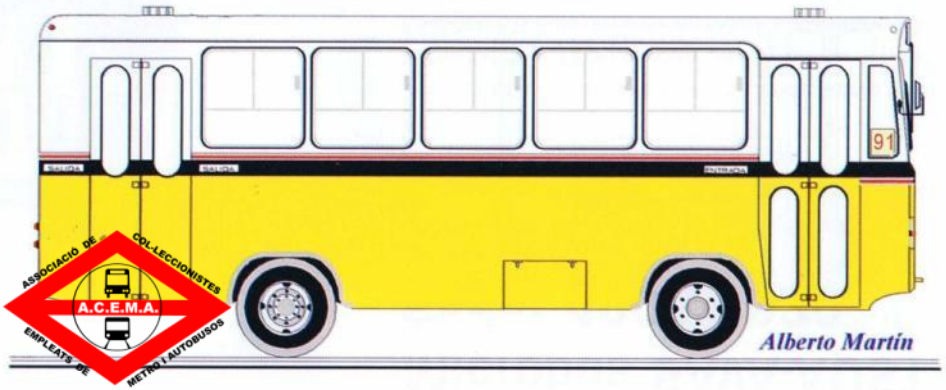
Como "Ruteros" en la Habana, Cuba. (Foto archivo: A. Calzada)

En Sarajevo, ante un paisaje que no debería volverse a repetir. (Foto archivo: A. Calzada)

TMB

Microbus SAVA. Serie 4001-4020
Año 1968

28
FICHA



57

TMB

28

FICHA

Microbús SAVA-AUSTIN S/400
Serie: 4001-4020

El 5/01/68 el prototipo del microbús, calca 4001, en el acto de entrega de la matrícula B-600.000.

En 1967 se adquirió un prototipo de microbús (calca-4001) debido a la necesidad de disponer de un vehículo de reducidas dimensiones para poder circular por calles por las que a sus hermanos mayores les era imposible pasar.

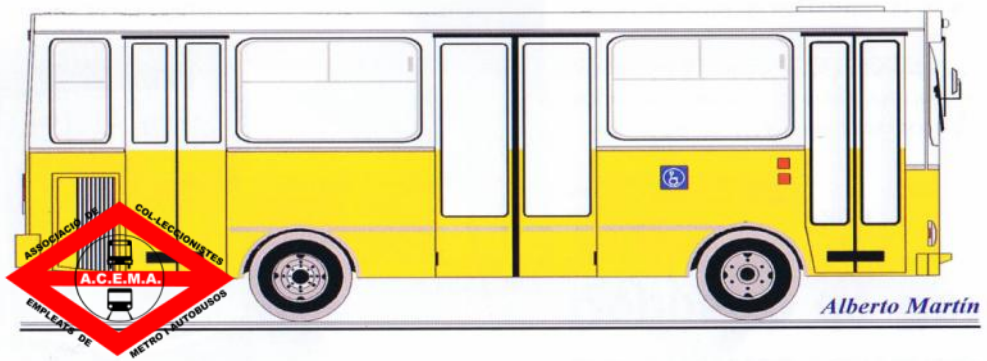
El prototipo, de carrocería Castro Caride, estuvo un tiempo circulando, pintado de verde, hasta que fue devuelto al carrocero para simplificar su plancha y sus acabados. Con un nuevo diseño llegaron a Barcelona veinte unidades, numeradas del 4001 al 4020, pintadas de blanco y amarillo, con una franja divisoria negra.

Destinadas a la cochera de Zona Franca, el 21 de octubre de 1968 se inauguraron ocho unidades de la línea 91, al precio de 5 pesetas el billete. El 4 de julio de 1970 quedó inaugurada la línea 94. Fue en estas dos líneas, además de en el servicio del "cementerio del sudoeste" en días festivos, donde circularon habitualmente.

Muchos conductores recordarán que del 4001 al 4004 se destinaron a la escuela de conductores (después de que se instalase un doble pedal de freno y acelerador, y de que se cancelase la puerta delantera).

Microbús PEGASO-SAVA 5720/21, 3 puertas
Serie 51-55/56-60. Año 1979. Minusválidos

29
FICHA



59

TMB

29
FICHA

Observar la rampa en la puerta central
(Foto archivo R. Díaz)

Detalle de accesibilidad del 55 (Foto archivo R. Díaz)

Microbuses servicio de minusválidos Depósito de Borbón

MICROBÚS PEGASO-SAVA 5720/21
Serie: 51-60

Adquiridos en 1979, estos microbuses eran vehículos adaptados para ser usados en el servicio de transporte de minusválidos. Disponían de carrocería de Ugarte, del 51 al 55, y de Noge, del 56 al 60.

El 51 disponía de tres puertas, la central con rampa; el resto tenía dos puertas, y la rampa de acceso en la trasera. Circularon hasta 1992-1993, fecha en que fueron vendidos todos, excepto el 51 y el 53, que se desguazaron.

MICROBÚS MERCEDES-BENZ
Serie: 61-64

En 1984 llegaron dos microbuses Mercedes-Benz para el servicio de transporte de minusválidos. En 1989 se adquirieron otros dos. Estos vehículos estuvieron circulando hasta 1992, año en que fueron devueltos al Patronato.

Microbús EBRO. Serie 4021-4038
Año 1979-80

30
FICHA

61

TMB

30 FICHA

El 4042 en la línea 91 (Foto archivo Ramón Díaz).

Microbús EBRO 66/7T
Serie: 4021-4038

Pintados con un color muy particular –de un naranja casi color butano–, llegaron a nuestra Empresa en 1979 unos microbuses nuevos que sustituirían a los obsoletos Sava.

Los vehículos fueron numerados, siguiendo la serie de Sava, del 4021 al 4038, ambos inclusive. La mayoría estuvo circulando hasta que empezaron a darse de baja entre 1988 y 1989, exceptuando los números 4027, 4032, 4033 y 4035, que dejaron de existir en el año olímpico.

Microbús MERCEDES-BENZ O-402

Serie 4105-4108/4114-4123. Año 1987

Carrozado por Castrosua, aire acondicionado Hispacold

31

FICHA

63

TMB

FICHA 31

Microbús MERCEDEZ-BENZ O-402
Serie: 4100-4123

Estos vehículos llegaron a T. B. en 1987 (del 4100 al 4114) y 1988 (del 4115 al 4123).

Al poco tiempo de entrar en servicio, ante un reajuste de la flota de estas características necesaria en T. B., los vehículos con calcas 4100, 4101, 4102, 4103, 4104, 4109, 4110, 4111, 4112 y 4113 fueron destinados a Vigo, Gijón, Lleida, Transportes Lydia, Tubsal y Authosa.

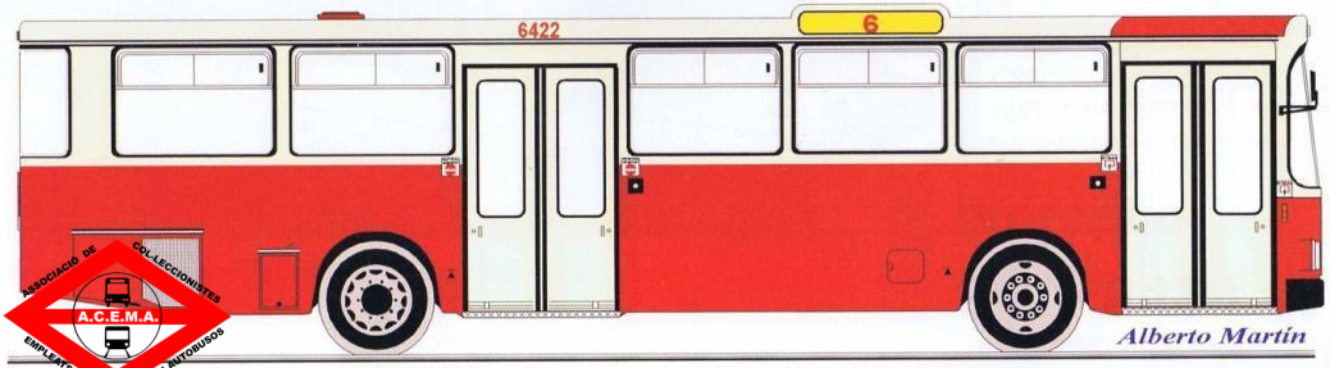
Toda la serie fue asignada a Zona Franca. En la actualidad prestan servicio en el C. O. N. de Poniente, y quedan tres unidades, dos operativas (4115 y 4123); el resto de unidades corren por Capellades, Ripollet, Súria y Huelva, o bien han sido desguazadas.

Esta serie ha tenido, desde su llegada, el mantenimiento subcontratado; el trabajo lo realiza el concesionario AUTOLICA.

El 4117 en el patio de Zona Franca.

PEGASO. Serie 6420-6425. Año 1985

32
FICHA



65

TMB

32 FICHA

El 6422 en la cochera de Levante en el año 1989.

Serie 6420 - 6425 prototipo

Serie experimental puesta en servicio en septiembre de 1985, como paso previo antes de la adquisición de los nuevos autobuses Pegaso modelo 6420, que comenzarían a llegar a nuestra empresa a partir de abril de 1988.

PEGASO 6420. Serie 5100. Año 1990.

33
FICHA

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES
A.C.E.M.A.
EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

67

TMB

FICHA 33

Pegaso 6420

Series: 5000 - 5089
5100 - 5154
5300 - 5333

Estos autobuses han sido los últimos de la firma Pegaso adquiridos por T.B., aunque como IVECO-PEGASO han circulado cedidas varias unidades con posibilidad de una futura compra (recordemos, en 1993, el autobús de piso bajo y turbo 5522 o, en 1995, el numerado como 5401). Estos vehículos son los que se están retirando actualmente del servicio para hacer hueco a la entrada de nueva flota.

El 5100 en Levante en el año 1988, como prototipo del llamado Bus 100

34
FICHA

34 FICHA

El 5318 en Levante.

TMB

35

FICHA

Autobuses Pegaso 6420

Transportes de Barcelona

SERIE	PUESTA EN SERVICIO	CAMBIO VELOCIDADES	AIRE ACONDICIONADO	MOTOR	CALCAS AFECTADAS	DIMENSIONES	CARROCERO
5000 - 5089	Abril 1988 a Diciembre 1991	AUTOMÁTICO VOITH DIWA 851.2 (3 vel.)	IBERFRIO Inst. ENASA	96A4AZ3390 ASPIRADO 200 CV	(5000 : 5004)	Distancia entre ejes: 5.600 mm. Vía interior en el suelo: 2.079 mm. Vía post.(en suelo y entre neumáticos): 1.827 mm. Voladizo anterior del autobastidor: 2.585 mm. Voladizo posterior del autobastidor: 3.210 mm. Carrozado: 11395 x 2500 x 2935 mm.	PEGASO
			IBERFRIO	96A4AZ4390 ASPIRADO 200 CV	(5005:5056), (5060:5089)		
				96T4AY4390 TURBO 240 CV	(5057:5059)		
5100 - 5154	Mayo 1988 a Marzo 1991	AUTOMÁTICO ZF 4 HP 500 (4 vel.)	IBERFRIO	96A4AZ4390 ASPIRADO 200 CV	(5100: 5118), (5120:5152)		
		AUTOMÁTICO ZF 5 HP 500 (5 vel.)		96T4AY4390 TURBO 240 CV	5119, 5153, 5154		
5300 - 5333	Mayo 1988 a Dic. 1988	AUTOMÁTICO VOITH D 851.2 (3 vel.)	IBERFRIO	96A4AZ4390 ASPIRADO 200 CV	TODOS		
COLOR:	blanco, rojo y negro						

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS A.C.E.M.A.

71

TMB

35 FICHA

Dos imágenes del 5058: su aspecto habitual y decorado para la inauguración de la línea 10.

72

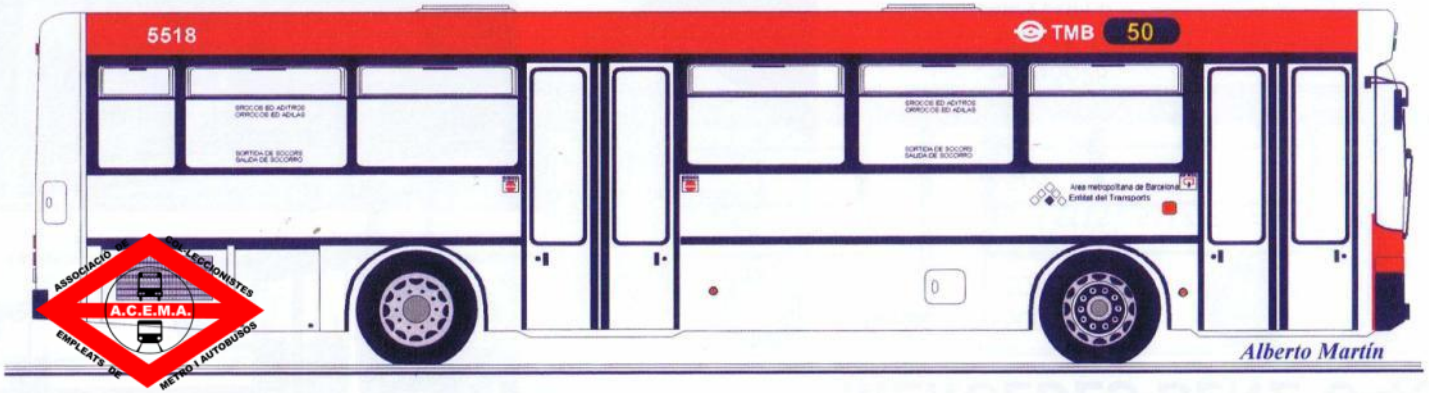
TMB

MERCEDES-BENZ O-405. Serie 5513-5515/5517-5519

Carrozado Castrosua, aire acondicionado Hispacold. Año 1991

36

FICHA



73

TMB

36
FICHA

El 5518 en el patio de Zona Franca.

El 5516 con equipo de aire acondicionado Thermoking en el techo

El 5807 en Zona Franca como uno de los prototipos usados para confeccionar la nueva imagen actual de la flota.

MERCEDES-BENZ 0-405

Serie:
5500-5502
5503-5507
5508-5512
5513-5515 y 5517-5519
5516
5520-5542
5600-5625 y 5629
5626-5628
5630-5649
5800-5811
5812,5813,5815-5823
5814,5824-5826
5827-5833

Las tres primeras unidades se matricularon el 13/04/89 (5500-5501-5502). El resto fueron llegando entre 1990 y 1992.

Se distinguen tres carrozados diferentes, UNICAR, HISPANO CARROCERA y CASTROSUA. Todos los vehículos montan equipos de aire acondicionado, algunas unidades en el techo (TERMOKING); hoy en día todos los nuevos autobuses llegan con este sistema.

MERCEDES-BENZ O-405-G. Serie 3630-3645

Carrozado Hispano Carrocera, aire acondicionado Hispacold. Año 1991

37

FICHA

75

TMB

37 FICHA

MERCEDES-BENZ O-405-G

Serie: 3500
3501-3511 y 3513
3512, 3514-3571
3600-3629
3630-3645

Transporte de Barcelona matricula entre el 8/3/88 (3500) y el 28/11/91 (3645) los nuevos autobuses articulados.

Montan motor trasero (OM 447 H de 240 cv), todos van equipados con aire acondicionado.

El 3500 y del 3618 al 3625 tienen el mantenimiento subcontratado, efectuando los citados trabajos el mismo concesionario que se los efectúa a los micros O-402, AUTOLICA.

Reformas de importancia:

A toda la serie 3500 y del 3600 al 3629, entre 1996 y 1997, se les ha sustituido el cambio de marchas (MB W 4 E 110/3.4R) por un cambio ZF 4 HP 500. Los prototipos de sustitución (operación que se realizó a finales de 1995) fueron el 3527, 3550 y el 3561.

A toda la flota UNICAR (del 3501 al 3571) se le cambiaron los parabrisas delanteros.

MERCEDES-BENZ O-405-N2. Serie 8509-8523

Piso Bajo, carrozado Castrosua, aire acondicionado Hispacold. Año 1996

38

FICHA

77

TMB

FICHA 38

MERCEDES-BENZ O-405-N2

Serie:	*8500-8508*	*1995*	*2 puertas*
	8509-8523		
	8524-8528		
	8600-8609		
	8700-8719		
	8720-8729		
	8800-8809	*1996*	*2 puertas*
	2200		
	2300-2324		
	2500-2513	*1997*	
	2514-2528	*1998*	*3 puertas*

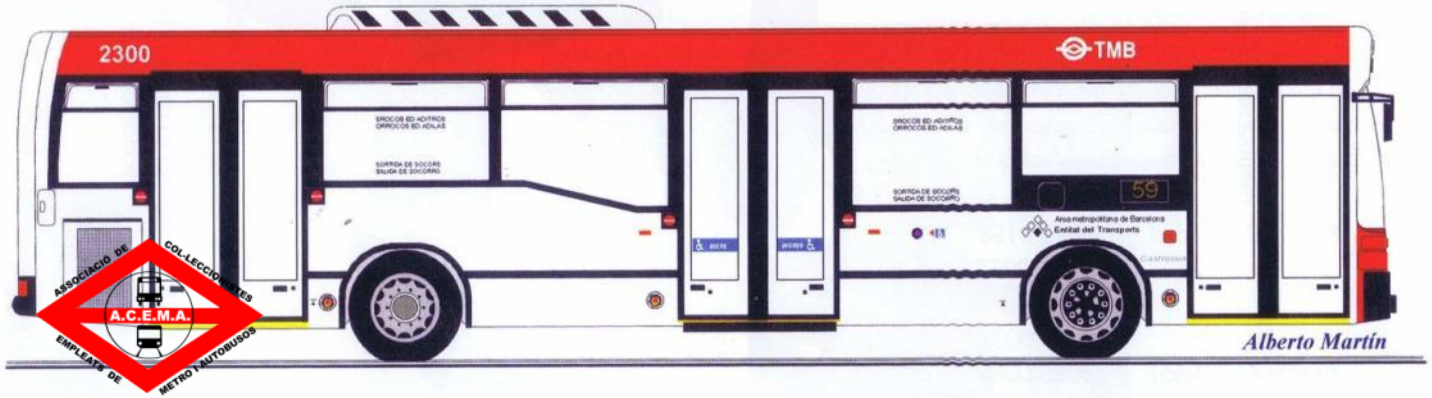
Comienza una nueva época dentro de T. B. al adquirir autobuses de piso bajo con rampa de acceso para minusválidos. La primera unidad de este modelo llega el 21/06/95.

Todos los vehículos disponen de 2 puertas, a excepción de los numerados con las calcas 2200, 2300 y 2500, que tienen tres puertas.

MERCEDES-BENZ O-405-N2. Serie 2300-2324

Piso Bajo, carrozado Castrosua, aire acondicionado Hispacold. Año 1997

39
FICHA



ASSOCIACIO DE COL·LECCIONISTES A.C.E.M.A. EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

79

TMB

39 FICHA

MERCEDES-BENZ O-405-N2

Serie:	*8500-8508*	*1995*	*2 puertas*
	8509-8523		
	8524-8528		
	8600-8609		
	8700-8719		
	8720-8729		
	8800-8809	*1996*	*2 puertas*
	2200		
	2300-2324		
	2500-2513	*1997*	
	2514-2528	*1998*	*3 puertas*

1997: ¡Ya tenemos Mercedes estándar de tres puertas! Esto hace que los MAN que ya circulan con esta característica hagan una especie de vuelta al pasado, por lo de estándar con tres puertas, pero no es lo único:

Los números de calca se agotan, y la empresa decide volver a numerar los vehículos con calcas que ya han existido:

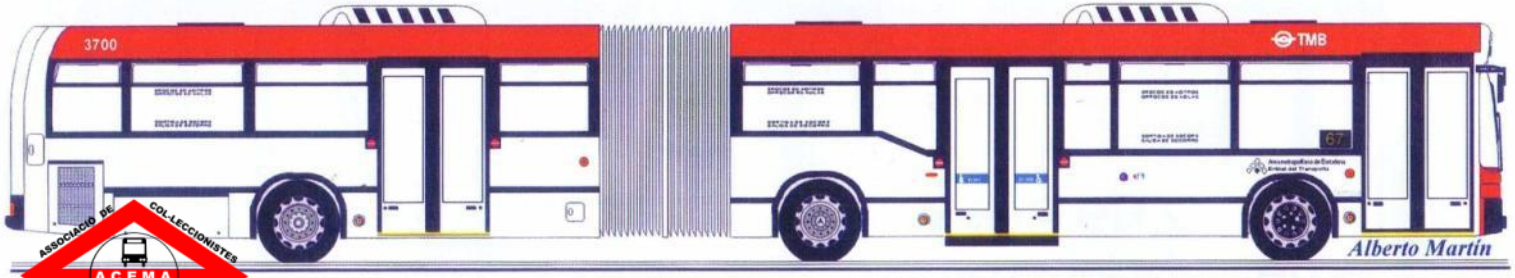
- **MB serie 2200, 1997:** calcas iguales a las utilizadas en la serie que entró en servicio en 1968 de Pegaso 6035
- **MB serie 2300, 1997:** calcas iguales a las utilizadas en la serie que entró en servicio en 1968-69 de Pegaso 6035
- **MB serie 2500, 1997/1998:** calcas iguales a las utilizadas en la serie que entró en servicio en 1973-75 de Pegaso 6035

La gran novedad es la entrada en nuestro parque de un nuevo carrocero, CAETANO, carrocero portugués que ha trabajado sobre el 2200 y la serie 2500 que ha sido dada de alta completamente en el depósito de Borbón.

MERCEDES-BENZ O-405-GN2. Serie 3700-3715

Piso bajo, carrozado por Castrosua, aire acondicionado Hispacold. Año 1997

40
FICHA

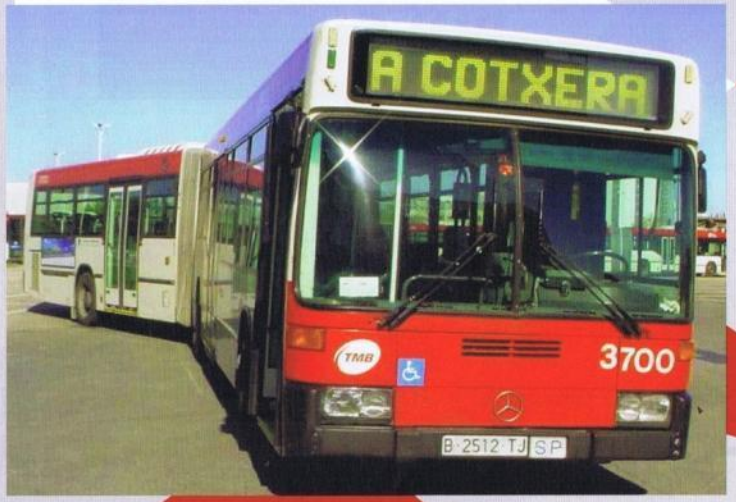


81

TMB

40
FICHA

MERCEDES-BENZ O-405-GN2



Serie: 3700-3715
3716-3724

Vehículos articulados de piso bajo y rampa elevadora para sillas de ruedas; son los primeros en llegar a nuestra empresa con esta doble característica. Disponen de motor en parte trasera con 299 cv (OM 447 HLA) y doble equipo de aire acondicionado en el techo, otra novedad, del fabricante Hispacold.

Miden 18 metros (casi medio metro más que sus hermanos O-405-G). Son destinados en su totalidad al depósito de Zona Franca, en la actualidad en el C. O. N de Poniente.

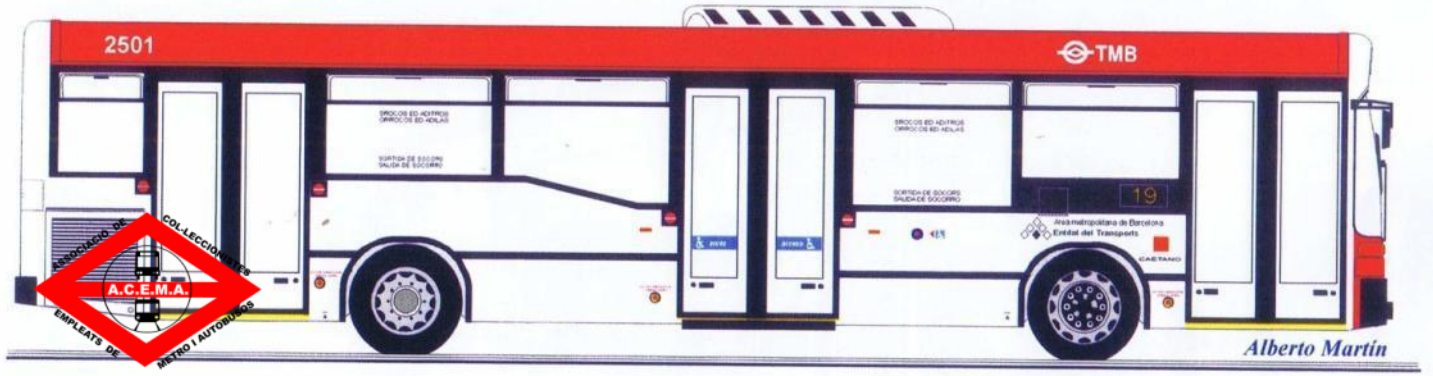
Comenzaron a prestar servicio a finales de julio y principios de agosto de 1997 (3700-3715) y en 1998 (3716-3724).

MERCEDES-BENZ O-405-N2. Serie 2500-2513

Piso bajo, carrozado Caetano, aire acondicionado Hispacold. Año 1997

41

FICHA



83

TMB

41
FICHA

El 2501 en el patio de Zona Franca durante su recepción, en la otra imagen en Borbón, su destino hasta el momento

TMB

1ª Experiencia con GNC, 3900 y 8900 MERCEDES-BENZ en la estación de carga de Zona Franca.

42
FICHA

85

TMB

42
FICHA

Capítulo aparte para recordar la primera experiencia con GNC, con dos autobuses Mercedes Benz en Zona Franca, durante 1995/96, un articulado (numerado con la calca 3900) y un estándar (numerado con la calca 8900).

Imágenes del 3900 y 8900 vestidos para circular y preparados para ser devueltos a Mercedes Benz, una vez terminada la experiencia.

86

TMB

43 FICHA

CALCAS	CANT.	AÑO	MODELO	CARROCERO	PUERTAS	MOTOR		CAMBIO DE VELOCIDADES	INDICADOR DE LINEA	AIRE ACOND.	FAB. ASIENTO PASAJE	MOD.ASIENTO COND.
3500	1	1987	M.B. O 405 G	CASTROSUA	3	OM 447 h (240 CV)	-	ZF 4 HP 500	BKB	HISPACOLD	FAINSA	ESTEBAN FA 416 mec.
3501 - 3511, 3513	12	1989		UNICAR						CARRIER		
3512, 3514 - 3571	59	1988		H.CARROCERA						HISPACOLD		
3600 - 3629	30	1991										
3630 - 3645	16	1991										
3700 - 3715	16	1997	M.B. O 405 GN2	CASTROSUA	3	OM 447 hLA (299 CV)	EURO 2	VOITH D 864.3	HANOVER	HISPACOLD	FAINSA	GRAMMER FA 416 E2 mec.
3716 - 3724	9	1998	M.B. O 405 GN2	CASTROSUA	3	OM 447 hLA (299 CV)	EURO 2	VOITH D 864.3	HANOVER	HISPACOLD	FAINSA	GRAMMER MSG 90.3 neumatico
5500 - 5502	3	1989	M.B. O 405	CASTROSUA	2	OM 447 h (204 CV)	-	W 3E110/2,2R	BKB	HISPACOLD	FAINSA	ESTEBAN FA 416 mec.
5503 - 5507	5											
5508 - 5512	5	1990		H.CARROCERA								
5513 - 5515, 5517 - 5519	6	1991		CASTROSUA								
5516	1									THERMO KING NSD II-1000		
5520 - 5542	23			H.CARROCERA				VOITH D 851.2		HISPACOLD		
5600 - 5625; 5629	27											
5626 - 5628	3											
5630 - 5649	20			UNICAR								
5800 - 5811	12			H.CARROCERA				ZF 4 HP 500				
5812, 5813, 5815 - 5823	11	1992								THERMO KING NSD I-1001		
5814; 5824 - 5826	4											
5827 - 5833	7											
8500 - 8508	9	1995	M.B. O 405 N2	CASTROSUA	2	OM 447 h1/2	EURO 1	ZF 4 HP 500	HANOVER	HISPACOLD	FAINSA	ISRI 6000/517 mec.
8509 - 8523	15	1996							BKB			GRAMMER FA 416 E2 mec.
8524 - 8528	5					OM 447 hLA (213 CV)	EURO 2					
8600 - 8609	10					OM 447 h1/2	EURO 1	VOITH D 854.2				
8700 - 8719	20			H.CARROCERA				ZF 4 HP 500		THERMO KING NSD II-1000		
8720 - 8729	10											
8800 - 8809	10							VOITH 854.2				
2300 - 2324	25	1997		CASTROSUA	3	OM 447 hLA (213 CV)	EURO 2	VOITH D 864.3		HISPACOLD	FAINSA	
2200	1			S. CAETANO				ZF 4 HP 500			ESTEBAN	ISRI 6000/517 mec. y neum.
2500 - 2513	14							VOITH D 864.3				
2514 - 2528	15	1998								THERMO KING RT		
2400 - 2414	15	2002	M.B. O 530 - CITARO	Evo Bus	3	OM 906 LA (245CV)	EURO 3	ZF 5 HP 502	BKB	EVOBUS-WEBASTO HLK2	ESTEBAN-EVOBUS	ISRI 6800/338 neum.girat.
2600 - 2609	10	1999				OM 906 II/1 EURO2 231CV	EURO 2	VOITH D 854.3 E		EVOBUS-WEBASTO	VOGEL M.B.	ISRI 6800/338 neum.
2610 - 2634	25	2001										
3000 - 3007	8	2001	M.B. O 530 G - CITARO	Evo Bus	3	OM 457 hLA (299CV)	EURO 2	ZF 5 HP 592	BKB	EVOBUS-WEBASTO	VOGEL M.B.	ISRI 6800/338 neum.girat.
3100 - 3109	10							VOITH D 864.3 E				
4200 - 4210	11	1999	M.B. 412D (SPRINTER)	INDCAR	2	OM 602LA (122 CV)	EURO 2	W 4 A028	BKB	THERMO KING S-30	FAINSA	ISRI original furgón mec.
4211 - 4224	14	2000										
4225 - 4231	5	2002	M.B. 413 CDI (SPRINTER)			OM 611.981 (130 CV)	EURO 3	SPRINT SHIFT				

43 FICHA

Presentación Citaros.

M.B. 412 D SPRINTER, carrozado INDCAR, cañca 4224. año 2000.

MERCEDES-BENZ O-530-CITARO

Serie: 2400 - 2414 ---- 2002
2600 - 2609 ---- 1999
2610 - 2634 ---- 2001 3 Puertas

Numeraciones de calcas «recicladas» se usaron en los Pegaso 6035.

MERCEDES-BENZ O-530-G CITARO

Serie: 3000 - 3007
3109- 2001

MERCEDES-BENZ 412 D SPRINTER

Serie: 4200 - 4210 1999
4211 - 4224 2000

MERCEDES-BENZ 413 CDI SPRINTER

Serie: 4225 - 4231 2002

M.B. O-530-G CITARO, articulado, carrozado Evo Bus.

M.B. O-530 CITARO carrozado Evo Bus.

El 2605 en el patio de Zona Franca, como prototipo para crear la nueva imagen actual de la flota.

A.C.E.M.A.
ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS

MAN SD 200. Serie 2000 "Bus Turístic"

Adquirido en Berlin 1996. En origen dos pisos cerrados.

44

FICHA

89

TMB

44
FICHA

El 2100 a su llegada a Levante.

MAN SD 200 F (doble piso) Serie 2000-2006

Autobuses adquiridos de "segunda mano" a la empresa municipal de Berlín matriculados en origen durante los años 1982 y 1983. Llegan a Barcelona en junio de 1996. Originariamente el techo estaba cubierto y venían pintados de marrón y uno de azul. Sercar ha sido la carrocera encargadá de darles la imagen actual con el techo descubierto y el nuevo pintado, se ha impermeabilizado el techo y se ha mantenido el periscopio, con el que el conductor controla el piso superior.

El día 3 de octubre de 1996 a las 12 horas en la plaça de Catalunya se realizó la presentación (con el 2000 y 2001) de los nuevos autobuses de dos pisos que circularán en la línea 100 "Bus Turístic". Pero no será hasta la Semana Santa de 1997, fecha en la que comienzan a circular en línea a pleno rendimiento.

Series	2000 – 2006	Modelo SD 200 F	Procedencia: Berlin
	2007 – 2012	Modelo SD 200 F	Procedencia: Berlin
	2100 – 2104	Modelo NL 222 F	
	2105 – 2110	Modelo NL 222 F	
	2111 – 2117	Modelo NL 222 F	
	2118 – 2122	Modelo NL 223 F	
	2123 – 2128	Modelo NL 283 F	

En el patio de Zona Franca con la calca de Berlín 1884 y antes de convertirse en el 2000 a su llegada a TB.

Una vez reformado y ya con su nueva calca; 2000, aún con placas verdes.

Aspecto interior del piso superior del 2004, antes de la reforma y estado actual.

A.C.E.M.A.
ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES DE METRO I AUTOBUSOS

MAN NL-222-F. Serie 8000C, Sub-Serie 8035-8039

Piso bajo, carrozado por Castrosua, aire acondicionado Hispacold. Año 1996

45

FICHA

91

TMB

45 FICHA

El 8002 en Vilapiscina, aún con la matrícula alemana.

El 8036 en el patio de Zona Franca.

TMB

MAN NL-202-F. Serie 8200-8214

Piso bajo, carrozado Castrosua, aire acondicionado Iberfrío/Carrier. Año 1996

46

FICHA

93

TMB

46 FICHA

El 8303, 8300 y el 8301 en el patio de Zona Franca preparados para prestar servicio en la línea 27, por primera vez. De nuevo en T.B. vuelven a circular autobuses con tres puertas.

Dos imágenes del 8200, durante su recepción y "vestido" listo para prestar servicio.

Coincidiendo con la Olimpiadas entran en servicio nuevas unidades de Autobuses, en esta ocasión , MAN de piso Bajo. Todos los buses vienen equipados con aire acondicionado

Reseñemos la experiencia realizada junto con Repsol en los vehículos calca 100 y 101 equipados de origen para poder funcionar usando como combustible G.L.P. (butano).

También hay que recordar que el 22 de julio de 1996 volvieron a circular autobuses stándard de 3 puertas en Transportes de Barcelona (los últimos fueron los Pegaso 6035) la línea escogida fue la 27 de Zona Franca y los vehículos : 8300 (turno 03), 8301 (turno 07) y el 8303 (turno 09), los buses fueron cedidos por el depósito de Borbón para la prueba del comportamiento de la puerta trasera en línea.

TMB

47
FICHA

CALCAS	CANT.	AÑO	MODELO	CARROCERO	PUERTAS	MOTOR		CAMBIO DE VELOCIDADES	INDICADOR DE LINEA	AIRE ACOND.	FAB. ASIENTO PASAJE	MOD.ASIENTO COND.
100-101	2	1992/93	SL 242 F GLP	HISPANO CARROCERA	2	G 2866 DUH		ZF 5 HP 500	100	HISPACOLD	101	THERMOKING
8000 - 8019	20	1992	MAN NL 202	MAN	2	D 0826 LUH 04 (213 CV)	EURO 1	ZF 5 HP 500	BKB	HISPACOLD	FAINSA	GRAMMER FA 416 E2 mec.
8020 - 8024	5	1995	MAN NL 202 F	CASTROSUA	2	D 0826 LUH 03 (213 CV)	EURO 1	ZF 5 HP 500	HANOVER	CARRIER	FAINSA	ISRI 6000/517 mec.
8025 - 8034	10	1996							BKB	HISPACOLD		GRAMMER FA 416 E2 mec.
8035 - 8039	5					D 0826 LUH 12 (220 CV)	EURO 2					
8100 - 8104	5					D 0826 LUH 03 (213 CV)	EURO 1	VOITH D 854.2				
8200 - 8214	15				3			ZF 5 HP 500	HANOVER	CARRIER		
8300 - 8324	25							VOITH D 854.2				
8215 - 8221 ;8223; 8224 - 8226	10	1997	MAN NL 222 F	CASTROSUA	3	D 0826 LUH 12 (220 CV)	EURO 2	ZF 5 HP 500	BKB	CARRIER	FAINSA	GRAMMER FA 416 E2 mec.
8222, 8225, 8227 - 8244	20									HISPACOLD		
8325 - 8334	10							VOITH D 854.3		CARRIER		ISRI 6000/517 mec.
2800 - 2809	10	1998	MAN NL 223 F	S. CAETANO	3	D 0826 LUH 12 (220 CV)	EURO 2	ZF 5 HP 500	BKB	CARRIER	FAINSA	ISRI 6000/517 neum.
2900 - 2909	10							VOITH D 854.3				
7800 - 7809	10	1999		CASTROSUA				ZF 5 HP 500				GRAMMER MSG 90.3 neumatico
7900 - 7913	14							VOITH D 854.3				
2910 - 2919	10	2002		S. CAETANO			EURO 3	VOITH D 854.3 E		THERMO KING CTRT 1000	ESTEBAN	ISRI 6000/517 neum.
1500 - 1509	10	2001	MAN NL 233F (GNC)	CASTROSUA	3	E2866 DUH 02 (230 CV)	EURO 2	ZF 5 HP 500	BKB	THERMO KING CTRT 1000	FAINSA	GRAMMER MSG 90.3 neumatico
1700 - 1709	10							VOITH D 854.3				
1710 - 1724	15	2002	MAN NL 243F (GNC)			E2866 DUH 03 (240 CV)	EURO 3					
3800 - 3811	12	1997	MAN NG 313 F1	CASTROSUA	3	D 2865 LUH 07 (310 CV)	EURO 2	ZF 5 HP 590	HANOVER	HISPACOLD	FAINSA	GRAMMER FA 416 E2 mec.
3300 - 3319	20	1999				D 2866 LUH 26 (310 CV)						
3320 - 3327	8	2001				D 2866 LUH 24 (310 CV)	EURO 3	ZF 5 HP 592		CARRIER 402NU		GRAMMER MSG 90.3 neumatico
3400 - 3409	10							VOITH D 864.3 E				
3410 - 3435	26	2002						VOITH D 864.3	BKB	HISPACOLD 80E		
3436 - 3461	26								HANOVER (ERC+)			
2000 - 2006	7	1998	MAN SD 200 F	MAN	2	D2566 MUH	-	VOITH D 851	-		-	ISRI
2007 - 2012	6	2002										
2100 - 2104	5	1999	MAN NL 222 F	SERCAR		D 0826 LUH 12 (220 CV)	EURO 2	ZF 5 HP 500	BKB		VOGEL & NOOT	GRAMMER MSG 90.3 neumatico
2105 - 2110	6	2000										
2111 - 2117	8	2001										
2118 - 2122	5	2002	MAN NL 223 F			D 0836 LUH 02 (220 CV)	EURO 3	ZF 5 HP 502				
2123 - 2128	6	2003	MAN NL 283 F			D 0836 LUH 01 (280 CV)						
4400 4423	24	2002	MAN NM 223F	CASTROSUA	3	D 0836 LUH 03 (220CV)	EURO 3	VOITH 854.3	BKB	THERMO KING CTRT 1000	FAINSA	ISRI 6800/338 neum.girat.

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES EMPLEATS DE METRO I AUTOBUSOS A.C.E.M.A.

47 FICHA

El 100, Man de GLP.

El Man/Caetano 2908 en Horta

El 7900, 7806 y 4400 en Triángulo

Curiosidades: Man con calca 7401 y 7601, propulsados con GNC antes de la colocación de las calcas definitivas 15xx y 17xx.

El 3400 y el 3314 en Levante, durante su recepción

El 1724 y el 1506, Man a GNC.

TMB

Associació de Col·leccionistes Empleats de Metro i Autobús

Carrer Lepant nº 299 - Subterrània <M> - Cantonada Avinguda Gaudí
08025 Barcelona
Web: http://blogacema.blogspot.com.es
Email: acema2011@gmail.com