



ELS VEHICLES HISTÒRICS DE TMB



Transports
Metropolitans
de Barcelona





ÍNDEX



VEHICLES EN BON ESTAT

.5



VEHICLES EN PROCÉS DE RESTAURACIÓ

.21



VEHICLES EN ESTAT REGULAR

.25



VEHICLES EN MAL ESTAT

.39



VEHICLES EN MOLT MAL ESTAT

.47



.01

VEHICLES EN BON ESTAT





Metro tren Sèrie 300

Característiques:

Constructor: Euskalduna (Bilbao – País Basc). Any: 1923
 Cotxes construïts: 10 motors i 10 remolcs
 Mesures: longitud, amplària i alçada (14,604 m -2,520 m – 3,601 m)
 Posada en funcionament: any 1924; retirada de servei: any 1988
 Recuperació del cotxes M1, M6 i M8 a l'any 1999

Història:

Sèrie que inaugura la línia de Metro “Gran Metro” el 30 de desembre de 1924 (Lesseps – Plaça de Catalunya). Estigué en funcionament fins a l'any 1988, quan es retirà definitivament.

L'any 1999, per a la commemoració del 75 Aniversari del Metro, es renovaren 3 cotxes que recuperaren la seva numeració original, M1, M6 i M8.



Metro cotxe Sèrie 100

Característiques:

Constructor: Casa Girona. Any: 1925

Cotxes construïts: 12 automotors

Mesures: longitud, amplària i alçada (21,900 m -3,205 m -4,314 m)

Posada en funcionament: any 1926; retirada de servei: any 1979

Recuperació del cotxe 126 a l'any 1981

Història:

Formà part de la sèrie que inaugurà la línia de Metro "Transversal", en servei a partir del 10 de juny de 1926 (La Bordeta – Plaça de Catalunya). Fou reformat el 1959 per adaptar-lo als temps moderns de molt passatge. Una unitat funcionà fins a l'any 1979, quan es retirà del servei. Fou recuperat per a l'exposició "Què és Barcelona" l'any 1981.

Posteriorment, el núm. 126 fou restaurat per a la celebració del 150 aniversari del tren a Espanya i fou exhibit a l'estació de França durant aquesta commemoració. Cal destacar que des del 1926 fins al 1967 els metros d'aquesta sèrie van ser els més grans del món.



Tramvia de Cavalls

Característiques:

Constructor: J.G. Brill, Philadelphia (U.S.A.). Any: 1888
Mesures: longitud, amplària i alçada (5,000 m - 2,000 m – 3,500 m)
Posada en funcionament: any 1888; retirada de servei: any 1907
Recuperació del cotxe núm. 2 a l'any 1997

Història:

Els primers tramvies de cavalls apareixeren a Barcelona el 27 de juny de 1872. La primera línia efectuava el trajecte Rambles – Josepets (avui Pl. Lesseps) amb cotxes de 2 pisos. L'electrificació de la xarxa de Barcelona fou molt ràpida. Així, l'any 1907 ja varen desaparèixer totalment la tracció animal i la de vapor.

Un dels vehicles de la sèrie fou restaurat amb motiu del “125 Aniversari del Tramvia”, l'any 1997.



Tramvia núm. LV2

Característiques:

Constructor: Girona. Any: 1899

Adaptat per: Tranvías de Barcelona, SA. Any adaptació: 1952

Mesures: longitud, amplària i alçada (8,900 m - 2,000 m - 3,590 m)

Cotxe construït: 1-124 (Cadeners). Núm. cotxe adaptat: 45

Posada en funcionament: any 1952; retirada de servei: any 1971

Història:

Tranvías de Barcelona, SA s'encarregà personalment, en els seus propis tallers, d'adaptar aquest antic tramvia de viatgers (un cadener) en un vehicle auxiliar especialitzat en el poliment de les vies.

Les dimensions del truck foren modificades i adaptades per a les noves funcions d'aquest vehicle, les quals consistien a polir i a suavitzar les possibles irregularitats que poguessin formar-se en les corones dels rails.



Tramvia núm. 58

Característiques:

Constructor: Material per a Ferrocarrils i Construccions de Barcelona. Any: 1898 i 2001

Mesures: longitud, amplària i alçada (8,900 m - 2,000 m - 3,590 m)

Posada en funcionament: any 1899; retirada de servei: any 1964

Reconstruït per: Tradinsa, SA. Reconstrucció a l'any 2008

Història:

Aquest tipus de tramvies es fabricaren entre els anys 1898 i 1901. Eren tramvies de via ampla i se'ls coneixia popularment amb el sobrenom de "cadeners" (perquè el seu fre de mà era dels anomenats de cadena), encara que alguns d'ells disposaven també de fre elèctric, que solament s'utilitzava en casos d'emergència.

Foren els primers tramvies elèctrics que circularen per Barcelona. Recorrien la línia de circumval·lació, coneguda més tard com "línia 29".



Tramvia núm. R-1754

Característiques:

Constructor: Maquitrans. Any: 1951

Cotxes construïts: 1751 - 1757 (remolcs jardineres)

Mesures: longitud, amplària i alçada (8,280 m - 2,360 m - 3,120 m)

Posada en funcionament: any 1951; retirada de servei: any 1963

Història:

Aquests vehicles foren construïts per l'empresa Maquitrans aprofitant diverses peces d'altres tramvies més antics.

Foren construïts amb l'objectiu de realitzar les funcions de remolc, formant tren, juntament amb els cotxes motors tipus "Jardinera" de la sèrie 125-133.



Tramvia Mataró – Argentona núm. 1

Característiques:

Constructor: Lladró (País Valencià). Any: 1926
 Presta servei: Mataró – Argentona. Ample via: 1,00 m
 Cotxes construïts: 1751 - 1757 (remolcs jardineres)
 Posada en funcionament: 27 maig de 1928; retirada de servei: 9 Octubre de 1965

Història:

Aquest tramvia, fou un dels que va inaugurar el conegut tramvia de Mataró a Argentona, on prestaria servei, fins a la seva clausura a l'any 1965, i a partir de llavors va romandre abandonat a les cotxeres de Mataró.

Va ser restaurat, per la Fundació Museu del Transport, per participar en l'exposició del 150 aniversari del Ferrocarril que es va celebrar a Barcelona a l'any 1998.



Autobús Dodge

Característiques:

Constructor: Dodge Brothers. Any: 1935 (camió)

Model: Dodge 240. Any adquisició: 1936

Mesures: longitud, amplària i alçada (7,870 m - 2,610 m – 2,500 m)

Posada en funcionament: any 1939; retirada de servei: any 1980

Història:

Aquest autobús fou construït l'any 1935 als Estats Units per la firma Dodge Brothers (model 240), iniciant la seva vida com a camió. Va arribar a Espanya durant l'any 1936, probablement adquirit per les tropes de Franco. Un cop acabada la guerra civil es va carrossar a Igualada per l'empresa Carrosseries Majoral i es va matricular com a vehicle de passatgers el 19 d'octubre de 1940.

Des d'aleshores va començar a prestar servei com a transport dels treballadors de la fàbrica tèxtil Cal Font de Igualada (Barcelona).

Durant l'any 2008 es repinta el vehicle amb els colors corporatius de TMB, vermell i crema i amb anagrames de la CGA, per tal d'assimilar el Dodge a la sèrie 260 pertanyent a aquesta companyia. Se li ha assignat la calca 265.



Autobús núm. 7092

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: Pegaso 6038. Sèrie : 7000
 Cotxes fabricats: 7000 – 7111
 Mesures: longitud, amplària i alçada (11,300 m - 2,500 m – 3,050 m)
 Posada en funcionament: any 1982; retirada de servei: any 1999

Història:

Els primers Pegaso 6038 (6001 – 6050) entraren en servei l'any 1980 i, després d'algunes subsèries, l'any 1982 començaren a arribar els Pegaso 6038 de la sèrie 7000 i s'anaren rebent fins a finals de 1983.

Aquest model presentava un concepte més modern de carrosseria, en comparació amb el model que en aquella època circulava per la ciutat.



Autobús núm. 5139 (9590)

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: Pegaso 6420 - 6424. Sèrie: 5000

Cotxes fabricats: 5000 – 5089

Mesures: longitud, amplària i alçada (11,395 m - 2,500 m – 2,935 m)

Posada en funcionament: any 1988; retirada de servei: any 2005

Història:

Aquest vehicle va ser construït per la firma Pegaso, formava part del seu conegut model 6420. De fet aquest seria el prototipus d'un dels models més nombrosos que existirien a la xarxa d'autobusos de Barcelona, ja que entre els anys 1988 i 1991 es van adquirir un total de 179 vehicles.

Aquest vehicle renumerat com a 9590, fou destinat a la formació de nous conductors.



Tramvia núm. 867

Característiques:

Constructor: Can Girona. Any: 1924

Cotxes fabricats: 860 – 889

Mesures: longitud, amplària i alçada (9,090 m - 2,120 m – 3,520 m)

Posada en funcionament: any 1924; retirada de servei: any 1967

Reconstruït per: Tradinsa, SA. Any: 2008-09

Història:

Aquests vehicles foren construïts l'any 1924 per l'empresa coneguda com Can Girona, amb l'intenció de substituir els vells tramvies “cadeners” en les línies que passaven pel barri de Gràcia.

Per aquest motiu, es tractava de tramvies dissenyats especialment per poder circular per carrers estrets, eren bidireccionals i amb plataformes obertes en ambdós costats del vehicle.



Autobús Urbas Chausson núm. 59

Característiques:

Constructor: Chausson (França)

Cotxes importats: 25

Mesures: longitud, amplària i alçada (10,323 m - 2,500 m - 2,820 m)

Posada en funcionament: any 1955; retirada de servei: any 1976

Reconstruït per: Consman. Any: 2007-09

Història:

Aquests vehicles s'importaren de França i començaren a circular per Barcelona durant el mes de juliol de 1955.

La seva arribada representà el primer pas per a la renovació dels vehicles que prestaven servei a Barcelona.

Eren doncs uns vehicles moderns, que durant la seva existència no va ser fins l'any 1970 que es començaren a modificar.



Propietat de l'Associació d'Amics del Ferrocarril cedit a TMB per a la seva gestió.

Troleibús núm. 102

Característiques:

Constructor: BUT/Macosa. Any finalització reconstrucció: 1962
Cotxes fabricats: 601 - 627 (6-R B)
Mesures: longitud, amplària i alçada (10,170 m - 2,498 m - 3,030 m)
Posada en funcionament: any 1964; retirada de servei: any 1968

Història:

El troleibús en qüestió formà part de la sèrie 601 – 627 (27 unitats) que es posà en servei a Barcelona a l'any 1956.

Aquest vehicles foren el resultat de la modificació dels primer troleibusos tipus 6-R de 2 pisos. L'any 1962 es retiren del servei i l'any 1964 tornen a circular per Barcelona fins l'any 1968 amb una nova carrosseria d'un sol pis construïda per l'empresa MACOSA i, pintats de color blau.

Però, aquests troleibusos no acabaren la seva vida aquí, sinó que una part d'ells van ser venuts a València, on circularen fins a l'any 1976 en què novament van ser venuts aquesta vegada a Pontevedra on van circular alguns anys més.







.02

VEHICLES EN PROCÉS DE RESTAURACIÓ





Autobús núm. 410 (ACLO)

Característiques:

Constructor: ACLO (AEC). Model: Regent III
 Mesures: longitud, amplària, alçada (8,200 m - 2,490 m – 4,369 m)
 Posada en funcionament: any 1948; retirada de servei: any 1965

Història:

L'autobús de 2 pisos núm. 410 fou construït per la firma anglesa Aclo (AEC) a l'any 1948 i va ser carrossat a Saragossa als tallers de l'empresa Carde i Escoriaza.

Aquest vehicle va ser matriculat el 23 d'abril de 1949 (B-78527) i va funcionar fins el 1965. Anys després va ser restaurat i presentat en el saló "Expomòbil 78". Posteriorment va tornar a donar servei entre 1979 i 1988 com a línia turística, el denominat Zoobus, entre plaça Catalunya i el Parc Zoològic.



Tramvia núm. 1631

Característiques:

Constructor: St. Louis Car Company (USA). Sèrie: 1601 - 1699

Mesures: longitud, amplària, alçada (13,252 m – 2,540 m – 3,051 m)

Posada en funcionament: any 1963; retirada de servei: any 1971

Història:

Al mes de setembre de 1961 van arribar a Barcelona per via marítima els dos primers tramvies PCC. Els comprà de segona mà Tranvías de Barcelona a l'empresa D. C. Transit System INC de Washington.

Aquest vehicle, que formava part dels esmentats PCC, disposava d'equips molt sofisticats. A partir de la seva posada en servei, els Washington, com era denominat popularment, fou un dels models de tramvia més apreciats pels barcelonins.





VEHICLES EN ESTAT REGULAR





Metro cotxe Sèrie 400

Característiques:

Constructor: M. T. M. Any: 1958
 Cotxes construïts: 60 motors 20 remolcs
 Mesures: longitud, amplària, alçada (17,230 m - 3,140 m - 3,795m)
 Posada en funcionament: any 1958; retirada de servei: any 1989
 Núm. Cotxe existent: 425

Història:

El primer tren d'aquesta sèrie comença a circular l'any 1958.

Eren cotxes molt similars a les sèries ja existents, però amb equips més moderns. En total, la companyia arribaria a tenir una vuitantena de cotxes d'aquesta sèrie. Amb el pas dels anys, alguns dels cotxes patirien diferents modificacions.

L'arribada dels nous trens de la sèrie "4000" (1987) determinà la seva progressiva retirada, l'últim tren circulà a l'octubre de 1989.



Metro tren Sèrie 1000

Característiques:

Constructor: M. T. M. i MACOSA. Any: 1970

Cotxes construïts: 100 motors

Mesures: longitud, amplària, alçada (16,850 m - 2,750 m - 3,705 m)

Posada en funcionament: any 1970; retirada de servei: any 2006

Història:

Els 10 primers cotxes de la sèrie 1000 van ser construïts a Alemanya i a Suïssa i traslladats en vaixell fins a Barcelona, la resta de la comanda va ser construïda per M.T.M. i Macosa a Barcelona.

Des del seu origen aquests trens varen ser destinats exclusivament a la línia 5. El primer tren va circular oficialment a l'abril de 1970 i la resta de la sèrie va començar a prestar servei entre 1970 i 1976.



Autobús núm. 7077

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: Pegaso 6038. Sèrie: 7000
Cotxes fabricats: 7000 - 7111
Posada en funcionament: any 1982; retirada de servei: any 1999

Història:

Els primers Pegaso 6038 (6001 – 6050) entraren en servei l'any 1980 i, després d'algunes subsèries, l'any 1982 començaren a arribar els Pegaso 6038 de la sèrie 7000 i s'anaren rebent fins a finals de 1983.

Aquest model presentava un concepte més modern de carrosseria, en comparació amb el model que en aquella època circulava per la ciutat.



Autobús núm. 5000

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: Pegaso 6420 - 6424. Sèrie: 5000
Cotxes fabricats: 5000 - 5089
Mesures: longitud, amplària, alçada (11,395 m - 2,500 m - 2,935 m)
Posada en funcionament: any 1988; retirada de servei: any 2005

Història:

Aquest vehicle va ser construït per la firma Pegaso, formava part del seu conegut model 6420. De fet, aquest seria el prototipus d'un dels models més nombrosos que existirien a la xarxa d'autobusos de Barcelona, ja que entre els anys 1988 i 1991 es van adquirir un total de 179 vehicles.

Aquest vehicle fou preservat per la seva condició de prototipus.



Autobús núm. 3500

Característiques:

Constructor: Mercedes Benz. Model: O-405G. Sèrie: 3500
 Cotxes fabricats: 3500 - 3571
 Mesures: longitud, amplària, alçada (17,535 m - 2,080 m - 3,058 m)
 Posada en funcionament: any 1988; retirada de servei: any 2006

Història:

Aquest autobús articulat va ser carrossat per Castrosua. El primer vehicle d'aquesta sèrie va arribar el desembre 1987 a la cotxera de Zona Franca per a realitzar el corresponent període de proves i homologació que permetria l'adquisició d'un total de 118 vehicles dividits en dues altres subsèries.

Aquest vehicle fou preservat per la seva condició de prototipus.



Autobús núm. 8000

Característiques:

Constructor: MAN. Model: NL 202

Cotxes fabricats: 8000 – 8039

Mesures: longitud, amplària, alçada (11,670 m - 2,500 m – 3,100 m)

Posada en funcionament: any 1992; retirada de servei: any 2008

Història:

Aquests autobusos foren presentats oficialment l'any 1992. Destacaven per incorporar a les seves característiques alguns elements molt nous per aquella època. N'és un exemple l'efecte "Kneeling", que permetia la inclinació de l'autobús a tan sols 8 cm de la vorera.



Autobús núm. 1084 (Hidrogen)

Característiques:

Constructor: Mercedes Benz. Model: Citaro Hidrogen

Cotxes fabricats: 1084 - 1086

Mesures: longitud, amplària, alçada (12,000 m - 2,550 m - 3,688 m)

Posada en funcionament: any 2003; retirada de servei: any 2007

Història:

El 25 de novembre de 2003, s'incorporaren a la flota d'autobusos de TMB tres vehicles de l'empresa Mercedes Benz, que tenien la particularitat de funcionar a base d'hidrogen, gràcies a la qual cosa no es produïa cap tipus de component contaminant.

Aquests autobusos funcionen amb l'energia elèctrica que els proporciona una pila de combustible de 200 kw. alimentada per hidrogen.



Autobús núm. 2011 (Bus Turístic)

Característiques:

Constructor: MAN (Alemanya). Any: 1982 - 1983

Model: SD 200. Sèrie: 2000

Cotxes fabricats: 2000 - 2012

Mesures: longitud, amplària, alçada (12,000 m - 2,500 m - 4,000 m)

Posada en funcionament: any 1996; retirada de servei: any 2006

Història:

Aquests vehicles van ser adquirits a l'empresa de Transports Municipals de Berlín. Originalment, tenien el sostre cobert i venien pintats de marró i blau.

L'empresa SERCAR s'encarregà de la remodelació d'aquests autobusos i els hi donà el seu aspecte posterior.

Aquests vehicles han estat destinats a donar servei a la línia del "Bus Turístic".



Autobús núm. 3034

Característiques:

Constructor: Pegaso. Any: 1967

Model: 6035 A. Sèrie: 3000

Cotxes fabricats: 3001 - 3101

Mesures: longitud, amplària, alçada (16,490 m - 2,500 m - 3,000 m)

Posada en funcionament: any 1967; retirada de servei: any 1992

Història:

A l'any 1967 van començar a entrar en servei els primers autobusos articulats, que en un principi es numerarien com a "sèrie 2000". Circularen amb aquesta numeració de calca només durant alguns mesos perquè aviat es decidí renumerar la sèrie com a 3000.

Aquests autobusos començaren a ser retirats del servei a partir del 1981. Aquest procés es perllongà fins a 1992.



Autobús núm. 3036

Característiques:

Constructor: Pegaso. Any: 1967

Model: 6035 A. Sèrie: 3000

Cotxes fabricats: 3001 - 3101

Mesures: longitud, amplària, alçada (16,490 m - 2,500 m - 3,000 m)

Posada en funcionament: any 1967; retirada de servei: any 1992

Història:

A l'any 1967 van començar a entrar en servei els primers autobusos articulats, que en un principi es numerarien com a "sèrie 2000". Circularen amb aquesta numeració de calca només durant alguns mesos perquè aviat es decidí renumerar la sèrie com a 3000.

Aquests autobusos començaren a ser retirats del servei a partir del 1981. Aquest procés es perllongà fins a 1992.



Autobús núm. 3220

Característiques:

Constructor: Pegaso. Any: 1967

Model: 6035 A. Sèrie: 3000

Cotxes fabricats: 3001 - 3101

Mesures: longitud, amplària, alçada (16,490 m - 2,500 m - 3,000 m)

Posada en funcionament: any 1967; retirada de servei: any 1992

Història:

A l'any 1967 van començar a entrar en servei els primers autobusos articulats, que en un principi es numerarien com a "sèrie 2000". Circularen amb aquesta numeració de calca només durant alguns mesos perquè aviat es decidí renumerar la sèrie com a 3000.

Aquests autobusos començaren a ser retirats del servei a partir del 1981. Aquest procés es perllongà fins a 1992.



Autobús núm. 3261

Característiques:

Constructor: Pegaso. Any: 1967

Model: 6035 A. Sèrie: 3000

Cotxes fabricats: 3001 - 3101

Mesures: longitud, amplària, alçada (16,490 m - 2,500 m - 3,000 m)

Posada en funcionament: any 1967; retirada de servei: any 1992

Història:

A l'any 1967 van començar a entrar en servei els primers autobusos articulats, que en un principi es numerarien com a "sèrie 2000". Circularen amb aquesta numeració de calca només durant alguns mesos perquè aviat es decidí renumerar la sèrie com a 3000.

Aquests autobusos començaren a ser retirats del servei a partir del 1981. Aquest procés es perllongà fins a 1992.





VEHICLES EN MAL ESTAT





Autobús núm. 6420 (Prototip)

Característiques:

Constructor: Pegaso. Any: 1985

Model: 6420. Sèrie: Prototip

Cotxes fabricats: 6

Mesures: longitud, amplària, alçada (11,350 m - 2,500 m - ... m)

Posada en funcionament: any 1985; retirada de servei: any 1989

Història:

El 15 de març de 1985, TMB posà en servei sis vehicles prototips Pegaso, la qual cosa significà el pas previ abans d'adquirir els nous autobusos Pegaso sèrie 6420, que començaren a arribar a partir del mes d'abril de 1988.

Aquests autobusos arribaren a Barcelona dividits en peces, i es muntaren entre les plantes de Mataró i Barcelona.

També existiren altres prototips d'aquesta sèrie que no pertanyien a TMB. Aquest vehicle va prestar servei a l'Ajuntament de Barcelona promocionant l'esport escolar.



Microbús núm. 4108

Característiques:

Constructor: Mercedes Benz. Any: 1987

Model: O-402. Sèrie: 4100

Cotxes fabricats: 4100 - 4123

Mesures: longitud, amplària, alçada (8,100 m - 2,400 m – 3,100 m)

Posada en funcionament: any 1987; retirada de servei: any 1989

Història:

Aquests vehicles (15), estaven destinats a substituir als vells microbusos EBRO de color taronja. S'inauguraren el 26 d'agost de 1987, encara que s'anaren incorporant nous cotxes fins al febrer de 1989.

Els usuaris d'aquella època n'elogiaren la comoditat, la distribució dels seients, el silenci del motor i la plataforma àmplia en el centre del vehicle.

Malgrat tot això, la vida d'aquests vehicles fou efímera, a causa, en part, de la seva potència. A partir de 1989, alguns dels microbusos foren venuts a altres empreses.



Camió N-2 Taller

Característiques:

Constructor: Ebro. Model: Camió taller Pneumàtics
 Mesures: longitud, amplària, alçada (6,200 m - 2,500 m – 3,000 m)
 Posada en funcionament: any 1968; retirada de servei: any 1995

Història:

Aquest camió-taller va ser adquirit per TB com a vehicle d'assistència tècnica per a la xarxa d'autobusos. Va rebre la numeració N-2 per Barcelona des del maig de 1968 fins la març de 1995.



Camió Torre – Tramvia Blau

Característiques:

Constructor: Ebro. Model: Camió torre

Mesures: longitud, amplària, alçada (7,000 m - 2,500 m – 3,000 m)

Posada en funcionament: any 1960; retirada de servei: any 2002

Història:

Aquest camió-torre va ser construït als anys 60 a l'antiga factoria EBRO (originàriament Ford). Fou adquirit per Tranvías de Barcelona per al manteniment de les línies aèries de la xarxa de tramvies. En tancar-se les darreres línies a principis de 1971, aquest camió va passar a prestar servei a la línia del Tramvia Blau, on va circular fins a l'any 2002.



Carro

Història:

Carro auxiliar procedent dels tallers de Metro.

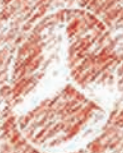
ILERCHRYSLER

rs
vias
celona

A COTXERA

1084

TIN



CHASSI





VEHICLES EN MOLT MAL ESTAT





Autobús núm. 479

Característiques:

Constructor: ACLO (Anglaterra). Model: Aclo Seida
 Mesures: longitud, amplària, alçada (9,553 m - 1,906 m – 3,140 m)
 Posada en funcionament: any 1962; retirada de servei: any 1968

Història:

L'any 1962 començaren a entrar en servei els vehicles Aclo-Seida de la sèrie 400. Aquests autobusos es reconstruïren sobre els xassís dels autobusos Aclo Regent III de dos pisos importats d'Anglaterra l'any 1948.

La nova carrosseria fou construïda per Seida a Bilbao.

El 1968 fou l'últim any en què aquests últims "Aclo" van circular.



Autobús núm. 480

Característiques:

Constructor: ACLO (Anglaterra). Model: Aclo Seida

Mesures: longitud, amplària, alçada (9,553 m - 1,906 m – 3,140 m)

Posada en funcionament: any 1962; retirada de servei: any 1968

Història:

L'any 1962 començaren a entrar en servei els vehicles Aclo-Seida de la sèrie 400. Aquests autobusos es reconstruïren sobre els xassís dels autobusos Aclo Regent III de dos pisos importats d'Anglaterra l'any 1948.

La nova carrosseria fou construïda per Seida a Bilbao. El 1968 fou l'últim any en què aquests últims "Aclo" van circular.

Aquest vehicle encara va funcionar durant un temps a l'Escola d'Automobilisme de l'Exèrcit i després com a vehicle de servei del Cos de Bombers de Barcelona.



Autobús núm. 819

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: Chausson. Sèrie: 801 - 825

Mesures: longitud, amplària, alçada (10,323 m – 2,500 m – 2,990 m)

Posada en funcionament: any 1960; retirada de servei: any 1978

Història:

Tranvías de Barcelona va adquirir 25 autobusos equipats amb motor Pegaso, els quals van formar la sèrie 801 - 825. Exteriorment estaven inspirats en els anteriors Chausson. Foren els primers autobusos que la companyia Tranvías de Barcelona pintà de color blau (blau clar a la part superior i més fosc a la inferior).

El núm. 819 fou matriculat el 3 de març de 1961.



Autobús núm. 1168

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: 5020/A. Sèrie: 1001 - 1072

Mesures: longitud, amplària, alçada (10,990 m – 2,470 m – 3,140 m)

Posada en funcionament: any 1961; retirada de servei: any 1980

Història:

Durant els anys 60 i 70, la renovació dels autobusos de Barcelona es concentrà en la fàbrica Pegaso.

Aquesta sèrie estava dissenyada per prestar servei amb dos agents i amb l'accés al vehicle per la porta del darrera.

Aquest autobús va ser matriculat el 23 de juny de 1964 i fou retirat a finals dels anys 70.



Autobús núm. 2187

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: 6035. Sèrie: 2100 - 2450
 Mesures: longitud, amplària, alçada (11,280 m – 2,500 m – 3,000 m)
 Posada en funcionament: any 1967; retirada de servei: any 1993

Història:

Entre l'any 1966 i 1967 s'incorporaren nous vehicles de la sèrie 2100. Era un autobús estàndard d'11 metres de longitud i que va ser fabricat per ENASA amb carrosseria Monotral.

Aquest vehicle, que va rebre el núm. 2187 i fou matriculat el 31 de maig de 1967, va prestar servei a les línies urbanes encara que ocasionalment també ho faria a les suburbanes. Any de la retirada del servei 1993.



Autobús núm. 1290 (Londres)

Característiques:

Constructor: AEC (Anglaterra). Model: RT 1290. Sèrie: 2100 - 2450

Mesures: longitud, amplària, alçada (7,970 m – 2,350 m – 4,200 m)

Posada en funcionament: any 1949; retirada de servei: any 1993

Història:

Aquest autobús de dos pisos va estar destinat originalment a la companyia London Transport, circulant pels carrers de Londres fins als darrers anys setanta.

A l'any 1983 va ser adquirit pel Poble Espanyol de Montjuïc, el qual el va fer funcionar a la línia regular de Plaça Espanya al Poble Espanyol fins al 1993.



Camió elèctric - Torre

Característiques:

Constructor: Tallers TB. Model: Camió Torre

Mesures: longitud, amplària, alçada (5,300 m – 2,350 m – 4,750 m)

Posada en funcionament: any 1922; retirada de servei: any 1960

Història:

Aquest vehicle és un camió-torre equipat amb motor elèctric que va ser construït a principis dels anys quaranta, als tallers de Tranvías de Barcelona, a partir d'un antic xassís d'autobús Tilling Stevens (1922) de la C.G.A., té la particularitat de funcionar amb bateries.

Fou destinat al manteniment de les línies aèries de tracció dels tramvies i troleibuses, va funcionar durant molt anys pels carrers de Barcelona, però el progressiu tancament de les línies varen determinar la seva retirada.



Camión Grua R-5 Perolo

Característiques:

Constructor: Pegaso. Model: Camión Remolcador

Mesures: longitud, amplària, alçada (7,000 m – 2,550 m – 3,350 m)

Posada en funcionament: any 1969; retirada de servei: any 1992

Història:

Aquest camió-grua va ser construït a l'antiga factoria Pegaso (originalment Hispano-Suiza) del carrer de la Sagrera.

Aquest ha estat un dels vehicles més característics de la flota auxiliar de Transports de Barcelona, ja que des del desembre de 1969 fins al 1994 va col·laborar en el manteniment del parc d'autobusos, i pel seu aspecte curiós va ser conegut com "El Perolo".



Tramvia núm. 36

Característiques:

Constructor: Can Girona / Tallers TB. Model: Tramvia de via i obres
 Mesures: longitud, amplària, alçada (8,900 m – 2,000 m – 3,590 m)
 Posada en funcionament: any 1948; retirada de servei: any 1970

Història:

Aquest tramvia de servei, destinat al transport de sorra, va ser construït als tallers dels tramvies de Barcelona a l'any 1948 a partir del xassís d'un antic tramvia de la sèrie 1 - 124.

La reconstrucció fou portada a terme davant la necessitat de comptar amb un vehicle especialitzat per repartir sorra al llarg de les vies de la xarxa, per la qual cosa aquest va ser dotat d'un ampli dipòsit de sorra i un compressor per llençar-la a pressió a l'interior dels carrils.



Tramvia núm. 358

Característiques:

Constructor: Carde i Escoriaza. Model: Tramvia greixador

Mesures: longitud, amplària, alçada (7,480 m – 2,000 m – 3,220 m)

Posada en funcionament: any 1904; retirada de servei: any 1960

Història:

L'any 1940, Tranvías de Barcelona s'encarregà personalment i als seus propis tallers, de la transformació d'aquest antic tramvia de passatgers. Es tractava del núm. 358 (pertanyent a la sèrie 301 - 365) i posat en servei l'any 1904, en un vehicle auxiliar dedicat a funcions de greixatge de línia aèria.

Exteriorment conservà el seu aspecte habitual, malgrat que en el seu interior se li desmuntaren part dels seients longitudinals laterals per poder instal·lar els nous components auxiliars que necessitava per exercir les seves noves funcions.



Tramvia núm. 872

Característiques:

Constructor: Can Girona. Sèrie: 860 - 889

Mesures: longitud, amplària, alçada (9,090 m – 2,120 m – 3,520 m)

Posada en funcionament: any 1924; retirada de servei: any 1971

Història:

Aquests vehicles foren construïts per “Can Girona”, amb la intenció de substituir els vells tramvies “cadeners” a les línies del barri de Gràcia.

Posteriorment també va circular per altres línies de la companyia, va ser reconstruït com a tramvia unidireccional, i va prestar servei regular fins a la clausura de la xarxa de tramvies el 1971.



Tramvia núm. 1250

Característiques:

Constructor: Maquitrans. Sèrie: 1201 - 1250

Mesures: longitud, amplària, alçada (13,210 m – 2,430 m – 3,010 m)

Posada en funcionament: any 1944; retirada de servei: any 1971

Història:

Aquest tramvia fou construït a l'any 1944 i estava basat en el model americà PCC, que havia estat desenvolupat als Estats Units a finals dels anys trenta per fer front a la progressiva competència dels autobusos.

Aquest vehicle va prestar servei a la major part de les línies de la Companyia i va circular fins el tancament de la xarxa de tramvies de Barcelona.



Tramvia núm. 1252

Característiques:

Constructor: Maquitrans. Sèrie: 1251 - 1310

Mesures: longitud, amplària, alçada (13,210 m – 2,430 m – 3,010 m)

Posada en funcionament: any 1948; retirada de servei: any 1971

Història:

Aquests vehicles eren molt similars als de la sèrie 1201 - 1250. Les principals diferències es trobaven en l'alçària de la caixa, en les portes plegades d'accionament pneumàtic i en el fet que gairebé la totalitat dels vehicles tenien rodes elàstiques.

Curiosament, als conductors no els hi feia gràcia prestar servei en aquests vehicles degut a les freqüents avaries.



Tramvia núm. 1683

Característiques:

Constructor: St. Louis Car Company (USA). Sèrie: 1601 - 1699

Mesures: longitud, amplària, alçada (13,252 m – 2,540 m – 3,051 m)

Posada en funcionament: any 1963; retirada de servei: any 1971

Història:

Al mes de setembre de 1961 van arribar a Barcelona per via marítima els dos primers tramvies PCC. Els comprà de segona mà Tranvías de Barcelona a l'empresa D. C. Transit System INC de Washington.

Aquest vehicle, que formava part dels esmentats PCC, disposava d'equips molt sofisticats. A partir de la seva posada en servei, els Washington, com era denominat popularment, fou un dels models de tramvia més apreciats pels barcelonins.



Tramvia Mataró-Argentona núm.5

Característiques:

Constructor: Carde i Escoriaza

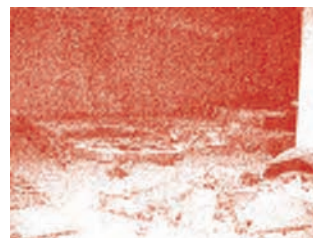
Mesures: longitud, amplària i alçada (7,480 m - 2,000 m – 3,220 m)

Posada en funcionament: any 1904; retirada de servei: any 1950

Història:

Aquest tramvia, antic 349 de TB, fou construït per a la xarxa de tramvies de via estreta, i durant molts anys va prestar servei a la línia que enllaçava la Pl. Catalunya amb l'estadi del Barça. A l'any 1950 va ser venut al Tramvia Mataró – Argentona (amb el núm. 5).

A partir de 1965 va restar abandonat a les cotxeres de Mataró i, al 1999 fou restaurat un dels seus testats per a l'exposició del Centenari del Futbol Club Barcelona.



Tramvia Mataró-Argentona núm. 6

Característiques:

Constructor: Carde i Escoriaza

Mesures: longitud, amplària i alçada (7,480 m - 2,000 m – 3,220 m)

Posada en funcionament: any 1904; retirada de servei: any 1965

Història:

Aquest tramvia, antic 355 de TB, fou construït a Saragossa per a la xarxa de tramvies de via estreta, on prestà servei.

A l'any 1950 va ser venut al Tramvia Mataró – Argentona on va portar el núm. 6 i va prestar servei fins a la clausura d'aquella línia.



Funicular de Montjuïc núm. 2

Característiques:

Constructor: Von Roll. Tipus: de 2 eixos

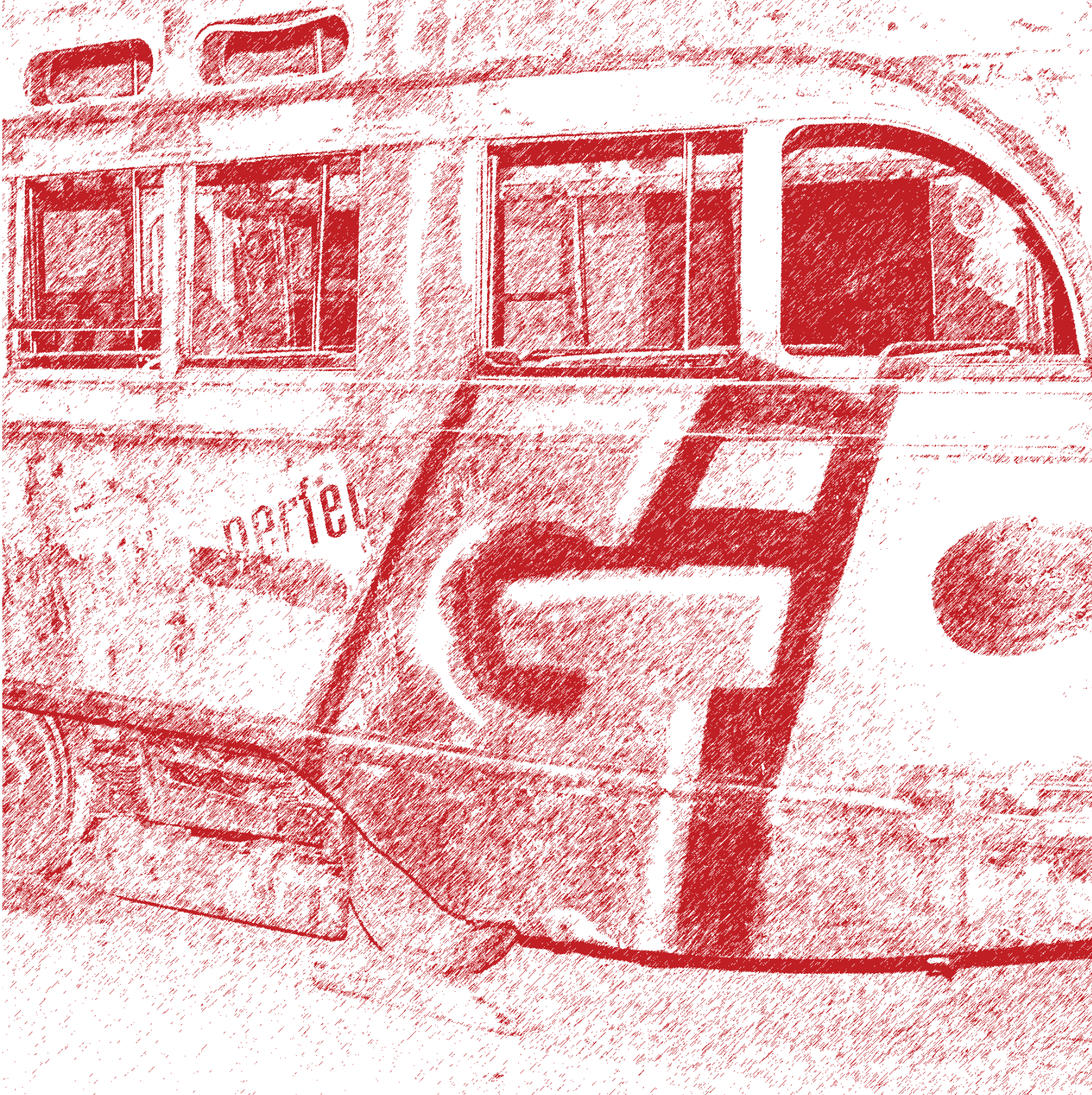
Mesures: longitud, amplària i alçada (13,650 m - 2,350 m - 3,150 m)

Posada en funcionament: any 1929; retirada de servei: any 1991

Història:

Aquest cotxe va prestar servei des del 1929 fins al 1991 al funicular que enllaçava l'Avinguda del Paral·lel amb l'Avinguda de Miramar a la muntanya de Montjuïc de Barcelona.

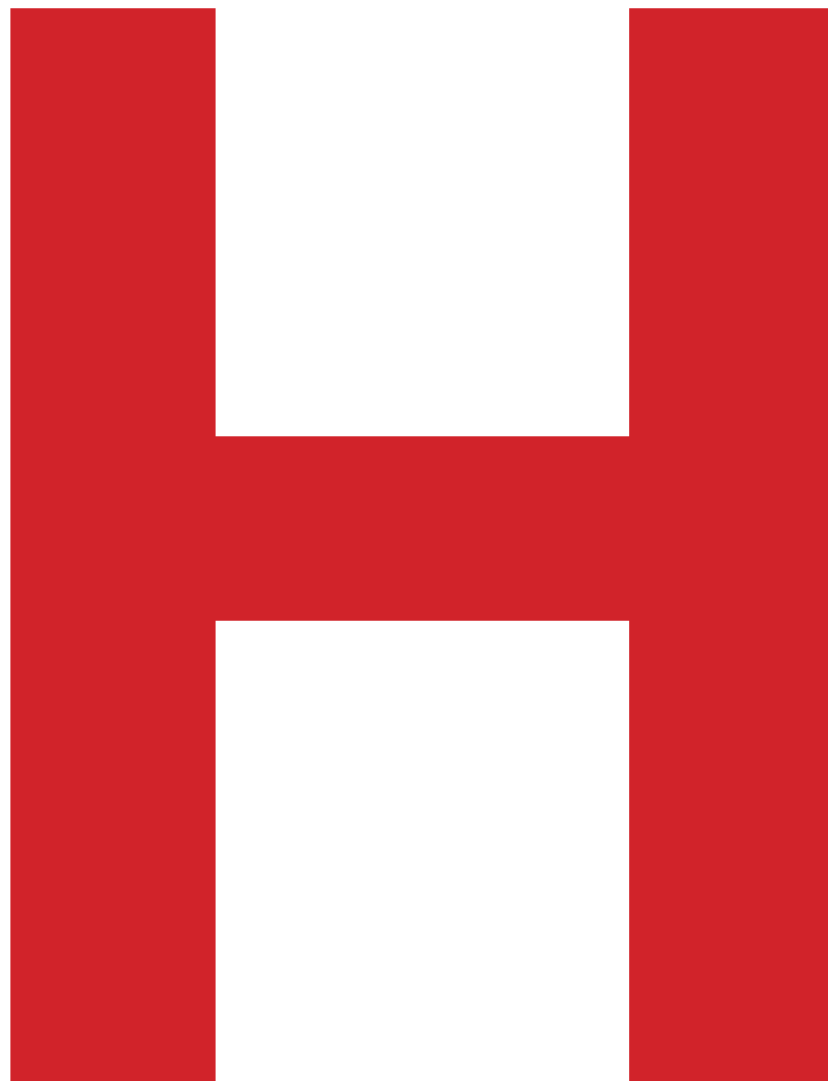
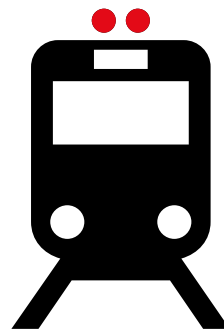
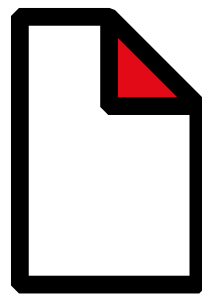
La reconstrucció de la línia amb motiu dels Jocs Olímpics del 1992, va determinar la clausura del vell funicular i la preservació d'un dels cotxes.



ELS VEHICLES HISTÒRICS DE TMB







Transports
Metropolitans
de Barcelona