

# PARADA SOL·LICITADA



Associació per a  
la Recuperació i  
Conservació  
d'Autobusos [ARCA]

Butlletí Intern  
Any II - Número 7  
Setembre 2005

C/ Rosales, 43 - 08205 Sabadell  
Tel: 677.557.762  
ARCA-bus@ritmes.net  
www.arca-bus.tk

## Un bus de cine



**El nostre articulat ha  
rejoventit trenta anys per a  
aparèixer a una pel·lícula**

Si nois, aquest es el nostre autobús!

Ja feia temps que ens havien contactat d'una productora que estava interessada en fer una pel·lícula amb tema dels anys 70 a Barcelona. Si heu seguit les notícies sobre els rodatges en curs a Barcelona, es tracta de la pel·lícula sobre Salvador Puig Antich, el darrer executat a la presó Model.

Les condicions de l'època del rodatge implicaven la necessitat d'un Pegaso 6035 amb els colors de llavors -verd porcioles-, amb fars rodons i graella amb la creu Pegaso (la graella original ha estat cedida per en Francesc Hernandez i la creu, feta d'artesanaria), i a la foto en veieu els resultats. La preparació del vehicle per al rodatge ha significat un esforç extra per a l'equip de treball habitual i per a tots els que s'hi han incorporat per donar un cop de mà i posar les coses a punt dins els termes que ens demanava la productora. Quan llegiu aquestes línies ja hauréu participat al rodatge tres dies i en quedaran tres més.

## PARADA EDITORIAL

### A CONTINUACIÓ...

VIATGE A ANGLATERRA - SORTIDA A MATARÓ - REINAUGURACIÓ DEL TUS NÚMERO 37 - EL DARRER VIATGE DELS PEGASO 6420 DE TMB - ELS TREBALLS DEL NOSTRE BUS... I MOLT MÉS!!!

A banda dels canvis provisionals que us hem indicat, l'ocasió ha comportat que el bus s'hagi repassat dels petits cops i bonys encara pendents i estigui ara en ordre de revista pel que fa a planxa. Ja sabem -pels seus interiors- que el color original no es pas verd, sinó que hauria d'anar de vermell. Malgrat tot, la pel·lícula ha representat el sanejament total del vehicle a cost zero i uns euros per a la nostra associació, que ens permetran de tirar endavant nous projectes.

Així que si dintre d'uns dies veieu un articulat de color 'verd porcioles' passejant per Barcelona, no es que hagueu retrocedit en el temps trenta anys, sinó que es el nostre que va cap al rodatge! - MARCEL ESTADELLA

Del darrer 'Parada Sol·licitada' fins avui hem viscut uns mesos tan intensos que han fet que la sortida d'aquest número s'hagi espaiat més del que pertocava.

D'una part, la possibilitat - de fa molt temps cercada- de fer sortir el nostre bus a una pel·lícula, amb tot el que comporta en ajuda econòmica pel nostre funcionament, i de rebot la possibilitat d'adquirir un altre 6035, aquest de mida estàndard.

Això ha comportat que ens haguéssim de posar les piles pel que fa als treballs de restauració del nostre bus, que ens han permès de deixar-lo a punt de solfa per poder fer-hi sortides. L'agraïment especial a tots els que hi han posat coll i barres per poder arribar a terme. Ha quedat demostrat que tenim capa-

## Basada en la vida de Puig Antich

'Salvador' és la pel·lícula dirigida per Manuel Hueriga inspirada en la tràgica vida de Salvador Puig Antich, un dels darrers presos executats pel franquisme. El jove actor alemany de mare catalana Daniel Brühl serà l'encarregat de donar vida al protagonista, i entre d'altres, el film comptarà amb la presència d'actors força coneguts, com Leonor Watling, Tristán Ulloa, Ingrid Rubio i Leonardo Sbaraglia. La banda sonora corre a càrrec d'en Lluís Llach.

Quin goig que farà quan anem al cinema i reconeixem els interiors i exteriors del nostre 6035... i a més en visió panoràmica!

citat per fer grans coses; tan sols ens cal seguir en aquesta línia.

Per un altre costat, hem fet un viatge -d'estudis i plaer alhora- a Anglaterra, la 'meca' de la preservació d'autobusos (tan sols n'hi han preservats 2500, dels quals dos terços són operatius a hores d'ara). Trobareu la crònica a la pàgina següent.

El setembre portarà més novetats encara: comiat dels Pegaso 6420 a TMB i celebració de la restauració del Pegaso 6038 ex-Sabadell, propietat del nostre soci i tresorer Joaquín Canales. I com qui diu, tot just començarem el curs. Seguint la línia de col·laboració i entusiasme de tothom segur que podrem fer molt.

# Crònica del viatge a la Gran Bretanya

**Com ja s'havia anunciat en aquestes pàgines, el passat mes de Juliol vam fer un viatge a terres britàniques per tal de poder visitar un parell de museus i alhora pujar en els mítics AEC Routemaster londinencs abans de la seva desaparició en servei regular, després de 50 anys de fidels serveis.**

El viatge començava amb alguna incògnita planejant: dos dies abans Londres havia patit els sagnants atemptats del 7 de Juliol, i després d'avaluar els riscos i trucar als museus per confirmar que no estiguessin de dol nacional, vam decidir de marxar els set integrants de l'expedició. Del Prat a Londres Gatwick en dues hores, i un cop allà agafàvem els cotxes de lloguer. Una trucada al Cobham Bus Museum ens confirmava que en una hora estaríem allà per rebre'ns, de manera que vam tirar dels entrepans i altres que dúiem per tal de no perdre pistonada. Era necessari fer-ho així, donat que els vam agafar en un dia de treball, quan solament admeten visites prèvia trucada.

Cobham és l'aspiració d'on nosaltres hauríem d'arribar. És una associació que duu més de 25 anys en actiu, amb una nau pròpia a on porten a terme els treballs de restauració de busos i on emmagatzemen alhora els vehicles sota sostre. El local fou una de les fàbriques ocultes que el fabricant d'avions Vickers tenia a la zona i que van poder adquirir per quatre rals als inicis de la seva activitat. Les fotografies mostren que actualment estan atapeïts i tenen molt avançat el projecte de canviar d'emplaçament per pura necessitat.

La col·lecció de vehicles és digna de ser vista, començant pel Dennis de dos pisos de principis del segle passat, seguint pel vehicle degà de la preservació de busos a Gran Bretanya i alguns més dels anys trenta, passant pels vehicles dels anys quaranta de pre i post-guerra, els dels cinquanta, el Routemaster RM3 (tercer prototipus dels Routemaster), alguns vehicles representatius dels setanta com els Leyland National (en plena restauració) o el MCW Metrobus DR101 (M6 de London Transport), un dels prototipus de la sèrie. Cobham no inclou només autobusos, sinó

vehicles auxiliars, com el furgó de transport de recaptacions, una antiga ambulància de London Transport o una cantina mòbil pels conductors i cobradors al final de línies, que té una curiosa semblança frontal amb les "granotes" de FGC. Mes d'un vam pensar en la grua Pegaso del Museu del Transport i en Paco...

El nostre amable guia ens va anar ensenyant i explicant detalls de tots i cada un dels vehicles, destacant-nos al final tant el Routemaster RM3 (al qual el museu va reconstruir fa poc i partint de zero la graella frontal prototipus que va portar, i sense disposar de plànols!) com el Guy Arab Utility TT351 recentment restaurat.



El Bournemouth 202 (East Anglia) va possibilitar que alguns de nosaltres puguéssim per primer cop en un troleibus

D'aquest últim destacà que el model de carrosseria és fill directe de la dura postguerra que va passar la Gran Bretanya; l'equipament interior es pot comprovar fàcilment que és molt més espartà que el d'altres vehicles de preguerra presents al museu.

Se'ns fa difícil imaginar que l'associació del Cobham Bus Museum disposi de 700 socis, i que en una jornada de portes obertes pugui arribar a congregat 6000 visitants. De totes maneres també tenen els seus problemes, provocats bàsicament per la piràmide d'edat dels socis, que té un envelliment bastant alt. Possibilitats a estudiar per part nostra i proble-

mes per a un futur (quines ganes de poder tenir aquesta situació!)

I pel que fa a feina per a un futur, no els en falta: hi ha un parell de vehicles dels anys vint i trenta que es troben pràcticament en esquelet; per a fer-se una idea, hi ha un xassis de tres eixos dels anys trenta amb un pressupost de reparació d'un quart de milió de lliures esterlines (450.000 Euros!).

Un cop visitat Cobham, ens vam trobar que la visi-

ta s'havia allargat feliçment més del previst (qui diu que la teoria de la relativitat aplicada al temps només funciona a la velocitat de la llum?). Vam decidir jugar-nos-la i provar d'arribar al London Transport Museum, tot i que mancava menys d'una hora pel tancament.

Sort d'en Lluís Cuesta, que coneix bé la City, però malgrat tot vam fer salat. Mala sort, ens havíem perdut la botiga i les compres de revistes i miniatures, encara que vista la resta del viatge, vam estar de sort.

Un cop aparcats els cotxes al costat del Covent Garden, vam decidir aprofitar la llum que quedava per tal de poder tirar fotos. Vam baixar cap al centre a peu, i situats en un encreuament vam començar a afusellar Routemasters i d'altres busos londinencs. La nostra activitat fins i tot va cridar l'atenció d'un escocès, que se'ns va apropar i ens va preguntar què fèiem, tot informant-nos de que aquell vespre arribava a l'estació Victoria una circulació especial de vapor. Sorprenen trobar companys d'afició amb tanta facilitat!

Cansats i mal menjats, en Lluís va proposar anar a sopar a un restaurant que coneixia, on el menú era abordable per les nostres carteres. Chapeau!

Un cop refets decidíem que ja era hora d'agafar un Routemaster, però l'avançat de l'hora limitava la nostra tria a la línia 38, de Victoria a Clapton Pond. Tot i que amb les presses d'agafar-ho algú es va quedar a terra amb una cara d' "ell mai no ho faria";

la resta baixàvem i ens retrobàvem tots de nou per agafar el bus finalment en direcció contrària, que el temps ja anava massa just per agafar el darrer bus de baixada.

Un viatge memorable! Vam fer la línia fins al final, esperant a que tornés a sortir (encara

**'L'associació del Cobham Bus Museum disposa de 700 socis, i en una jornada de portes obertes pot arribar a congregat 6000 visitants'**

recordo el cobrador que va pujar a veure'ns i a preguntar "Is it all right?") per retornar cap al punt de sortida, a on el bus ens va dir que anava a retiro i vam decidir que ja era la nostra hora de fer-ho.

Encara havíem de trigar en anar a dormir... Ens havien posat un 'cepo' a un dels cotxes! Després del pagament de la corresponent multa, sortíem cap a l'hotel a fer nones, amb l'obligació de sortir d'hora per arribar a l'East Anglia Transport Museum amb temps suficient de veure-ho tot.

A les vuit ja érem de nou a la carretera, en un viatge de 150 quilòmetres cap a l'est d'Anglaterra. El paisatge era preciós i ja vam trobar per la carretera algun bus clàssic. A l'arribada ens trobàvem un terreny ben delimitat,



Foto de família dels viatgers londinencs, al museu de Cobham

ple d'autobusos, troleibusos i tramvies. No hi havia lloc per aparcar, però el tema estava resolt aprofitant l'aparcament d'una escola situat a la vora d'un quilòmetre del museu; un autobús llançadora gratuït cedit per una empresa de la zona portava als visitants fins al museu en servei continu.

Si Cobham es l'aspiració del que hauríem de ser nosaltres, l'East Anglia Transport Museum dóna una idea del que podria ser el Museu del Transport. L'aparcament estava envaït pels autobusos clàssics que venien pel dia de portes obertes, i a dins encara n'hi havien més. Les màquines fotogràfiques treien fum, els rodets s'acabaven en un instant i tot just érem a la porta!

A dins ens esperaven troleibusos i tramvies en ple funcionament, alguns dels quals de doble pis i sostre descobert. El museu disposa de

dues instal·lacions per a troleibusos i tramvia que permeten fer un curt recorregut sobre els mateixos, que sempre és millor que res! Un petit tren de via estreta completava els mitjans de transport presents. Dins dels garatges, a banda dels vehicles en reparació o fora del servei del dia, unes quantes parades de mercadillo amb miniatures, llibres, revistes, vídeos.... No cal dir que vam fer un assalt al mercadillo en tota regla, i moltes de les lliures guardades des de Barcelona van tenir un canvi ràpid pel material present. A banda, la botiga oficial del museu, a on el tema vídeo i DVD estava encara més ben representat. Per dinar, sobre unes graelles de mig bidó hi feien unes salsitxes i hamburgueses a on cantaven els àngels a un preu raonable.

Diu el cronista que gairebé vam agafar una borratxera i empatx de tant autobús antic, pujant i baixant i afusellant amb les nostres

càmeres fotogràfiques els interiors i exteriors. Tot el material es trobava en un bon estat de conservació i restauració (algunes peces fins i tot semblaven noves) que donava gust de veure. En aquest punt, alguna de les targes de càmera fotogràfica es va rendir per esgotament de capacitat i la resta vam seguir tirant fins a cansar-nos. El cronista va tirar 212 fotos en tot el viatge!

A darrera hora encara vam fer una razzia final per les parades del mercadillo, agafar de nou el microbús fins al parking i corrents cap a Stansted per no perdre l'avió de tornada. Un petit despiste pel camí ens va obligar a fer el numeret a l'autopista sense mes conseqüències, i arribàvem en hora per agafar el nostre vol.

I a la tornada una sola pregunta: per quan el següent viatge? - MARCEL ESTADELLA

## Visita a las cocheras de Casas y Mataró Bus

El pasado 28 de Mayo tuvo lugar la visita a las cocheras de Casas y Mataró Bus. El acto fue organizado por nuestra asociación con la colaboración de la Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, los cuales nos cedieron su Pegaso 6035 A con el que hicimos los traslados a Mataró.

Sobre las 10 de la mañana llegamos a las cocheras de Casas, ubicadas en un parking que además de albergar la flota de Casas acoge autobuses y camiones de otras compañías y de particulares. Allí fuimos recibidos por el sr. Pere Ballester, jefe de taller del Grupo Sarbús y por el

sr. Anselmo Ruiz, gerente de Casas.

Tal como pudimos observar, la flota de esta compañía es bastante variada. Entre los autocares que encontramos destacaremos un Mercedes Integro y un autocar articulado de la marca Volvo con carrocería Sunsundegui comprado recientemente de segunda mano en Madrid y que había pertenecido a Continental Auto. Entre los autobuses aparte de los famosos Scania con los colores rojo y blancos habituales de Martí Renom, nos encontramos con dos microbuses ex 198 y 207 que habían pertenecido a Authosa y carrozados por Hispano. También vimos un Neoplan y una Mercedes Sprinter perteneciente al servicio urbano de Cabrera de Mar.

Tras el paseo por el patio accedimos a las oficinas donde nuestros anfitriones nos deleitaron con una colección de fotografías antiguas de la empresa. Tras esto concluyó la primera parte de la visita a Mataró.

A escasos metros se encuentran las cocheras de Mataró Bus empresa que explota actualmente el servicio urbano de esta ciudad. Allí no pudimos ser recibidos por el gerente -el sr. Jaume Bruguera-, que por otros compromisos no nos pudo atender,

sino por otro empleado de la empresa. Muy amablemente, nos fue explicando cosas sobre el material móvil allí expuesto en el patio, que se habían ocupado de ordenarlo de más antiguo a más moderno. La flota se componía totalmente de autobuses Iveco, carrozados por Hispano y Castrosua, y por un Pegaso 6424 el número 10 que actualmente se encuentra todavía en servicio. No obstante, a un lado del patio quedaban dos 6424 más, ya apartados del servicio y a los cuales se les había instalado una rampa para minusválidos (coches 12 y 14). Tras las fotos la visita se dio por concluida agradeciendo al responsable que nos atendió el haber movido todos los coches para poder fotografiarlos mejor. También la empresa nos obsequió con un detalle a cada uno.

Tras abandonar Mataró Bus, nos esperaba una sorpresa con sabor amargo. Nuestro presidente nos dirigió a la antigua Jorsa, la fábrica propiedad de Pegaso (y posteriormente de Iveco), que tan buenos autobuses había fabricado, entre ellos nuestro 6035 y los 6420. Estas instalaciones estaban a punto de ser derribadas, y por ese motivo nos paramos para hacer una foto con el autobús, para que quedara constancia de dónde había salido. Paradójicamente enfrente se encontraban las antiguas cocheras de Casas, cuyo futuro también se ve bastante incierto. Tras las fotos partida de nuevo a Barcelona hasta Fabra i Puig de donde habíamos salido por la mañana para dar por concluida la visita.

Antes de acabar mencionar el acompañamiento de los dos R 8 de nuestros socios Joaquín Canales y Francisco García, que nos estuvieron escoltando todo el camino pudiendo recrear aquella estampa de la Autopista de Mataró en plenos años 70. - JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ



Algunos participantes en la actividad, en las cocheras de Sarbús



Una foto histórica para enmarcar: el 6035 de la AAFCB delante de JORSA

## RECORDATORIS

La reparació de l'articulat ha suposat importants despeses a les quals l'Associació ha hagut de fer front. Per als que encara no han pagat la quota semestral, el compte de Caixa Sabadell per a fer l'ingrés és el 2059-0100-27-80006450-23. No us en oblideu!

Per una altra banda, les persones que han facilitat la seva foto a en Jaume Susany ja disposen del seu corresponent carnet per a acreditar-se com a socis d'ARCA. En paper, escanejada, en negatiu, diapositiva,... tant se val! Però cal lliurar la foto...

## PARADA SORTIDES

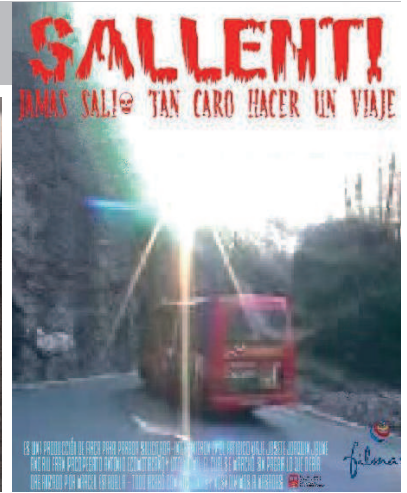
### La línia fantasma

El passat diumenge 3 de juliol una colla de valents vam matinar per recórrer el trajecte Sabadell-Sallent-Sabadell de Sarbus, que té com a característica destacable que només surt un cop l'any, precisament en aquestes dates.

Malgrat tot, el bus que va fer el recorregut no era exactament allò que esperàvem (va ser el Renault Mago de la foto, número 272 de Sarbus, que normalment es troba al servei urbà de Castellar del Vallés). A més, vam patir un preu que



molts considerem excessiu (no us perdeu el bitllet que adjuntem) i, per acabar-ho d'adobar, alguns participants de l'activitat que van tenir una mica d'indisposició amb tanta corba..., El cert es que en línies generals ho vam passar bé. Ara bé, per si de cas, no ens pregunteu si l'any que ve repetirem! - ANDREU SUSANY



### Adiós a los Pegaso 6420 de TMB

SÁBADO 10 DE SEPTIEMBRE

**ORGANIZA:** ARCA (Associació per a la Recuperació i Conservació d'autobusos).

**COLABORA:** Transports Metropolitans de Barcelona

#### PROGRAMA:

- 9:45 Concentració en la calle Llacuna/Taulat, final actual de la línia 6 de TMB.
- 10:00 Salida con el último Pegaso 6420 de TMB que circulará por Barcelona en forma de servicio especial para hacer el recorrido de la línea 6 (Poble Nou-Pg. Manuel Girona), haciendo el trayecto de ida y vuelta.
- 11:25 Salida desde Llacuna/Taulat para hacer un recorrido por diferentes calles de la ciudad pasando por: Paseo Marítimo, Barceloneta, Pla de Palau, Colón, Paralelo, Montjuïc... Durante el trayecto se irá parando para que los asistentes puedan tomar fotos del acto.
- 13:30 Fin de la actividad en el mismo punto de inicio.

**PRECIO DE LA ACTIVIDAD:** Gratuita

(Para la ocasión se editarán billetes conmemorativos) - J.M. MARTÍNEZ

### Re-inauguración del TUS nº 37

SÁBADO 24 DE SEPTIEMBRE

#### PROGRAMA:

- 10:00 Concentració en Vallesfer (Sabadell) junto estación de autobuses, donde nos estará esperando el Pegaso 6038 de Joaquín Canales (pintado con los colores originales de Sabadell) para dirigirse a TUS donde se hará un desayuno especial y se le hará acto de entrega de un obsequio al personal de la empresa.
- 11:00 Salida hacia la calle Goya donde se dará inicio al antiguo recorrido de la línea 9 (Espronceda - Can Puiggener). Durante el trayecto se irá parando para la realización de fotos. Si hay tiempo se realizará un tramo de la línea 8 hasta el Parc Catalunya, donde se haría una sesión de fotos.
- 13:00 Vuelta a Vallesfer y fin de la actividad.

**PRECIO DE LA ACTIVIDAD:** Se admitirán colaboraciones

(Actividad reservada sólo a socios de ARCA)

(Para la ocasión se editarán billetes conmemorativos) - J.M. MARTÍNEZ



## PARADA ELS TREBALLS DEL NOSTRE BUS

Com ja podeu imaginar pel que heu llegit en aquest número del 'Parada Sol·licitada', s'ha avançat a marxes forçades per tal de poder arribar a temps al rodatge. Aquests són alguns dels detalls, a banda dels que ja s'ha dit per a adaptar el frontal per al film:

- Reconstrucció del sistema de barres de la zona a la dreta del conductor.
- Repintat el frontal interior en crema.
- S'ha fet una taquilla de cobrador (amb els elements del vidre de tipus pro visual i una botonera simulada).
- Muntatge d'una butaca de cobrador.
- Repàs d'algun forat de planxa a la zona de polièster de les cantoneres del darrera.
- Muntatge del suport del cartell de línia del darrera.
- Re-condicionament del llum del cartell de línia davanter.
- Repàs de pintura interior en zones a on era massa evident el mal estat.

Algunes de les feines tenen un caire de provisional per a passar el rodatge; després caldrà retornar algunes peces a un estat semblant al d'origen.

Per tal de poder arribar a terme per al dia en que ens tancava el taller de pintura, va caldre que uns quants socis anessin a fer d'aprenents per tal de lijar, empaperar i desempaperar el vehicle, la qual cosa ens ha permès també d'aprendre l'ofici.

De moment, el bus està fora de la UAB al parking de vehicles del rodatge, a on romandrà fins al final, previst per darreries de setembre.

### El segon fill

Com ja sabeu els que van venir a l'assemblea extraordinària que vam haver de convocar a corre-cuita amb motiu del rodatge, a causa de les necessitats del rodatge va sortir l'opció d'adquirir un Pegaso 6035 estandar en bon estat. Finalment, i després de molts canvis, no ha estat necessari per a la pel·lícula, però vista l'oportunitat que representava es va decidir d'adquirir-lo. En aquests moments hi ha donada paga i senyal, a l'espera de l'acabament del rodatge i del cobrament de les quantitats necessàries per a poder pagar el transport fins aquí. - MARCEL ESTADELLA



Aquests mesos s'han caracteritzat per la feina dura. D'esquerra a dreta, el procés de pintat de l'autobús, la metamorfosi del frontal, la nova taquilla totalment artesanal i les anelles per agafar-se a les barres superiors