

# PARADA SOL·LICITADA



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

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

Butlletí Intern - Any IV - Número 14 - Juliol 2007



Autobús Chausson APH-2/522 i autocar Chausson APH-1, de l'associació Standard 216 Histo Bus Grenoblois (FOTO: S&S Bros.)

## Cap de setmana a França

Els 16 i 17 de juny vam fer l'esperat viatge a Grenoble i Lió. Hi vam anar des de Barcelona un grup de 19 socis en dues furgonetes i un cotxe, i se'ns va afegir l'Iván Soto de l'AAAC, que baixava des de Ginebra.

A Grenoble ens hi esperaven Antoine Prudon (president), Jean-Marie Guetat (secretari), Georges Homs i l'Emeric, de l'associació Standard 216. Com que l'arribada es va fer una mica més tard del previst, vam passar directament a dinar amb els companys francesos, on vam aprofitar per a l'intercanvi d'experiències, que ens mostrava que els problemes en la preservació d'autobusos són els mateixos a tot arreu.

Standard 216 té com a objectiu la recuperació de material que va circular per la zona, bé en estat original, bé en reproduccions fetes sobre altres vehicles del mateix model que hagin pogut trobar. Disposa d'un espai per a emmagatzemar, restaurar, reparar i mostrar els seus vehicles (que ens va fer venir l'enveja) cedit per l'entitat equivalent al consell comarcal de la zona. El material que s'hi troba a dins -30 vehicles!- mereix la visita de llarg, sobretot els Chausson de diversos tipus de què disposen. Vam poder visitar els magatzems de recanvis, l'oficina i l'espai d'exposició, que tot just estan començant a condicionar. Finalment, la guinda del pastís: van posar en marxa els dos Chausson que tenen re-condicionats, fent una passejada per la circumval·lació de la nau en el Chausson APH-2/522, el més semblant als que va tenir Tramvies de Barcelona. De fet, per a més d'un va ser la primera vegada que pujava de manera conscient a un Chausson.

També vam poder visitar la cotxera de Sassenage, de l'operador local TAG, i que és la més propera de Standard 216. Allà s'hi troben la major part de tipus representatius dels autobusos que circulen actualment per Grenoble. La visita finalitzava al centre de la ciutat, a on aprofitàrem per fotografiar els tramvies i per sopar a prop de l'estació. Vam fer nit a prop de Lió, agafant forces per les emocions del dia següent.

Diumenge anàvem a visitar els companys de Retro Bus Lyonnais, on vam ser rebuts per Yves Servignat, Daniel Saillard, Anne Marie Bouteyre i el seu fill Pierre Henry. Si a Grenoble el projecte parteix d'una idea més museística, a Lió l'objectiu és recuperar i tenir en estat de marxa i circulació vehicles que van circular per la zona, semblant a la missió d'ARCA. Actualment en tenen 4 d'operatius i hom està treballant en 2 més, d'un total de 10 preservats. També aquí tenen els mateixos problemes: espai i costos de manteniment dels *(segueix a la pàgina 3)*

### A CONTINUACIÓ...

EDITORIAL - RECORDANDO A 'LA MOÑOS' -  
VISITA A STANDARD 216 I RETRO BUS  
LYONNAIS - FELIÇ 40è ANIVERSARI -  
CIERRAN LAS COCHERAS DE LUTXANA  
- ELS TREBALLS DELS NOSTRES BUSOS -  
PREPAREM EL RAL·LIBÚS... I MOLT MÉS!!!

## Allons-y, les enfants! PER MARCEL ESTADELLA, PRESIDENT D'ARCA

Trobar en servei diari un autobús amb quaranta anys a l'esquena no és normal. Si a sobre es troba en tan bon estat de salut com el 13 de la UAB (ex 3004 de TMB), n'hi ha per treure's el barret. El fet ha merescut una celebració per part d'ARCA, amb imaginació inclosa per a que l'homenatjat pogués apagar les espelmes del pastís. En una societat que cada dia llença més les coses en bon estat perquè "ja tenen massa anys" sense preguntar-se si encara són útils, l'equip del taller d'autobusos de la UAB que encapçalava en Manel Aragonés mereix un premi per saber conservar i mantenir. Adaptats per la mateixa UAB per funcionar amb un percentatge màxim de bio-dièsel, ens donen una altre enfoc de l'ecologia, aprofitant, sense fomentar renovacions desenfrenades.

El mateix dia portava la primera presentació del nostre "Casas" ja repintat als que van ser els seus colors originals. L'investigació 'a cata y a prueba' va confirmar l'esquema que ja havien mostrat les parts mal re-pintades (qui diu que la feina mal feta no té futur?) i finalment ha recuperat l'esquema de pintura anterior. Tot plegat ha estat un treball de prop d'un any per sanejar-lo al màxim i deixar-lo en un estat de conservació raonable. Al resultat final hi han contribuït moltes persones, tant d'ARCA com externes, i algunes empreses (el nostre agraïment a tots). El resultat està a la vista per a poder ser jutjat, i a finals de juliol hauríem de poder veure'l de nou a la carretera, recuperant dies de glòria i esplendor.

I és que pel setembre ja té feina prevista. Si no es torça res, el proper nou de setembre ARCA organitzarà en solitari el seu primer ral·libús. Nova activitat 'a l'anglesa', amb centre a la ciutat de Sabadell i una xarxa de línies que es mourà pel Vallés Occidental, encara que no cal descartar sorpreses de darrera hora. Ja disposem del permís clau, el del departament de Transports de la Generalitat de Catalunya (a qui des d'aquí cal agrair la comprensió i la col·laboració que sempre ha tingut envers les nostres activitats) i s'està treballant en la resta. Entre set i vuit vehicles clàssics sortiran de nou al carrer per fer línia i tornar a portar passatge com en els seus millors temps. N'hem de fer una mostra del que és viure en pròpia pell l'història del transport públic, de veure tal com era i de valorar el molt que ha millorat.

Nosaltres entenem que els vehicles de transport són moviment, i per tant ens apliquem a que els que tenim preservats puguin circular de nou. És una part del que hem vist al darrer gran viatge d'ARCA a Grenoble i Lió. Els nostres companys de fatigues en aquestes ciutats ens han mostrat el que tenen i com s'ho fan. L'experiència ha estat enriquidora, i ens ha permès aprendre moltes coses i alhora descobrir que els problemes i les solucions s'assemblen bastant. Les dificultats de manca d'espai són cròniques arreu, i la voluntat dels ajuntaments i entitats supra-

municipals són cabdals per a trobar l'espai a on encabar i poder mostrar i viure el tros d'història que estem preservant. Si qualsevol ajuntament o consell comarcal llegeix aquestes línies i s'hi anima... Garantim treball, esforç i entusiasme, que són els ingredients bàsics i necessaris per a portar a terme qualsevol projecte d'aquesta magnitud.

Per que ara que ja ha passat la delicada temporada electoral, és hora de pensar en els projectes de futur. L'ajuntament que s'embarqui en l'idea de crear un espai d'exposició-recuperació es convertirà en el precursor de la valorització del transport públic sobre pneumàtics de Catalunya. És una altra manera de donar importància al transport públic i de poder mostrar-ne l'evolució feta des de la seva creació, que no ha estat poca. Les eleccions han frenat projectes ja iniciats, però ara és l'hora de reactivar-los. La fi de l'any ens portarà un nou balanç, que hauria de ser positiu. I encara falta la clausura del centenari de l'autobús a Barcelona; encara que es retardés una mica, hauria de servir per retrobar un protagonista de l'història de l'autobús de Barcelona que està ressorgint de les seves cendres.

Potser em deixi quelcom al tinter. Han estat uns mesos intensos, però els que venen no ho seràn pas menys, i sembla que el final d'any serà lluit. Allons-y, les enfants!

# PARADA SORTIDES

## Recordando a 'La Monyos'

'La Cirereta' volvió a deleitarnos el pasado domingo 27 de mayo con una nueva salida mensual por las calles de Barcelona. Esta vez se trataba de recrear la primera línea de microbuses que tuvo la ciudad y que hoy en día sigue circulando. Estamos hablando de la línea 91 (Rambla-Bordeta), conocida popularmente por 'La Monyos', en referencia a un popular personaje de la Barcelona de principios del siglo XX que se dedicaba a pasear por la Rambla con un atuendo un tanto extravagante llevando un peinado alto y adornado con las flores que los paradistas le regalaban.

La línea 91 se inauguró en el año 1968 y tenía como característica principal el hecho de circular por las céntricas calles del Carme y Hospital, situadas en el casco antiguo de la ciudad, conectando con el Mercat de Sant Antoni i la Plaza Espanya hasta el barrio de la Bordeta. Veinte años después de su creación dejó de circular por estas calles pasando a hacerlo directamente por la Rambla, el Paral·lel y la Ronda de Sant Pau. De 'la Monyos' original sólo queda una parte del recorrido. El 27 de Mayo, casi 40 años después de su inauguración, "la Cirereta" recreó el recorrido original que esta línea realizaba y que tan popular se hizo entre la gente de la zona, gracias a sus peculiares vehículos que la vieron nacer los microbuses Sava pintados de color amarillo.

Se trataba de hacer un viaje en el tiempo y de volver la vista atrás pasando por las calles de la auténtica Barcelona.- JOSÉ M<sup>o</sup> MARTÍNEZ



'La Cirereta' haciendo el camino de 'La Monyos' (FOTO: José María Martínez)

### FE DE ERRATAS

En el anterior Parada Sol·licitada nº 13, en la crónica de los 25 años de TUS, encontramos los siguientes errores en la página 3.

En la continuación crónica 25 años de TUS, primer párrafo donde se cita que el Dodge transportó a las autoridades (...), lo correcto es que el Pegaso 6038 número 4 de TUS transportó a las autoridades (...).

Asimismo, en la crónica de los autobuses de la exposición, en el tercer párrafo, sexta línea donde se habla de uno de los flamantes Man Lion City es incorrecto y lo correcto es Man NL263F carrozado por Carsa. Asimismo se encuentra el mismo error en el cuadro adjunto y en el apartado de modelos en la octava línea se ha de realizar el mismo cambio y poner MAN NL263F Carsa.

# Visita a Standard 216 i Retro Bus Lyonnais

(vé de la portada)

vehicles, a banda de que les autoritats municipals veuen amb estranyesa aquest tipus d'activitat. Aquí la sorpresa va ser un tour inoblidable pels voltants de Lió en un dels seus Berliet (amb canvi per preselector, sorprenent de veure funcionar) que ens portava prop del restaurant Paul Bocuse, propietat d'un dels més afamats cuiners francesos. Un aperitiu -que ens va permetre de degustar el licor local Cassis-cloia la visita a RBL i marxàvem cap al centre de Lió amb la intenció de fer turisme i dinar, a més de contemplar els troleibusos d'aquesta ciutat. Al final, no va quedar gaire temps, i vam sortir corrents cap a casa. Les sis hores de viatge van donar per fer força barrila (vam substituir l' "où est le champignon?" per l'"où est le chat?") i per escoltar el desenllaç final de la lliga de futbol. Al final, contents i cansats, arribàvem a casa, encara que tot just abans d'arribar a Barcelona, algú ja preguntava quan seria la següent sortida... - MARCEL ESTADELLA



Berliet PLR, en perfecte estat de marxa, de l'associació Retro Bus Lyonnais (FOTO: S&S Bros.)

**a+** L'Associació Standard 216 pren el seu nom del primer vehicle que van preservar, que encara que malauradament no es va poder salvar va fomentar l'esperit de la preservació entre els seus trenta socis. L'associació es remonta a l'any 1989, i l'any 1998 se li va afegir al nom 'Histo Autobuses Grenoblois', per definir i delimitar la seva activitat.

A l'actualitat ha aconseguit recollir una trentena d'autobusos, autocars i troleibusos de gran valor històric, començant per un Chausson de 1948. Aquests vehicles es troben en diferents estats de restauració, encara que seu objectiu és preservar tots els vehicles que pugui abans que desapareguin per a sempre, ja siguin de la mateixa població o bé d'altres indrets propers.

A més, la seva tasca de conservació del patrimoni no es limita als vehicles, sinó que també té un important fons d'arxius manuscrits i iconogràfics.

[www.standard216.com](http://www.standard216.com)

Per la seva banda, la Retro Bus Lyonnais fou fundada el 1984 per un grup de persones que tenien la idea de preservar un autobús Berliet PH100 ex-TCL. Des de llavors no han deixat de créixer, amb una desena de vehicles preservats a l'actualitat, dels quals quatre estan en perfecte estat de marxa, amb una acurada restauració del seu interiorisme i motor.

Tres o quatre cops a l'any els socis organitzen excursions i sortides amb els seus autobusos. A més, han estat presents a nombrosos actes commemoratius al país veí. - ANDREU SUSANY  
<http://rbylyon.tripod.com>

## Feliç 40è aniversari!

L'autobús número 13 de la Universitat Autònoma de Barcelona ha fet recentment quaranta anys de servei en actiu. El vehicle més veterà d'aquest model que es conserva mostra encara un excel·lent estat de marxa, gràcies a la seva robustesa i a l'atenció acurada del personal de l'UAB.

Alguns dels Pegaso 6035A encara existents (el nostre inclòs) compliran 40 anys d'existència durant els propers mesos. De manera que, tot i estar centrada en l'actual degà, la celebració també simbolitzava una mica la meritòria supervivència de tots aquests vehicles, cap dels quals faltava a la cita dissabte 2 de juny a l'aparcament de la UAB. I estaven ben acompanyats, com no, per la resta d'autobusos de l'associació i els ja habituals TUS 237 i Forbus 5 "la Cirereta", més una quarantena llarga de persones, entre socis, aficionats i personal de la Universitat.

Recordem que el venerable Pegaso matriculat B-559325 ha repartit els seus 40 anys en actiu entre les flotes de Tranvías de Barcelona/TMB (calques 2004 i 3004) i la UAB (calca 13) de manera gairebé equitativa (21 i 19 anys, respectivament), i va formar part del primer grup d'articulats estandarditzats que van entrar en servei a TB (maig del 1967 juntament amb els 2002, 2005 i 2006, tres anys més tard que el conegut prototipus Abuelo). Pel que fa a la UAB, va arribar-hi a l'abril del 1989, en companyia del 3055 i el 3220, ampliant així fins a 8 el nombre de 6035A en circulació al campus. Pel camí, a finals dels anys 70, havia sofert una completa reconstrucció, d'igual manera que gairebé tots els vehicles de la mateixa sèrie.

El premi a tots aquests anys de servei actiu (i encara hi segueix), efemèrides a banda, ha arribat fa pocs mesos en forma de declaració de



Els vehicles participants a l'acte, amb el 13 de l'UAB en primer pla (FOTO: S&S Bros.)

la seva preservació, per part de la UAB, quan sigui retirat. Per aquest i molts més motius (el quart aniversari d'ARCA estava ben recent) el matí va tenir un to molt festiu, amb una dotzena de busos preservats reunits per joia dels assistents (i de les seves càmeres), alguns d'ells efectuant serveis de llançadora per recollir als que arribaven en tren. L'esmorzar va comptar, com a punt fort, amb unes botifarres cuinades pel mateix Marcel Estadella (mestre cuiner d'ARCA durant aquests quatre anys), i les postres, amb l'apagada d'espelmes simbòlica per part del bus protagonista, amb Manel Aragonés (mestre cuiner de la flota de la UAB des de fa molts anys) al comandament.

La jornada es va tancar amb una caravana de sis vehicles (encapçalats, és clar, per l'homenatjat) fent una ruta pel campus. Un aperitiu, si es vol, del que pot suposar el primer rally-bus del Vallès, d'aquí només tres mesos. - FRAN GARCIA

# Cierran las cocheras de Lutzana

Finalmente llegó el domingo 15 de abril y cerraron definitivamente las cocheras de Lutzana de TB, situadas en el Poble Nou de Barcelona. Construidas en 1923, albergaron las cocheras de autobuses de la CGA. A partir de 1941 fue cochera de trolebuses hasta el año 1962, para finalmente acabar siendo de nuevo depósito de autobuses viendo pasar modelos tan representativos como los Chausson y los Pegaso Monotral de la serie 1900. Su historia más reciente y última ha sido conocida por albergar los 'bus de barrio'.

Una fiesta popular -a la que asistimos algunos miembros de ARCA-, quiso rendir un pequeño homenaje a este emblemático edificio. Los actos que se organizaron consistieron en una exposición con varios autobuses y una comida popular, así como la presentación del documental "Lutzana: Historia de una cotxera" en el que aparece el testimonio de nuestro socio Albert González Masip acompañado por Ramón Díaz Quero y Jordi Ibáñez. Como recuerdo de este lugar quedará el edificio de oficinas de la calle Roc Boronat, así como la puerta de entrada de las calles Almogàvers y Ciutat de Granada.- JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ



Más de 500 personas estuvieron presentes en el adiós a Lutzana (FOTO: S&S Bros.)

**a+**

Hasta su cierre, las cocheras de Lutzana eran las más antiguas de Barcelona, con casi 85 años en servicio. Nacieron como consecuencia de la ampliación de la compañía de autobuses CGA, y allí se montó la serie 200 y 300 en los años 30 y 40 del siglo XX. Además, de 1941 a 1962 sirvió como depósito de trolebuses (los orificios para la filovia en la puerta en la entrada art-decó que se conservará así lo atestiguan).

Con la llegada de los nuevos ACLO de dos pisos procedentes de Gran Bretaña, en los años 30, se construyó una plataforma a treinta grados para comprobar su capacidad anti-vuelco. Asimismo, y más recientemente, en 1988 esta cochera fue la primera en implantar el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), la localización automática para controlar la regularidad de los vehículos.

En sus últimos días, la cochera ya solo disponía de unos ochenta vehículos, 37 de líneas regulares y 42 minibuses destinados al 'bus de barrio'. - ANDREU SUSANY

## Preparem el Ral·libús

Finalment ja hem posat data per al primer ral.libús d'Arca: 9 de setembre. Hem sol·licitat i rebut el corresponent permís de la Generalitat per tal de poder portar a terme l'activitat, i ja està feta una primera graella de serveis a cobrir.

Per tal d'assegurar l'èxit de públic, hem decidit d'inserir-lo dins els actes de la Festa Major de Sabadell. Sortint de l'Estació d'Autobusos de Sabadell, es circularà entre aquesta ciutat i diverses localitats del Vallés Occidental. En principi hi ha prevista la participació de set vehicles, tot i que no cal descartar alguna incorporació de darrera hora. Els recorreguts es faran per les carreteres comarcals i locals de la zona -passant per indrets amb paisatges de gran bellesa- i pel casc urbà de Sabadell.

L'informació més precisa es rebrà a través de la pàgina web més endavant. Us hi esperem a tots! - MARCEL ESTADELLA

Tota la informació a  
**[www.arca-bus.org](http://www.arca-bus.org)**

## PARADA ELS TREBALLS DELS NOSTRES BUSOS



L'esquema aprovat gairebé per unanimitat va ser reproduït amb fidelitat (FOTO: S&S Bros.)

## La nova pintura del Casas

Aquests darrers mesos els treballs han estat concentrats al Casas, per tal de poder acabar el sanejament de l'estructura i pintar-lo. Tal com l'anàvem preparant per a la pintura vam anar descobrint sorpreses a la planxa que ens van fer augmentar el nombre de pegats per a reparar el vehicle. Finalment, però, es va poder procedir al pintat la darrera setmana de maig. El resultat ha estat força raonable, i el vehicle ha agafat un aire més clàssic que el que tenia.

Tot i que la feina principal ha estat sobre el Casas, també s'ha seguit treballant sobre el 25 de la UAB. S'ha sanejat la planxa de la tomba del sostre (treient les canaleres d'alumini) i ja s'ha decidit quines planxes laterals caldrà substituir i/o reparar donat el mal estat que presenten. Amb tot, la previsió més optimista indica que estarà pintat per al ral·libús.- MARCEL ESTADELLA

La publicació 'Parada Sol·licitada' es el Butlletí Intern de l'Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos (ARCA), i és prohibida la seva reproducció total o parcial sense permís exprés d'aquesta organització i dels seus autors.

**EDITA:**  
Departament de premsa d'ARCA

**REDACCIÓ (per ordre alfabètic):**  
Marcel Estadella  
Fran Garcia  
José María Martínez  
Andreu Susany

**IMATGES (per ordre alfabètic)**  
José María Martínez  
Arxiu S&S Bros.

**MAQUETACIÓ, PRE-IMPRESSIÓ I IMPRESSIÓ:**  
S&S Bros. - Adela Ramos

**AMB LA COL·LABORACIÓ D'ARTYPLAN**

**Artyplan**  
global printers