

Las impresiones de la FIAA.

La Feria Internacional del Autobús y el Autocar es una excelente oportunidad para apreciar las distintas opciones que ofrece el transporte público por carretera. Carrocerías, dispositivos electrónicos, asientos, puertas, control de la explotación, asociaciones, todo esto podía contemplarse en este evento.

Nuestra crónica se va a centrar en las carrocerías de autobuses urbanos.

- Solaris. Este carrocerero polaco mostró en su stand el Alpino, un autobús de menos de nueve metros de longitud. Forma parte de la familia Urbino, que se caracteriza por una luna frontal asimétrica, de modo que es más baja en el lado puertas. Es una característica que le da originalidad e invita al pasajero a subir.

- BredaMenarinibus. Esta empresa italiana, que forma parte de Finmeccanica (grupo en el que se encuentra Ansaldo, constructora de tranvías y trenes de metro) presentó varios autobuses urbanos, como el caso del Avancity. El estilo se asemeja más a diseños del resto de Europa que a los españoles. Los acabados ofrecen una notable calidad. Los salientes del paso de rueda son en relieve, aunque el hecho de ser asimétricos les hace perder puntos. El interior es sorprendente, con hombreras de madera, si bien es cierto que en general no ofrece una imagen muy atractiva, y algunos detalles son mejorables, especialmente, una ridícula y pequeña mampara cuyo único fin parece ser el de impedir que los viajeros dejen moneda sobre el pupitre del puesto de conducción.

- Noge expuso su modelo Cittour. El hecho de que un producto se venda en cantidades respetables no implica que tenga una calidad particular. Es el caso de esta carrocería, de la que tenemos dos unidades en Burgos. Una estética discutible, un interior tosco y unos acabados muy mejorables era lo que esperaba a quien se adentraba en el Irisbus Cityclass, número 6807 de la EMT de Madrid. Por lo menos, vimos un pequeño progreso: las varillas del mecanismo de apertura de las puertas de salida ya no están a la vista desde el interior: ahora quedan tapadas con una pieza de plástico.

- Hispano llevó, con su modelo Habit, el único autobús articulado del evento. Concretamente, un Irisbus Citelis de la Empresa de Transportes Malagueños (EMTSAM). Por desgracia, el diseño original de Pininfarina se ha visto desvirtuado por las reformas que ha sufrido por parte de la carrocería. Las piezas en negro mate le daban

una gran personalidad, que se ha perdido. Esta diferencia puede apreciarse en flotas como la de Zaragoza. Málaga ha elegido el color plateado para alguna de esas partes.

También hubo espacio para un madrileño, un Irisbus Cityclass GNC, en el que el azul, nuevo color de la flota municipal de la capital domina todo la carrocería, dándole un aspecto muy poco favorecedor, y muy diferente a la configuración primitiva del Habit. Por otro lado, las traseras de los autobuses de este combustible suelen suponer un buen reto a los diseñadores; por desgracia, en este caso, la profusión de rejillas no ha dado un buen resultado a la vista.

En el stand de Hispano, aparte de tres unidades del Habit, se pudo ver dos Tecnobus Gulliver. Se trata de unos microbuses con propulsión eléctrica o de gas; se pueden ver en Madrid o Segovia. Su imagen es demasiado cuadrangular, la puerta es de cuatro hojas, algo que se dejó de usar hace décadas, y además, cuando están abiertas sobresalen hacia el exterior.

- Unvi, carrocera gallega, llevó varios autobuses, aunque poco nos interesan. No pudimos ver ninguna unidad del Urbis, sino que tuvimos que conformarnos con el 2.5 DD, de dos pisos, para servicios turísticos, y el Citadino, que se monta sobre bastidor Volvo; se vende en Portugal.

- El grupo Castrosua llevó como urbanos un MAN GNC Castrosua Versus de Barcelona, así como un Scania Carsa Versus. Una carrocería ya conocida, un relevo cuanto menos dudoso a la clásica CS 40 City II. El frontal es anguloso, con dos salientes que no cumplirían su supuesta función de parachoques; la trasera, prominente, con un parachoques de una altura desproporcionada.

Y llega el momento de hablar de los dos modelos que se presentaban al público en la Feria: el Castrosua Tempus y el Sunsundegui Astral Vía.

Del Castrosua Tempus apenas se sabía más allá de su existencia. Las imágenes se limitaban a un minúsculo detalle. Al primer golpe de vista resulta chocante, pero se pasa a la decepción. Quienes esperábamos que la carrocera gallega volviera a líneas menos marcadas por la moda nos equivocamos. El Tempus va más allá en el diseño por el diseño del Versus.

Lo único que podríamos salvar del Tempus es esa cristalera que sigue las curvas de los pasos de rueda... hasta cierto punto, porque hay un ángulo de 90 grados que sobra. El frontal carece de personalidad por sus faros pequeños. La trasera es una

versión radical de la del Versus, prominente y abultada, con unas luces que no le favorecen. El interior destaca por su acristalamiento. No tiene hombreras, sino que encima de las ventanas hay ventanas más pequeñas. La iluminación interior se consigue con dos salientes que recorren el techo a lo largo del vehículo. Por supuesto, hacia el exterior, es tintado, como si no tuviéramos ya bastantes problemas con aplicar la imagen corporativa sobre el cristal y su consiguiente mantenimiento.

El Tempus, vehículo híbrido, daba la impresión de ser más para ver que para usar. El entorno era poco propicio, un zócalo de adoquines sueltos con sendas esterillas de madera a la altura de las puertas. En el interior, barras verdes y asientos de madera, algo que se dejó de usar hace décadas. Es un autobús ideal... para próceres que gustan de fotografiarse delante (o dentro) de autobuses.

En contraste, tenemos el Sunsundegui Astral Vía. Es la versión netamente urbana del Astral, que lleva varios años en el mercado y es profusamente utilizado para líneas interurbanas por una gran variedad de empresas. Se podría usar para servicio urbano, pero sólo tiene piso bajo hasta la puerta central.

Del Astral Vía conocíamos imágenes. Concretamente, del adquirido por Autobuses Urbanos de Irún y Fuenterrabía (AUIFSA), para el servicio urbano de la primera ciudad, en la que lleva meses funcionando. De color rojo, la decoración (o tal vez la toma de la imagen) no le favorecía. El truco para decorar bien el Astral (y por ende, el Astral Vía) es que la pieza de los faros y la central no sean del mismo color.

La transformación a piso bajo continuo no ha perjudicado a este nuevo modelo. Muestra un aspecto llamativo, pero que invita a acercarse. El interior es acogedor y muy agradable. El espacio del lado puertas entre el eje delantero y la puerta central se ha resuelto con tres asientos paralelos a la marcha, una solución mejor que la pésima distribución interior de los Citaro o los cuatro asientos enfrentados dos a dos. Los asientos, de gran comodidad.

Un diseño espectacular, un vehículo para montar y viajar por la ciudad. Sería un magnífico relevo generacional para esa gran joya que es el Sunsundegui Citystylo II. En el caso de Burgos, quedaría genial pintado de rojo dejando de blanco la zona de los faros.

Mención aparte merecería Irizar, que llevó sus tres modelos actuales (PB, Century 3, I4) junto con un carruaje decimonónico, un autocar de 1957 y un Urepel, de

La Pamplonesa, de los años setenta. A pesar de lo que dice su publicidad, creemos que el Irizar I4 no sirve para trayectos urbanos, sino que su uso ideal es para rutas metropolitanas de longitud media.

Fijándonos en detalles, cabe hablar de accesorios que pudimos ver en los autobuses urbanos. La EMT de Madrid, en sus tres vehículos expuestos, presentaba: un espacio destinado a maletas y bultos, una silla para niños pequeños, la mampara de protección del conductor y un sistema de indicación sonora y visual para usuarios con problemas de visión.

La mampara es de una utilidad bastante relativa. Evidentemente, nos opondríamos a que se instalara en Burgos. Por desgracia, los viajeros de Madrid perderán contacto con los conductores, y viceversa, a cambio de estar más o menos protegidos de agresiones. Esperemos que su presencia no acabe justificándose.

La sillita para niño no tiene demasiado sentido. Si se viaja con un niño, lo habitual es dejarlo en el carrito. Cierto es que cada ciudad es un mundo para estas cosas, y que desconocemos como se regula en la capital. En Burgos el límite está en dos sillitas desplegadas, en las que puede viajar el niño. Si viaja una tercera sillita, ya plegada, lo razonable que viaje con su acompañante.

El espacio para bultos es inútil. Sólo cabe una maleta y resta espacio para pasajeros. Lo razonable es que si se viaja con equipajes, se ocupe una plaza en la que los bultos no molesten. Es obvio que este espacio no lo va a usar alguien que tenga que dejar ahí su maleta para sentarse al final del autobús. Por no decir que si son varios viajeros con equipaje, no hay nada que hacer.

Un detalle interesante vimos en el MAN GNC Castrosua City Versus de TMB, en el que la etiqueta que pide el paso a los conductores cuando el autobús abandona la parada tiene forma rectangular y ocupa la parte superior de la tapa del motor, la placa donde se pone publicidad. Una opción bastante mejor que la de Burgos, en que se pone en el parachoques, siendo muy poco visible para un conductor cuyo coche se encuentre a escasa distancia del autobús.

Como se puede ver, la FIAA es un marco para conocer las tendencias y productos del transporte público por carretera. Un lugar interesante en el que tomar nota

de ideas, de grandes diseños y pequeños detalles para mejorar el transporte urbano y de largo recorrido.