

La Feria Internacional del Autobús y el Autocar de 2010 reunió de nuevo a carroceros y constructores. Tradicionalmente, la FIAA tenía carácter cuatrienal; sin embargo, 2008 fue el primer año en que se rompió ese ritmo y pasó a ser bienal. Los grandes fabricantes vehículos completos (Evobus, Neoman, Scania, Irisbus, Volvo y Van-Hool) optaron por acudir sólo cada cuatro años, de modo que se ausentaron en la edición de 2008. Este año han vuelto, salvo Van-Hool. Por su parte, la italiana Breda Menarinibus, que expuso en 2008, no acudió a esta edición.

Es destacable la presencia de autobuses híbridos. Ayats, Castrosua, Evobus, Irisbus, MAN, VDL-Bus, Volvo y TATA Hispano expusieron vehículos con esta nueva propulsión, basada en la combinación de un motor tradicional (diesel o Gas Natural) con uno eléctrico.

Por un lado, la combinación se estructura en serie: el motor convencional sirve únicamente como generador de electricidad, que se almacena en unas baterías, las cuales alimentan el motor.

Por otro lado, la estructura en paralelo implica que el autobús arranca con el motor eléctrico. A partir de cierta velocidad, se acciona el motor convencional, cooperando ambos en diferente proporción para propulsar el vehículo.

Los autobuses híbridos suponen una reducción del consumo de combustible, así como de la contaminación acústica y atmosférica. Su tracción es más suave que en los autobuses convencionales. Respecto a los eléctricos puros, tienen mayor autonomía y potencia, lo que permite disponer de modelos de mayor tamaño, estándar (12 metros), articulados (18 metros) o dos pisos.

Entre los inconvenientes, podemos mencionar su mayor coste de adquisición, frente a un autobús convencional, así como su mayor complejidad de mantenimiento, al tener dos motores y más equipos electrónicos. Especialmente cabe reseñar las baterías, cuyo coste es muy alto.

Los autobuses híbridos son una apuesta de futuro, una tecnología que está en pleno proceso de desarrollo. Es razonable que los operadores vayan adquiriendo este tipo de vehículos para poder ir corrigiendo inconvenientes y reduciendo los costes. Pensando en el caso de Burgos, puede ser interesante probar algún modelo durante un tiempo o incluso comprar alguna unidad, pero por ahora en cantidades muy reducidas.

Los grandes operadores, gracias a sus medios, pueden absorber mejor los costes y riesgos de adquirir una tecnología novedosa, que sin duda, será el futuro del transporte público.

Pasamos a enumerar los expositores y sus principales aportaciones:

Unvi. Este carrocerero gallego ha optado por la especialización. En lugar de competir en el sector de autobuses o autocares de doce metros, ha optado por los extremos: microbuses, furgobuses, vehículos especiales (donación de sangre, bibliobuses, etc.) y autobuses de dos pisos. Los microbuses que recorren el Centro Histórico son obra de Unvi.

El **Unvi Urbis 2.5 DD** es un autobús de dos pisos, principalmente destinado a uso turístico. Diversas ciudades del continente cuentan con este modelo, e incluso se han adquirido unidades para uso urbano convencional en Suecia. Si algún día nuestra ciudad se decidiera por los dos pisos, Unvi sería una oportuna elección.

El Unvi Urbis 2.5 DD cuenta con unas líneas elegantes y ofrece comodidad, teniendo en cuenta que se trata de un formato al que estamos poco acostumbrados en España. Una unidad de doce metros de longitud ofrece setenta y seis plazas sentadas.

Entre las ciudades donde podemos encontrar el Unvi de dos pisos podemos mencionar Madrid, Barcelona, Segovia o Gijón, además de capitales en el resto de Europa, tal y como comentamos anteriormente.

Por otro lado, Unvi mostró en la FIAA un autobús curioso. Un **Optare Solo 2011**, dentro de un acuerdo de colaboración con el carrocerero inglés. La estética es diferente, siendo un autobús netamente inglés, con el puesto de conducción en el lado derecho y una única puerta en el izquierdo. Se ofrece en varias longitudes, pero siempre con una sola puerta, algo que es marca del carrocerero inglés (incluso en autobuses de dos pisos), pero a lo que no estamos acostumbrados en España.

Noge acudió con un **Cittour** de la empresa badalonesa TUSGSAL. El Cittour surgió con una trasera muy similar al Ugarte Max; el frontal era inicialmente de MAN, dado que la marca alemana obligaba a los carroceros en su momento a aplicar el frontal MAN. Cuando el Cittour tuvo frontal propio, se basó en intermitentes de camioncillo Nissan, con unas luces repartidas con poco orden y varias curvas.

Esta carrocería la encontramos en los dos últimos autobuses de gas adquiridos en Burgos, y también hay una unidad en Miranda. Tiene presencia en diferentes ciudades, como Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia y Sevilla.

Noge ha renovado su Cittour. En el frontal ha aplicado un saliente para el indicador de líneas, con una clara inspiración en el Mercedes Citaro. El añadido no puede ser más desafortunado, ya que los perfiles y frontal de uno y otro son diferentes. El resultado es un aspecto de añadido innecesario.

La trasera también se ha renovado ligeramente, si bien siguen pecando de unas rendijas mejorables. En el interior se aprecia una mejora de las hombreras (revestimiento del ángulo entre el lateral y el techo), pero en general permanecen algunos detalles toscos que deberían mejorarse.

Ayats ha hecho una apuesta similar a Unvi. Fabrican autocares con una imagen distintiva. Dentro de los dos pisos, fabrican tanto autocares tipo discrecional como urbano turístico. Debemos destacar que, precisamente, el **Ayats Bravo City** ha sido el modelo elegido para la reintroducción de los autobuses de dos pisos para transporte público convencional en el servicio urbano de Bilbao.

En esta Feria, Ayats ha acudido con un Bravo I Híbrido, un vehículo de dos pisos y tres ejes; no quedó muy claro si era urbano (no era versión City), pero el tipo de asientos era propio de un servicio de cercanías. Esperamos que esta carrocera tenga suerte con tan espectacular autobús híbrido.

Sunsundegui repitió con el **Astral Vía**, novedad en la anterior edición, y tal vez, el vehículo que en aquella ocasión recibió más admiración. El sublime Volvo B9L de 2008 ha dado paso a un autobús MAN. El carrocerero navarro marca tendencia, y incluso podríamos decir que sirve de fuente de inspiración. En Burgos contamos con unidades de las anteriores generaciones de urbanos Sunsundegui, vehículos que destacan por su calidad y brillante estética.

El Astral Vía es impactante, pero no estridente. Su estética es sobresaliente, pero sin abandonar el sentido de lo práctico. Su frontal es aerodinámico. El interior, en esta ocasión de tonos verdes, es acogedor, con una iluminación transversal, lo que permite reducir el número de puntos de luz, sin perjudicar la luminosidad. A esto podemos

añadir otras soluciones interesantes, como los asientos paralelos a la marcha entre el primer eje y la puerta central, lo que optimiza el espacio.

Si algo se le puede achacar a Sunsundegui es que ha perdido un poco su esencia, modificando su tipografía y alterando la trasera del Astral Vía. Aun así, no deja de ser, probablemente, la mejor carrocería que podemos encontrar en el mercado. Combinado con el Volvo B9L, resulta un vehículo excepcional.

Ahora que Sunsundegui carroza urbanos con otros bastidores (el modelo anterior, Citystylo II, solo se carrozó con Volvo), esperamos que más operadores urbanos adquieran esta carrocería. Por ahora, Irún, Sevilla, Dos Hermanas, Collado-Villalba, Pamplona, además de la empresa Pesa Bizkaia, para líneas interurbanas vizcaínas disponen de Astral Vía.

Castrosua. El stand del grupo gallego mostraba una gran variedad de colores: así, había **City Versus** amarillo (de TUSGSAL, Badalona), azul (de EMT Madrid), y rojiblanco (TMB, Barcelona). A estos, con bastidores Scania, MAN e Irisbus, respectivamente (los dos últimos, propulsados por Gas Natural Comprimido), hay que añadir un espectacular Volvo B9BSLA, articulado, también Versus, pintado de verde, perteneciente a Interbús, empresa concesionaria de líneas interurbanas entre Madrid, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

La presencia del City Versus, del que disponemos de ocho unidades en Burgos, se completa en los stands de Scania, con una unidad de Salamanca de Transportes, e Iribus, con otra, un Citelis GNC de UNAUTO (Toledo). Curiosamente, ambas empresas pertenecen al mismo grupo empresarial.

El Castrosua o Carsa Versus es una de las carrocerías urbanas contemporáneas más extendidas en España. Además de las ciudades mencionadas, podemos añadir Valencia, Sevilla, Málaga, Pamplona, Valladolid, Vigo, Gijón, Cádiz o Sabadell, entre otras. Una ciudad que ha comprado Versus por primera vez recientemente ha sido Bilbao.

El **Tempus** repite en la Feria. El autobús híbrido presenta una nueva versión algo más larga que la de 2008 (11 metros frente a los 9 de 2008), con la opción de propulsiones diésel-eléctrico y GNC-eléctrico. Podemos señalar que la unidad de 2008 estuvo en pruebas en diferentes ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, entre otras). El

modelo está teniendo cierto éxito en Cataluña, con tres unidades adquiridas por TMB, dos por Moventis (urbano de Sant Cugat), cuatro por Baixbus (metropolitano) y una por TUSGSAL (Badalona). Por su parte, ALSA Metropolitana dispone de tres vehículos de este modelo en el servicio urbano de Tres Cantos (Madrid).

TATA Hispano. La multinacional TATA se ha hecho con el control de la antigua Hispano Carrocera, lo que ha implicado, aparte del cambio de marca, una renovación incompleta de la gama. Así, en el stand se pudo ver las carrocerías de autocar de largo recorrido (Xerus y Naya), de autobús de cercanías y media distancia (Intea Premium e Intea LE), y autobús de piso bajo completo (Área). Sin embargo, como veremos, también había varias unidades con la carrocería Habit.

El **Hispano Habit**, creado en 1999 según diseño de Pininfarina, era una carrocería con una fuerte personalidad, novedosa pero no estridente. Sin embargo, el diseño original ha ido sufriendo modificaciones que han hecho perder su personalidad. Puede que esos cambios hayan sido propuestos o impuestos por los clientes, pero podrían haberse solucionado mejor.

La EMT estableció en 2010 un servicio express 24 horas al Aeropuerto de Barajas, usando unos Irisbus Citelis GNC con carrocería Habit decorados en un amarillo pálido; uno de ellos se encontraba en el stand de la carrocería aragonesa. Por su parte, TMB, que hasta el momento no había comprado unidades del Habit, ha adquirido este año unos Citelis GNC Habit.

Parece ser que el Habit, pese a sus más de diez años de existencia, continúa. Aparte del mencionado GNC para Madrid, TATA ofrece autobuses híbridos con la carrocería Habit, y bastidores Alexander Denis o de la propia TATA. No nos consta que se hayan vendido hasta el momento unidades de los híbridos, si bien uno de ellos se encuentra haciendo pruebas en el servicio urbano de Zaragoza.

Es el turno de hablar de la nueva carrocería urbana: **Área**. Por el camino ha quedado el Goldline, un modelo del que se ha hecho un número muy reducido de unidades, que se encuentran en manos de la guipuzcoana TSST; la vallisoletana Empresa Cabrero tuvo durante un tiempo un Goldline articulado espectacular. Por lo que se refiere al Área, la unidad presentada en la Feria pertenece a AUVACA, de

Valencia; a ésta hay que añadir otra recientemente estrenada por la también valenciana Herca; finalmente, la vallisoletana Empresa Cabrero cuenta con una unidad articulada.

Por el momento, el modelo Low-Entry, el **Intea LE**, está teniendo más éxito que el Área para servicios urbanos. Del Intea LE podemos decir que es más bien una evolución del Habit LE, del que mantiene sus laterales e interior.

No sabemos si el Área sustituirá al Habit, si coexistirán o no, y por cuánto tiempo. Centrándonos en la novedad, podemos decir que se ha renovado el diseño del interior del vehículo. En cuanto al diseño exterior, tiene un ligero toque oriental.

Solaris repitió tras su primera Feria en 2008. Acudió con el vehículo que han vendido a TMG (urbano de Gerona) un pequeño **Alpino**, aunque el que expusieron en su stand fue un **Urbino 12** perteneciente al servicio urbano de Munich. Es una carrocería con un exterior de fuerte personalidad y muy agradable. Podemos reseñar que esta empresa polaca ofrece también sus autobuses urbanos con propulsión híbrida.

Pasamos a los fabricantes de vehículos completos. Ya comentamos en la introducción que los fabricantes de vehículos completos decidieron no acudir a la Feria de 2008, y sí a la de 2010. La excepción es VDL Bus, la antigua DAF, y por ello, es por la primera que empezamos.

VDL-Bus acudió con el **Citea Híbrido**, muy similar a la versión normal. Un autobús con una estética rotunda pero agradable, y una adecuada combinación de líneas rectas y curvas. Tal vez la forma del indicador frontal de líneas, similar al esquema del Mercedes Citaro, le reste algo de aerodinámica.

Por desgracia, VDL tiene una escasa presencia en el mercado español, muy reducida en el sector del autocar y prácticamente nula en urbanos. Si sus vehículos tienen la calidad que tenían los DAF SB 220, que tan buen resultado dieron en Burgos, les deseamos suerte.

Volvo expuso su **7700 Híbrido**, con motor vertical. Este modelo luce un frontal y traseras con bastante personalidad, un aspecto algo futurista aunque no especialmente estridente. Generalmente, Volvo no ha tenido en nuestro país la suerte que se merece en el segmento de autobuses urbanos. En Burgos podemos dar fe de la calidad de su mecánica, suave, silenciosa y eficiente.

Pensábamos que sería difícil ver un Volvo 7700 Híbrido en España, por la razón ya apuntada y por las escasas compras de vehículos híbridos. Sin embargo, las localidades madrileñas de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Torrejón de Ardoz cuentan con unidades de este modelo.

MAN mostró un magnífico **Lion's City Híbrido**. Si las carrocerías europeas suelen pecar de un exceso de sobriedad en comparación con el estilo español, el frontal del Lion's City ofrece una imagen agradable y cercana. La versión híbrida destaca por un saliente en el techo muy bien integrado en la imagen general de la carrocería, y evita perjudicar la aerodinámica del vehículo. Una línea plateada lateral contribuye a una imagen muy adecuada.

Se podría decir que si otros fabricantes intentan que los componentes adicionales instalados en el techo de sus autobuses híbridos pasen desapercibidos, MAN ha optado por lo contrario: aprovechar para distinguir la versión híbrida del resto.

TMB, la Compañía del Tranvía de San Sebastián y AUVASA (Valladolid) han tenido sendas unidades en pruebas. En el caso de Valladolid, a pesar de que su estancia fue muy breve, ya se ha utilizado como imagen para la web y el plano de líneas. La Compañía del Tranvía de San Sebastián ha estrenado el primer MAN Lion's City Híbrido fabricado en serie de toda Europa. Parece ser que las otras dos empresas adquirirán próximamente unidades definitivas.

Como no podría ser de otra manera, **Evobus** estuvo también presente, con sus dos marcas: **Setra** y **Mercedes-Benz**. La primera, la marca de alta gama, y la segunda, la marca normal. Aunque ambas compartían stand, estaban convenientemente separadas por un mamparo.

Setra mostró toda la gama, salvo el autocar de dos pisos. Por lo que se refiere al urbano, el **S-415 NF** es un autobús de gran calidad, pensado para usos tanto urbano como cercanías de corta distancia.

Este modelo lo podemos encontrar en el servicio al Aeropuerto de Sevilla, así como en el servicio metropolitano de Logroño. En todo caso, su número de unidades en España es muy reducido.

Mercedes-Benz presentó un **MB O-530 G Citaro BlueTec Hybrid**. Un Citaro articulado como los que tenemos en Burgos, sólo que en versión híbrida. Estéticamente es igual, con la salvedad, como el resto de híbridos, de llevar más componentes sobre el techo. De esta unidad podemos mencionar una inadecuada iluminación interior de led. Si el híbrido es más silencioso, suave y eficiente, será una gran mejora respecto al Citaro Euro 4, que es el que circula por nuestras calles. Hasta el momento, no nos consta que se haya vendido ninguna unidad de este modelo, en su versión híbrida, en España.

Irisbus acudió a la Feria con una gran variedad. Además de vehículos de largo y corto recorrido, llevó dos **Citelis** completos, uno híbrido y otro diésel, además de un tercero, propulsado por Gas Natural, carrozado por Castrosua y destinado a Toledo.

El Citelis es el heredero del Cityclass Cursor, del que tenemos varias unidades de Gas Natural en Burgos. Esperemos que el nuevo modelo aporte mejoras respecto a su antecesor.

La selección de fotos.

La elección de imágenes para ilustrar este tema no ha sido fácil, a pesar de que hemos optado por seis fotos en vez de cuatro. Hemos intentado combinar vehículos exóticos para el público burgalés, los novedosos y la variedad respecto a la anterior edición. Hemos destinado cuatro fotos de las seis a los carroceros españoles, y las dos restantes a los fabricantes de productos completos.

Empezando por los completos, una elección imprescindible es el Setra S-415 NF. Posiblemente sea el mejor autobús urbano del mercado. Su estética resulta muy familiar, dado que varias empresas de autocares que circulan por Burgos (NCH, ALSA, Jiménez, Vibasa), así como la local Javier de Miguel utilizan esta marca. Sin embargo, como ya hemos comentado en el segmento de autobús urbano son muy escasos en España. Su calidad, su carácter exótico en nuestro país, pero a la vez su imagen familiar hacían obligada su inclusión.

El segundo completo es el Volvo 7700. En su lugar, podría haber ido cualquier otro híbrido foráneo, y la razón de por qué lo hemos elegido es un tanto chocante. Si los usuarios del transporte urbano burgalés se fijan, tal vez les suene ese frontal. Por

curioso que parezca, es el modelo elegido para ilustrar las tarjetas Bonobús y las portadas del plano del SAMYT.

Por otro lado, en su momento pensamos en la exotividad. Intuimos que sería difícil encontrar este vehículo en España; Volvo no tiene el éxito que merece en el segmento de urbanos en nuestro país, y los autobuses híbridos tienen menores ventas que los diesel. Sin embargo, y como ya hemos comentado, ahora mismo el Volvo 7700 es uno de los autobuses híbridos más exitosos de España.

Respecto a los carroceros españoles, el Unvi Urbis 2.5 DD debía ser incluido. Por su éxito, su brillante estética y por el hecho de que en la anterior ocasión nos sirvió de atalaya desde la que fotografiamos el Solaris Alpino.

El Sunsundegui Astral Vía era otra elección obligada. Fue la gran novedad de la anterior edición, y posiblemente sea la mejor carrocería urbana fabricada en España. En esta ocasión, aparece acompañado por el Astral LE, utilizado para servicios de cercanías o incluso para algunos urbanos. De este modelo deriva el diseño del Astral Vía.

Si en la anterior ocasión escogimos el Tempus de Castrosua, en esta ocasión hemos querido variar y elegir el Versus, más clásico. Ya hemos mencionado la variedad de color del stand de la carrocería gallega, posiblemente, el mejor montado de la Feria.

Dado que el Tempus de esta edición era muy parecido al de la anterior (era un poco más largo, pero era blanco), hemos optado por el modelo Versus. Concretamente, la unidad destinada a la EMT de Madrid, y parte de la de Barcelona. Lástima que no fuera posible recoger todo el colorido del stand. Otra opción habría sido el Scania Carsa Versus de Salamanca, muy bien iluminado, pero hemos preferido por la nota de color.

Por lo que se refiere a TATA Hispano, hemos elegido su novedad urbana, el Área. El año pasado fue el turno del Habit, y este año lo procedente es cambiar y así elegir un modelo novedoso, y por ahora, muy minoritario.

En resumen, hemos intentado ofrecer una selección de fotos buscando la variedad, de fabricantes, colores y propulsiones, además de ofrecer a los visitantes de nuestro portal una visión de aquellos modelos de autobús que por su rareza o porque no se utilizan en nuestra ciudad, pueden resultar más interesantes.