

BARREIROS FABRICARÁ AUTOBUSES DE DOS PISOS

Será el primer resultado de su colaboración con la firma inglesa **ACLO**

Como consecuencia del acuerdo firmado entre la casa Barreiros y la firma inglesa Aclo-Aec, parece ser que los primeros vehículos que van a ser fabricados por la empresa española serán los chasis para autobuses de dos pisos.

Naturalmente estos vehículos serán fabricados bajo las características Aclo-Aec. Hay que tener en cuenta que esta firma está especializada expresamente en la fabricación de autobuses, y que por ejemplo todos los autobuses urbanos de Londres están fabricados por ella.

Se ignora por el momento cuáles hayan de ser los precios a que resulten estos autobuses, pero es muy probable que sean lo suficientemente interesantes como para que puedan competir perfectamente con los de importación, teniendo en cuenta además los precios a que resulten con los derechos arancelarios estos vehículos.

El motor de estos vehículos será, como es natural, de los fabricados por Barreiros, aunque a este respecto será interesante observar si esta firma se decide por acoplar un motor de tipo horizontal a dichos autobuses, ya que este tipo de motor se emplea habitualmente en los autobuses fabricados por la A. E. C. inglesa. Hasta la fecha, Barreiros no fabrica ningún motor horizontal y este podría ser la iniciación de una nueva serie de motores.

Los problemas más importantes se plantearán a la hora de fabricar los chasis para dichos

autobuses, pues al ser de dos pisos los chasis han de ser muy diferentes a los que en la actualidad se fabrican.

Algunas partes de estos vehículos serán de importación, hasta que más adelante se nacionalicen totalmente.

MOTORBUSES MOTORCOACHES



Motorbus Chassis A 105 Model

BARREIROS A.E.C.

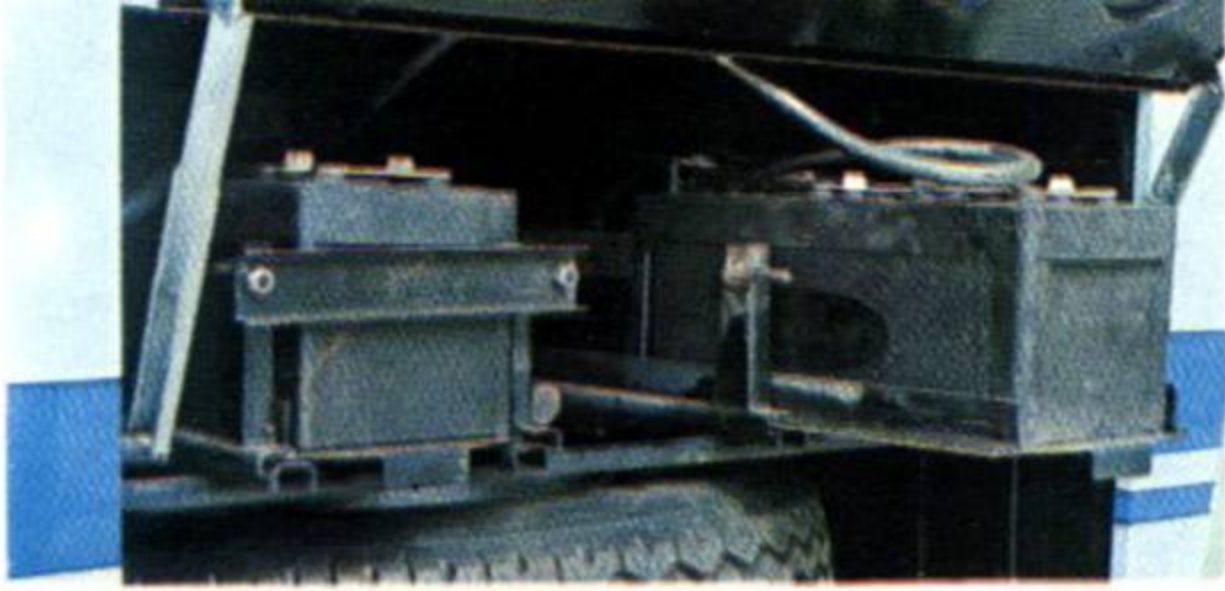


BARREIROS A. E. C.



CARROCERIA URBANA SOBRE CHASIS A 105





ESPECIAL PARA EMPRESAS QUE VAN SOBRE RUEDAS



CAMBUS 1973

archivo pegasoescamion

NUEVOS AUTOCARES BARREIROS DE CHRYSLER ESPAÑA: MUCHO MAS QUE UNA BELLA LINEA



Los autocares que actualmente ofrece Chrysler España poseen dos características básicas de gran importancia en lo que se refiere a su carrocería.

La primera, y más importante, es su elogiada sencillez de líneas a base de superficies planas y aristas redondeadas. Este sistema, a su vez, ofrece una óptima standarización de componentes que redunda en una mayor calidad y sobre todo a un menor costo. Se logra, además, una extraordinaria funcionalidad en la unidad terminada.

La segunda característica es la alianza belleza de líneas-aprovechamiento de espacios, conseguida gracias a las formas sencillas, antes mencionadas, a las que se les ha podido dar un estilo sumamente agradable y una estética basada en la utilidad de cada uno de los componentes que forman el habitáculo del vehículo.

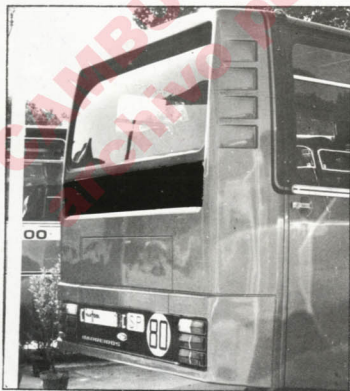
Pero si a estas dos características básicas de las carrocerías unimos otra fundamental, la avanzada tecnología de los autobastidores ya comentados en nuestro número anterior, es fácil suponer el resultado: unos modernos autocares con mecánica robusta, mínimo gasto de entretenimiento, y una adecuada tara de sus bastidores dentro de cada modelo.

La gama de autocares Barreiros de Chrysler incluye cinco modelos principales, entre los que encontramos desde el pequeño 2.900A, para 22 pasajeros, adecuado a servicios de corta o media distancia y recorridos urbanos, hasta el más selecto autocar, el B312, de 59 plazas, especialmente indicado para servicio de larga distancia y viajes internacionales, dotado con el más potente motor que existe en España. No referimos al B36, que proporciona 216 CV (sin sobrealimentar). Este motor, muy experimentado, es el que monta la serie de camiones pesados de la marca, que tan elevados prestigio han alcanzado dentro y fuera de nuestras fronteras.

Esta línea de autocares Chrysler ofrece, además, la particularidad de que al estar realizada de acuerdo con una elevada standarización, reduce el problema de los repuestos. A esto contribuye la red comercial y de asistencia técnica de la firma, estratégicamente distribuida tanto en España como en las principales rutas internacionales.

Este dato, de gran importancia para el profesional, es fuente de positivas argumentaciones respecto a la asistencia técnica, tema cada día de mayor trascendencia y en el cual hoy por hoy, los autocares Barreiros pueden ofrecer más que nada.

Este puesto de conducción, totalmente realizado en mate de estudiada forma y botones de tipo plano, nos demuestra que la diferencia entre un coche de representación y un autocar, puede ser, si se quiere, mínima para facilitar la tarea a un hombre que ha de estar al frente de 216 CV y un elevado pasaje muchas horas de su vida y en todo tipo de tráfico.





El interior de los autocares Chrysler está básicamente realizado buscando una habitabilidad sencilla y clara en la que manda una gran superficie acristalada, así como una combinación de tonalidades en los distintos componentes del habitáculo (butacas, piso, techo) que les confieren un diáfano y agradable aspecto. Obsérvese la limpieza del portapaquetes con canalización incorporada para acondicionamiento.



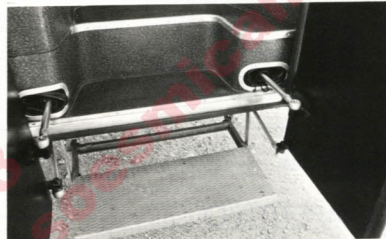
La superficie acristalada de estos autocares es amplia, en lo que se refiere a su visibilidad interior, si bien además de esta amplitud para hacerla más confortable, no ha sido sacrificada de cara a una adecuada seguridad. Si se observa, todos los pilares están estratégicamente reparados para dar una mayor rigidez estructural. Además, tras las ventanillas traseras, están considerablemente reforzados.



Las ventanillas son de apertura en su parte superior y en forma horizontal. Esta solución se ha demostrado es la más lógica actualmente, ya que permite un campo de visión prácticamente perfecto para el pasajero. De todas formas, este tipo de vehículo, al estar correctamente acondicionado, apenas presenta necesidad de abrir dichas ventanillas. Las cortinillas correderas, de tejido acrílico, se recogen en los propios montantes de las ventanillas.



Otro detalle de la dotación interior en la que las formas sencillas son la base. El techo está recubierto con paneles plastificados, enmarcados con molduras de aluminio, lo cual le da a la vez una óptima funcionalidad de cara a los trabajos de limpieza interior. La trampilla superior de aireación es de cuatro posiciones. El reloj es eléctrico.



Está claro que las puertas de accionamiento neumático de dos hojas con apertura frontal hacia fuera del vehículo, proporcionan una correcta seguridad. Si a esto unimos unos escalones de acceso con altura uniforme e incluso un estribo retráctil bajo la carrocería, se consigue un acceso sin complicaciones para cualquier persona, incluso niños pequeños. Lógicamente lleva su correspondiente punto de luz.



En este caso se demuestra un enfoque verdaderamente interesante en lo que a carrozado de autocares se refiere. Como puede apreciarse, las luces traseras son las de un popular automóvil, lo cual significa que en caso de necesidad de reposición pueden encontrarse en cualquier lugar de España o del extranjero, lo que además de abaratar el producto, facilita las cosas y es de resultado estético agradable.

2900 A

UN LOGICO PEQUEÑO BUS

De cara a un futuro que está, como quien dice, a la vuelta de la esquina, cada vez tendrá más importancia este pequeño autocar al que sus especiales características le permitan desenvolverse con soltura dentro del tráfico urbano.

En este sector confluyen un amplio campo de transportes, desde los servicios típicamente urbanos hasta los más exigentes recorridos de corta o media distancia, en excursiones de lujo.

Precisamente en este amplio campo del pequeño bus, Chrysler España presenta una unidad con marcada línea de sencillez y robustez. Se ha buscado, ante todo, una rentabilidad exenta de complicaciones.

A esto contribuye la situación adelantada del grupo moto-propulsor, posicionamiento eminentemente práctico a la hora de realizar



las operaciones de mantenimiento, tan importantes en cualquier vehículo industrial y, más aún, si éste es de corto o medio recorrido.

Su motor, con precámaras especiales de turbulencia y flujo toroidal, puede considerarse como una unidad motopropulsora de moderna generación dentro del actual mercado

nacional. Tiene 3.547 cc. de cilindrada y da 84 CV a 2.800 r.p.m. Es capaz de proporcionar una velocidad máxima de 103 km/h y superar una pendiente de hasta 26,7 por 100.

Para lograr una cómoda conducción, se le ha dotado con embrague monodisco en seco, de accionamiento mecánico y una caja de

D-309

COMPETITIVO AUTOCAR DE 125 C.V.

Dentro de la categoría media y en la línea de los vehículos standard, este modelo puede considerarse, por su relación capacidad-potencia, como uno de los más actuales y competitivos que hoy en día se ofrecen en España.

La capacidad es de 44 pasajeros más conductor, y cuenta con un volumen de bodegas

de 3,7 m³. El motor es el D36 de seis cilindros en línea, situado adelante, que ofrece una potencia de 125 CV. Lleva caja de cambios de cinco velocidades, cuatro sincronizadas, combinada con un embrague monodisco en seco de accionamiento hidráulico, con lo que se consigue una extraordinaria seguridad y facilidad de manejo. El diferencial es de dos velocidades, con relaciones largas de 5,857:1 y cortas de 8,150:1. El sistema de frenado, de gran eficacia, es neumático de doble circuito, con una superficie total de fricción de 4.300 cm².

La velocidad máxima es de 111 km/h y la pendiente superable del 23,6 por 100, elevadas prestaciones que caracterizan a este autocar y le hace ser el vehículo idóneo para todo tipo de líneas regulares.

CARROCERIA

La línea de este modelo es la típica que



5300

UN POTENTE AUTOCAR PARA 51 PASAJEROS

Este modelo, por su capacidad y posibilidades ruterías, incide directamente dentro de la categoría de los grandes autocares.

Antes de seguir adelante en el estudio de

esta unidad, hemos de indicar que dentro del perfil orográfico de nuestra nación, son destacables los 180 CV. de potencia que ofrece esta unidad, capaces de desarrollar una velocidad de 103 km/h y superar una pendiente máxima del 30,6 por 100. A este dato hay que unir la relación de la caja de cambios de cinco velocidades en toma constante (5ª superdirecta especial), combinada con un diferencial de dos velocidades capaz de sacar, a este motor, la potencia más adecuada en cada caso.

La dirección, de diseño hidráulico integral, permite un radio de giro de 10,2 m (longitud total exterior: 10.800), siendo, por tanto, una unidad con gran capacidad para actuar con agilidad en las más complejas carreteras.

El accionamiento del doble circuito de frenos es neumático y presenta una superficie

total de fricción de 5.000 cm². El freno de emergencia, también neumático, tiene su propio circuito independiente, por lo que podemos considerar un total de tres circuitos independientes de frenado.

CARROCERIA

En la construcción de esta carrocería se han empleado elementos comunes a toda la serie, siendo la puerta delantera, en este caso, de accionamiento también neumático, y estando dotado el frontal con parabrisas de una sola pieza.

La capacidad de bodegas es de 4,1 m³, gran volumen conseguido gracias a la situación horizontal, entre los ejes, del motor,

cambios de cinco velocidades, cuatro sincronizadas. Los frenos son de accionamiento hidráulico con una superficie de fricción de 1.874 cm² (totales). Además cuenta con una dirección tipo Ross, de husillo y dedo sobre rodillos cónicos, manejable y precisa, que ofrece un radio de giro de 5,64 m. Así este vehículo, que tiene una longitud total de 6,10 m., ofrece una maniobrabilidad y comodidad de conducción únicas en su categoría.

CARROCERIA

Tiene capacidad para 22 plazas más conductor. Va equipado con dos amplias puertas de pasaje, que permiten un cómodo acceso, y dispone de dos maleteros, de generosas proporciones, situados uno en la parte trasera y otro lateralmente, bajo la línea del piso del autocar.

En el techo se han instalado dos aireadores estáticos, siendo posible, además, la adopción de una ventana.

Los portapaquetes interiores, de soporte de aluminio, así como el revestimiento interior, con paneles plastificados enmarcados con molduras de aluminio, proporcionan a este autocar un efectivo y agradable acabado. El pavimento del piso es de material PVC antideslizante, con protección antihumedad e insonorización.

caracteriza a la serie 300. El parabrisas delantero, panorámico, es de dos piezas, lo cual redonda en una más fácil reposición.

Las butacas son de estructura tubular, con mullidos y cubiertas de tela plastificada con respaldo fijo. Las cortinas correderas son de tejido acrílico, y las ventanas, de amplias dimensiones. En cuanto a la ventilación, cuenta con dos aireadores fijos y una trampilla delantera.

El panel de instrumentos, funcional y práctico, es de línea muy moderna, realizado en poliéster negro mate para impedir reflejos al conductor.

Las puertas de acceso son de accionamiento manual, salvo la primera derecha que está accionada neumáticamente y posee tres bodegas o maleteros de considerables proporciones, una en la parte trasera y dos situadas lateralmente bajo la línea del piso.



6000

UN STANDARD DE GRAN CAPACIDAD

Al referirnos a la habitabilidad interior y el aprovechamiento de espacios útiles de este gran autocar, hay que hacer punto y aparte. El piso del habitáculo del pasaje es totalmente plano. Además, este autocar ofrece una amplitud de bodegas de 4,3 m³, muy acorde con el número de plazas a transportar, 57 más conductor. Dichas bodegas están situadas, tres en el costado derecho, una en el izquierdo y otra, de gran volumen, en la parte trasera.

El aprovechamiento interior de este vehículo y su amplitud de bodegas viene dada por la situación del motor. Ya que, al igual que en el modelo 5.300, va situado entre ejes, en posición horizontal, con lo que se consigue un reparto de pesos lógico que le permite una interesante agilidad en la carretera.



El motor es el BH-26 de 180 CV (SAE) a 2.200 r.p.m. Tiene un par máximo de 68 mkg (SAE) a 1.350 r.p.m.

Los rendimientos son: velocidad máxima, 105 km/h, y pendiente máxima superable del 25,5 por 100. A estos rendimientos contribuyen, en buena parte, la caja de cambios con que va dotado este modelo. Se trata de la ZF S8-45, de ocho velocidades sincronizadas y dos marcha atrás, que le permite una amplia gama de posibilidades para aprovechar la máxima potencia con el consumo más reducido.

La dotación interior es, en cuanto a carrocería y habitabilidad, igual a la de los modelos anteriormente presentados.

B-312

EL SUPERLUJO DE MAYOR POTENCIA DEL MERCADO

El Barreiros B-312 de Chrysler, especial para largas distancias, rutas internacionales y servicios especiales es, con sus 216 CV., el autocar de mayor potencia dentro del mercado nacional.

Su capacidad es de 59 plazas más conductor, y tiene un volumen de bodegas de 5,3 m³. Esto puede variar según se trate de una unidad standard o gran lujo, con W.C., lavabo, salón, bar, etc. Toda esta serie de extras pueden servirse a petición del cliente, además de, por ejemplo, aire acondicionado, TV, nevera, guardarropa, y una serie de detalles que harían interminable esta relación.

Un punto destacable de este modelo es la caja de cambios ZF S 6.80, de seis marchas sincronizadas, y el accionamiento hidro-



neumático del embrague (mono-disco en seco).

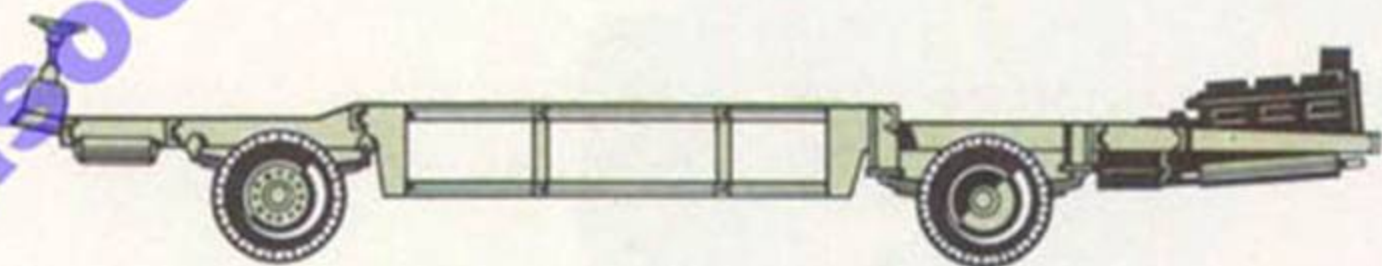
La dirección es por servodirección hidráulica integral, y el radio de giro es de 10 m.

El sistema de frenado es de doble circuito independiente, de accionamiento neumático, con una superficie total de fricción de 5.000 cm². Además lleva freno de mano de emergencia a las ruedas traseras y freno de mano mecánico con ayuda neumática.

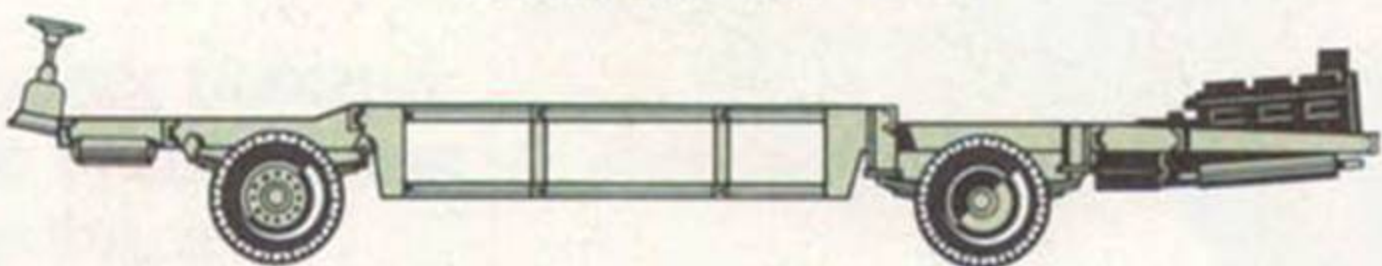
La velocidad máxima es de 111 km/h, y puede superar pendientes de hasta el 26 por 100, lo que le convierte en un vehículo especialmente adecuado para rutas de larga distancia y servicios internacionales, donde, además, se centra, con más lógica, la utilización de estos autocares de lujo.

AUTOCARES

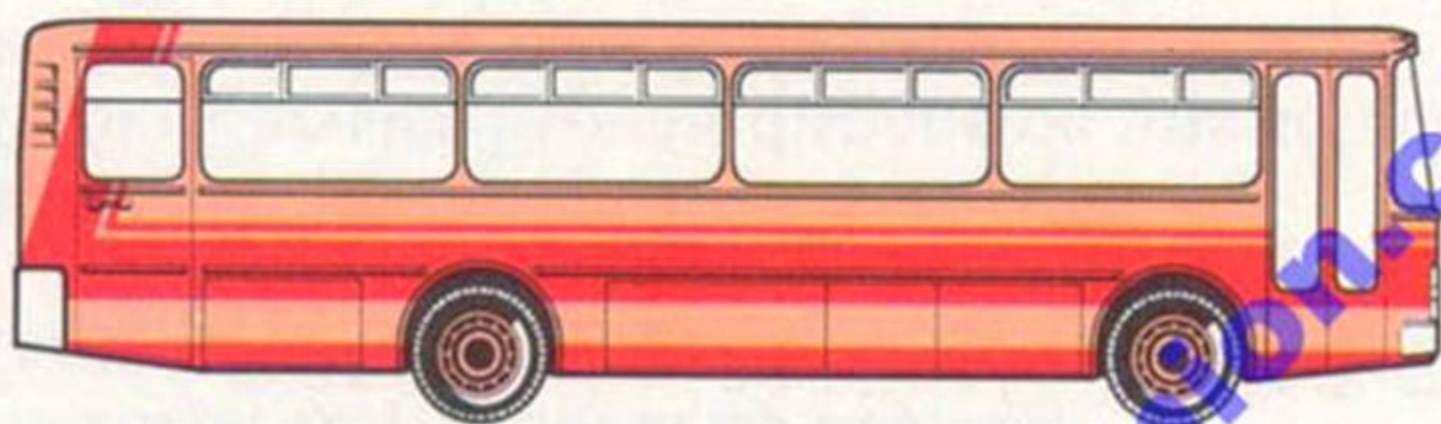
BARREIROS 1978



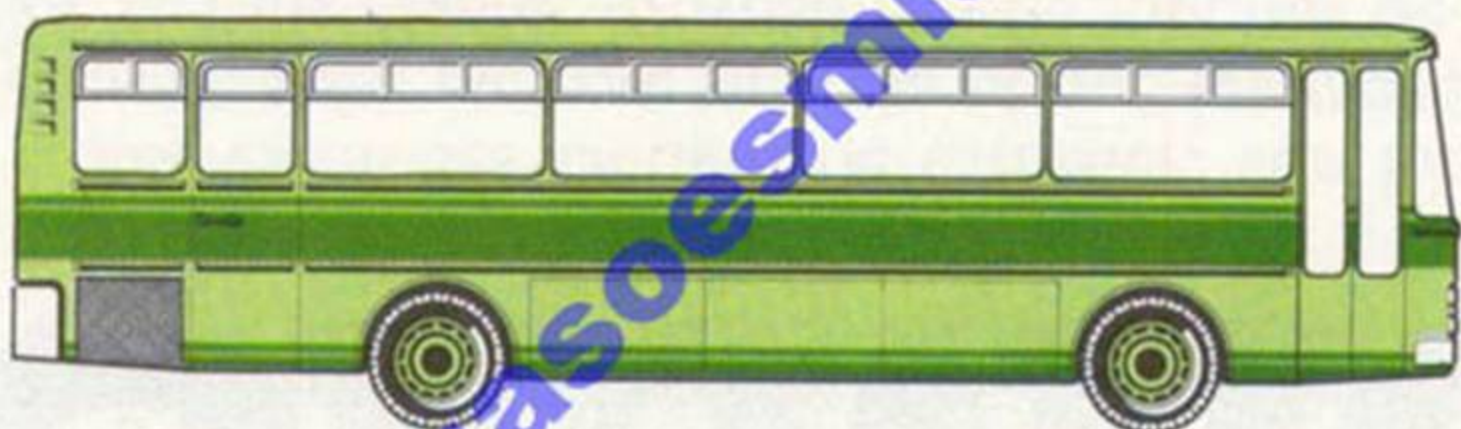
Chasis B-210. Motor vertical trasero.
Potencia 170 CV.



Chasis B-312. Motor vertical trasero.
Potencia 216 CV.



Autocar B-210. Motor vertical trasero.
Potencia 170 CV. 51 plazas + conductor.



Autocar B-312. Motor vertical trasero.
Potencia 216 CV. 59 plazas + conductor.