

MICROBÚS PEGASO-SAVA 5720



Tipo de vehículo	Microbús para servicio urbano
Tracción	Diésel con caja de cambios de 5 velocidades sincronizadas
Nº total de unidades construidas	224
Serie	3001 a 3221 *
Bastidor	Pegaso-SAVA 5720
Carrocería	UNICAR CC-70
Período de construcción	1975 - 1978
Disposición de ejes	2x4
Longitud entre paragolpes	7.260 mm
Anchura exterior	2.290 mm
Altura	2.770 mm
Distancia entre ejes	3.450 mm
Plazas sentadas	26+1
Nº de puertas	2 (delantera y trasera) **
Aire acondicionado	Sí
Motor	Pegaso 9042/01 vertical en posición longitudinal
Potencia	66KW (90 CV)
Velocidad máxima	82 Km./h
Transmisión	Caja de cambios manual ISA-ZF de 5 velocidades y marcha atrás
Freno de servicio	Hidráulico con mando por aire comprimido
M.M.A	7.000 Kg

*: 3 microbuses causaron baja por accidente, adquiriéndose 4 vehículos más, 3 de ellos para reemplazar a los coches incendiados, incrementándose la serie en 1 vehículo.

** : Existe una tercera puerta manual en el lado izquierdo, para uso exclusivo del conductor.

HISTORIA

El servicio de Microbuses se implantó en Madrid en el año 1966, otorgándose la concesión por 10 años a la empresa TRAINCO, que en 1975 renovó su flota con la puesta en servicio 40 nuevos microbuses para sustituir a los viejos Barreiros 2900 Saeta 35.

La red de microbuses estaba diferenciada de la red de la EMT con una numeración de líneas independiente del resto de la red, pues las líneas iban numeradas de la M-1 a la M-12, así como un sistema de tarifas independiente.

Las nuevas incorporaciones correspondían al modelo Pegaso-SAVA 5720 con carrocería Unicar CC-70. Un año después, en 1976, tras la caducidad de la concesión, la EMT se hizo cargo del servicio de microbús, incorporándose los 40 coches al Parque de Explotación. Las líneas de Microbús continuaron en la EMT con tarifas y métodos de explotación diferenciadas de la red ordinaria, al igual que la red Expres.

Tras la absorción del servicio de Microbús, se reorganizaron las diferentes líneas, centralizándose las cabeceras entre la plaza de Callao y la Puerta del Sol y calles aledañas, si bien hubo algunas excepciones de líneas que no tenían su punto de origen

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

El microbús Pegaso-SAVA 5720 Unicar CC-70 es un vehículo destinado al servicio de transporte urbano de viajeros, estando formado una carrocería de acero inoxidable soldada sobre el autobastidor. La longitud total es de 7.260 mm entre paragolpes, con una anchura máxima de 2.290 mm y una altura de 2.770 mm. La decoración exterior es en colores blanco y amarillo, con una franja negra entre ambos.

Interiorismo

El puesto de conducción está situado en la parte izquierda del vehículo, disponiendo en el lado derecho de dos puertas automáticas de doble hoja y apertura exterior, una en la parte delantera, por la cual se efectúa el acceso de los viajeros, y otra en la cola del vehículo, destinada al descenso del pasaje. El accionamiento de estas puertas es neumático con mando eléctrico mediante pulsadores situados en el puesto de conducción. En el lado izquierdo, el conductor dispone de una puerta de una sola hoja y accionamiento manual.

En total dispone de 26 plazas, todas sentadas, más el conductor. Las butacas de los viajeros están dispuestas en filas de 2+2 con pasillo central, y están dotadas de acolchado de gomaespuma y forro de tela. Los respaldos disponen de ceniceros escamotables realizados en metal, para uso del viajero sentado de la plaza posterior. La iluminación interior se lleva a cabo mediante tubos fluorescentes dispuestos en dos canales paralelos situados en el techo.

El vehículo dispone de aire acondicionado, existiendo para ello unas conducciones con aberturas situadas en la parte superior de los laterales, sobre las ventanillas, las cuales son practicables, estando formadas por perfiles de aluminio anodizado y unidas a la carrocería por cercos de goma negra. Cada ventanilla se compone de 3 vidrios, uno inferior, de gran tamaño, y dos superiores de menor altura en disposición longitudinal, de manera que la apertura se realiza deslizando hacia atrás el cristal delantero superior. También es practicable la ventanilla de la puerta del conductor.

Para solicitar la parada existen unos pulsadores que activan una campanilla y un indicador luminoso situado en la parte

en el centro de Madrid, sino de otros puntos de la ciudad.

Ante el aumento de demanda en las líneas de Microbús se encargaron más vehículos, hasta alcanzar la cifra de 220 microbuses, formando la serie 3001 a 3220.

Posteriormente, 3 vehículos causaron baja prematura por incendio, de manera que se adquirieron 4 microbuses más, 3 para reemplazar a las unidades perdidas y una más como aumento de dotación, por lo que la serie aumentó globalmente en 1 vehículo; por ello la serie tuvo la numeración 3001 a 3221, aunque el total adquirido fuese 224.

Estos nuevos microbuses permitieron dar un fuerte empuje al servicio de transporte público en superficie de la capital del España, puesto que permitieron unir rápidamente el centro con otras zonas de Madrid; se trataba de vehículos ágiles y relativamente rápidos, compitiendo con el vehículo privado e incluso con el servicio de taxis, ya que se ofrecían prestaciones como el aire acondicionado, uso exclusivo de plazas sentadas y la posibilidad de fumar a bordo.

Con la creación, en 1985, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid se puso fecha de caducidad a las redes diferenciadas

central del salpicadero, el cual se desconecta al producirse la apertura de alguna de las puertas.

Tracción, freno y rodaje

El microbús posee un motor diésel Pegaso 9042/01 vertical de 4 cilindros y cubicaje de 4,4 litros, situado en la parte trasera del bastidor, montado en posición longitudinal. Este motor ofrece una potencia de 90 CV a 2.400 r.p.m. Además de la tracción, el motor acciona mediante correas el alternador para generación de energía eléctrica, y los compresores del sistema neumático y de aire acondicionado, además de la bomba del refrigerante. El depósito de combustible tiene una capacidad de 110 litros de gasóleo.

El embrague es monodisco de membrana, con mando hidráulico, y la caja de cambios es manual del tipo ISA-ZF, de 5 velocidades sincronizadas y marcha atrás. El puente trasero tiene una relación de 4,100:1, siendo la velocidad máxima de 82 km/h.

El freno de servicio es del tipo hidráulico con mando neumático mediante una válvula accionada por pedal. El sistema de freno es independiente para cada eje.

de la EMT, pues el sistema tarifario del nuevo organismo obligaba a unificar las tarifas y explotación de las diferentes redes de la EMT. Se estableció la conversión paulatina de las líneas exclusivas en líneas normales, si bien durante años las líneas de Microbús mantuvieron su numeración original.

En 1987 se adquirieron 136 coches del modelo Pegaso 5317 con carrocería UNICAR U-90, para reemplazar a los microbuses 5720 en las líneas donde éstos prestaban servicio, de manera que en 1989 causaron baja las últimas unidades.

Tras su desaparición, algunos de los 5720 de la EMT fueron vendidos a otras empresas de transporte y a algunas autoescuelas, desapareciendo todos con el correr de los años, a excepción de dos unidades, que terminaron en Orense y Pamplona. Gracias a las gestiones y esfuerzos llevados a cabo por la EMT, a petición de la Asociación de Amigos de la EMT y el Autobús, en marzo de 2009 la unidad situada en Orense (ex EMT 3195) regresó a Madrid para garantizar su conservación e incorporación al Museo de la EMT; tras su restauración, el vehículo luce el aspecto que tenía cuando recorría las calles madrileñas, a falta de algunos detalles.

El freno de estacionamiento es de palanca tipo MGM, que permite su combinación con el freno de servicio para la detención del vehículo en caso de emergencia.

El microbús dispone de 2 ejes, delantero y trasero. La dirección y guiado del vehículo la realiza el eje delantero, dotado de ruedas simples. La tracción la realiza el eje trasero, dotado de ruedas dobles o gemelas, ya que la mayor parte del peso del vehículo es soportada por este eje. La dirección es del tipo IMENASA ZF mediante tornillo sin fin, con una relación de 24,4:1, facilitando un radio de giro de 8 metros.

Sistema eléctrico

El equipo eléctrico consta de un alternador que produce corriente continua de 24 voltios para cargar las dos baterías, que a su vez alimentan, entre otros sistemas, la iluminación exterior del vehículo, que corresponden a las reglamentarias para este tipo de vehículo, incluyendo un piloto verde junto a la luz de gálibo delantera derecha.

