



4th International Trade Fair for Bus Industry and Accessories
4. Uluslararası Endüstriyel ve Yan Sanayi Ürünleri Fuarı



Busworld Turquía 2016

Desde que hace casi 45 años se celebró la primera biennial de Busworld en Bélgica, la organización se ha ganado el reconocimiento internacional de la industria mundial del autobús, como la más antigua y prestigiosa feria especializada en el sector. En 2001, Busworld International comenzó su expansión por el mundo y actualmente cuenta con cinco exhibiciones hermanas que cubren todos los continentes.

Foto: Busindo/Tiemis

Por: William Marmoulin Galsano

Desde que hace casi 45 años se celebró la primera biennial de Busworld en Bélgica, la organización se ha ganado el reconocimiento internacional de la industria mundial del autobús, como la más antigua y prestigiosa feria especializada en el sector. En 2001, Busworld International comenzó su expansión por el mundo y actualmente cuenta con cinco exhibiciones hermanas que cubren todos los continentes.

Turquía, a lo largo de la historia siempre ha sido considerado como un país estratégico por su ubicación, conectando a Europa con Asia, además de limitar con tres mares; fue también el escenario de importantes batallas entre grandes civilizaciones de la humanidad. La ubicación estratégica del país se refuerza cuando vemos que su posición influye en la zona comprendida entre la Unión Europea, Asia Central, Rusia y Medio Oriente.

Turquía en el panorama mundial del autobús

En el sector del Autobús, el país tampoco podía ser la excepción y las bases de la industria automotriz turca datan de principios de los años sesenta, coincidiendo con los esfuerzos para desarrollar un vehículo de pasajeros de fabricación completamente nacional, seguido por un periodo de rápida industrialización y progreso, reforzado con el establecimiento de plantas de Mercedes-Benz y MAN.

La importancia de Turquía dentro del sector del automóvil ha sido tal, que entre 2000 y 2014 los fabricantes de equipos originales invirtieron alrededor de 12.000 millones de dólares para desarrollar sus actividades en el país, con lo que se contribuyó notablemente a mejorar la capacidad de producción, además de convertirla en una pieza importante de la cadena de valor de los fabri-

cantes internacionales de equipo original. Actualmente Turquía es la sede de más de 250 proveedores que tienen base de producción en el país, es el quinto fabricante de vehículos más importante de Europa y está en el nivel 15 en el mundo.

Respecto a la producción de autobuses, más de 15 fábricas producen autobuses para el mercado europeo entre las que podemos citar a Mercedes Benz, MAN, Tamsa, BMC, Otocar, Güleryüz, Karsan (en cooperación con BredaMenarini Bus), TCV, Tezauto, Isoto e Isuzu; así como fabricantes de componentes como ZF, Valeo y Cummins. Este panorama de la industria turca del autobús, que fue capaz de crear una estructura de producción de clase mundial en cincuenta años, gracias a los decretos que estado que impulsaron la creación de plantas y la investigación, así como la respuesta de los fabricantes extranjeros que transfirieron tecnología a sus socios locales, habla a las claras de la importancia del país como sede de Busworld, en el Expo Center de la ciudad de Estambul, contando con la participación de más de 170 expositores provenientes de más de 15 países, donde la industria turca aprovechó su localia para presentar sus últimas creaciones automotrices.

Agenda Académica

Dentro de la agenda académica, el evento central fue el congreso organizado por Busworld Academy y la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU - por sus siglas en inglés), con el soporte local de la Unión de Cámaras e Intercambio de Bienes de Turquía (TOBB - por sus siglas en turco), cuyo lema fue "Moviéndose hacia un futuro sostenible de autobuses y autocares". Durante el congreso se presentaron las tendencias del mercado mundial de buses, que apuntan hacia un crecimiento importante

dentro de los próximos años, toda vez que se estima que el mercado de autobuses con longitud superior a los 9 metros, crezca de 224.000 unidades producidas en 2015 a superar las 400 mil para el 2022.

Asimismo, estima un crecimiento importante en la producción y venta de buses equipados con motorizaciones eléctricas e híbridas, pasando de las 19.000 unidades en 2015 a superar las 78.000 para 2022. Este crecimiento está soportado en 8 cambios importantes en la movilidad de pasajeros: los sistemas multimodales, movilidad compartida, la integración de las tecnologías de comunicaciones con la movilidad, carriles dedicados, flexibilidad de rutas en los sistemas de transporte público, lectura de datos para conocer la demanda en horas pico, movilidad eléctrica y las técnicas para la carga de las baterías con los fabricantes creando nuevas líneas de negocio y alianzas. Aunque la implementación de los sistemas BRT alrededor del mundo, ha ayudado a reducir los índices de accidentalidad en las ciudades, la necesidad de crear cada día sistemas más seguros, fue otro de los temas importantes del foro.

Respetando la localia

Turquía tiene una importante industria de origen local para autobuses, Mercedes Benz y MAN/Neoplan tienen grandes plantas en el país, pero que optaron por no atender la cita en el escenario de Estambul, quizá esperando una muestra para vehículos comerciales más amplia como razón de su ausencia. Karsan, fue otro fabricante que no estuvo presente en la exhibición, pero sí hubo espacio para otros importantes lanzamientos de los fabricantes locales que reseñamos en esta nota.



El fabricante ubicado en la ciudad de Bursa, propietaria del 80% de la subsidiaria de la compañía en Irán, tomó un amplio stand que necesitaba para presentar un nuevo prototipo de BRT biarticulado de 25 metros de longitud llamado Metrobus. Este pretende ser el bus más grande del mundo, con una capacidad total de 290 pasajeros, transportando 261 de pie y cabina separada del salón de pasajeros como curiosidad en un BRT, cuenta además con un juego importante de cámaras para monitorear el comportamiento de los pasajeros y puertas de acceso en ambos lados.



La estructura de la carrocería cuenta con materiales compuestos en las secciones frontal y trasera desarrolladas en casa. El motor es el OM470 de origen Daimler y cumple con la normativa de emisiones Euro VI y transmisión Allison automática. Aunque también se mencionaba la posibilidad de equiparlo con motorización híbrida, las pruebas realizadas demuestran que ha podido superar pendientes de hasta un 10% de inclinación. De momento, no se conoce ningún pedido para sistemas BRT de alguna ciudad, pero esperan obtenerlos. Akia también se encuentra interesada en los buses urbanos no articulados, presentando ligeros cambios en sus Ultra LF9 y LF12 en clara alusión a su longitud. También propulsados por motores Daimler, el LF9 cuenta con el OM934LA de 4 cilindros, 210HP de potencia y transmisión automática Allison. Por su parte, el LF12 cuenta con el motor OM936LA de 300HP, transmisiones Allison o ZF a elección del operador y capacidad para 98 pasajeros tanto sentados como de pie.



En el Expo Center de Estambul, Temsa lanzó el esperado bus de 7,7 metros y capacidad de 33 pasajeros sentados, llamado Opalin, que además luce más atractivo que sus predecesores de la misma longitud, que tuvieron un éxito limitado en mercados como el británico. También se presentó una puesta al día del modelo urbano Avenue, buscando hacerlo exteriormente más atractivo en el frente y la parte trasera.



También fue mostrado el Autocar interurbano Maraton en longitudes de 12,4 metros sin baño y hasta 50 asientos, mientras que el modelo de 13 metros permite movilizar hasta 41 pasajeros sentados. Ambos están equipados con los motores Paccar MX11 de 435HP y cuentan con transmisiones de 6 velocidades manuales o automáticas.



Otokar

Este es un fabricante muy leal a las exhibiciones de Busworld, tanto en su país como en Kortrijk ostentando además el título del mayor fabricante turco de autobuses, creciendo un 16% en la producción y superando las 3.500 unidades en 2015. Con una importante vocación exportadora, ha logrado vender sus unidades en más de 40 países alrededor del mundo, incluyendo Estados Unidos.



En la cita de Estambul, presentó el modelo articulado Kent LF de 18,75 metros de longitud, piso bajo y motorización Euro VI, siendo el primero en el mercado turco y que de una vez serán enviados para el sistema de transporte masivo para la ciudad de Izmir, además el fabricante ya tiene órdenes para construir 100 unidades durante este año.



Asimismo, ya tiene un pedido de 33 unidades para Malta del modelo Kent con 12 metros de longitud, cuyas entregas comenzarán a finales de junio del 2016. Para completar, se confirmó el interés de Otokar de asistir a la cita latinoamericana de Busworld en Medellín, tras ser una de los primeros 3 fabricantes en firmar el contrato con la organización de la feria, que se realizará en Diciembre de 2016 en las instalaciones de Plaza Mayor.

BMC



Se pensó que este fabricante podría cesar su producción como consecuencia de los vaivenes económicos, pero con sus nuevos dueños no sólo está recibiendo una considerable inversión, sino que también planean volver a los niveles de producción habituales. La compañía fue adquirida en 2014 por un fondo de inversión catari que posee el 49%, mientras que el 51% restante pertenece a dos compañías turcas.

Así las cosas, presentó 5 versiones de su modelo ProCity, enfocándose en las versiones urbanas de 10.05 y 12 metros, piso bajo, opciones de dos y tres puertas laterales. Presentado con una motorización Cummins de gas natural comprimido Cummins con 8,9 litros acompañado de la transmisión ZF EcoLife, mientras que la versión de 12 metros contaba con el motor Diésel Euro VI Cummins ISB de 6.7 litros. Aunque existe una producción de más de 600 unidades, por el momento no hay planes de ofrecer los vehículos en otros mercados de Europa, por lo que se concentrarán de momento en Turquía. De lograr consolidar una red de distribuidores en el exterior, la primera opción en el extranjero serían los países del este de Europa. Asimismo, hay planes para retomar la producción de autocares de tamaño mediano.



ISUZU

El fabricante japonés, cuya operación en Turquía comenzó hace 50 años aunque no presentó novedades, sí tuvo una nutrida presencia con sus modelos Visigo, NovoCity, Citibus, y NovoLux Cityport. Pero sí merece destacar el anuncio de la apertura de una nueva instalación de I+D que incluye laboratorios de pruebas, centro de diseño de prototipos. Aunque la compañía continúa con sus desarrollos propios de motores y los construye en Turquía, aún no ofrece los estándares Euro VI que no son obligatorios.



Comenzó como un negocio familiar en 1967 dedicado a la reparación de carrocerías, presentando su primer diseño de bus en 1982, evolucionando a su primer bus doble piso en 1991 en colaboración con Mercedes Benz. Ubicados cerca de Bursa, su planta tiene una capacidad para producir 600 unidades mensuales, exportando a 28 países a los que se agregan este año como destinos Alemania, Dinamarca y Arabia Saudita. La compañía es una importante proveedora de buses de piso bajo para los operadores.



Minibuses: Un mercado sólido

Buena parte de los pabellones del Expo Center de Estambul, estaban dedicados a los minibuses, la mayoría carrozados sobre las plataformas de Mercedes Sprinter e Iveco Daily. Turquía tiene un importante número de constructores de carrocerías y conversiones, que venden al extranjero y además logran altos estándares de calidad.



Erduman presentó una interesante propuesta de interior para microbus, siendo su fuerte el carrozado sobre el Sprinter de Mercedes Benz. Erener, otro fabricante tenía sobre los Sprinter y Daily interesantes propuestas de acabados en madera para el interior de sus cabinas, haciendo honor a su lema de "Vehículos brillantes producidos por manos talentosas". Bur Can, ubicado en Ankara, capital del país, presentó sobre el Iveco Daily 50C17 un microbús para 22 pasajeros con asientos tapizados en cuero y puerta de doble hoja.

