

Zbigniew Rusak

# Producenci na rynku autobusów w Polsce

## Solaris Bus & Coach – Bolechowo k. Poznania

W 2007 roku niekwestionowanym liderem polskiego rynku została spółka Solaris Bus & Coach SA. Firma ta dostarczyła łącznie polskim klientom aż 299 pojazdów. W segmencie niskopodłogowych autobusów miejskich powyżej 8 ton masy własnej udział w rynku wynosi aż 47%. Blisko 70% z wyprodukowanych autobusów Urbino trafiło do stolicy. 150 nowych pojazdów zakupiło warszawskie MZA, a 53 spółka Mobilis. Tym samym na ulicach Warszawy eksploatowanych jest ponad 600 autobusów Solaris. Oprócz Warszawy większe partie Solarisów Urbino trafiły również do Sosnowca (13), Olsztyna (10), Radomia (8), Włocławka (6), Świerklańca (6) i Starogardu Gdańskiego (6). Niemal wszystkie autobusy z Bolechowa napędzane są silnikami DAF spełniającymi normę Euro-4. Jedynie MPK Olsztyn zdecydował się na pojazdy spełniające normę Euro-5, dostarczone

w ramach projektu *Modernizacja infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego*. W 2007 roku do polskiego odbiorcy trafiły pierwsze egzemplarze midibusu Solaris Alpino 8,6. Od marca te zwrotne pojazdy napędzane silnikiem Euro-4 Cummins ISBe, eksploatowane są przez P.T. Necko w Augustowie. W autobusach tych zamontowano także mobilne automaty biletowe umożliwiające zakup biletów bezpośrednio w pojeździe.

Obok autobusów miejskich fabrykę opuściło 9 autokarów Vacanza, których właścicielami zostały m.in. takie firmy, jak: Itaka, Heltour oraz Wyższa Szkoła Hotelarstwa i Gastronomii w Poznania. Obok typowych autobusów turystycznych, Solaris wyprodukował także, na bazie trzyosiej Vacanzy, pojazdy specjalne przystosowane do poboru krwi, które trafiły m.in. do Warszawy i Poznania.

Solaris nie zamierza ograniczać swojej aktywności jedynie do segmentu autobusów miejskich i turystycznych. Na targach w Kielcach zaprezentował on średniopodłogowy autobus Valletta 11, z układem drzwi 1-1-0. Autobus nawiązuje do modelu sprzedanego 4 lata temu na Maltę. Jego konstrukcję zoptymalizowano pod kątem polskich przewoźników, kładąc szczególny nacisk na niezawodność i ekonomikę eksploatacji. Jedenastometrowy autobus mogący pomieścić 43 pasażerów, napędzany jest tym samym silnikiem co Solway – sześciocyndrową jednostką w technologii SCR Cummins ISBe4 o mocy 221 kW (300 KM), który współpracuje z sześciobiegową manualną skrzynią ZF. Podobnie jak w przypadku autobusów Urbino, szkielet Valletty wykonano ze stali nierdzewnej, a poszycie ze stali nierdzewnej oraz paneli aluminiowych.

Mimo dobrych wyników na rynku polskim, Solaris w dalszym ciągu rozwija



Solaris Urbino 18 Hybrid na ulicach Szwajcarii (fot. Solaris)

sprzedaż eksportową. Odbiorcami autobusów byli klienci z Czech, Estonii, Francji, Litwy, Niemiec, Norwegii i Szwajcarii. Wśród największych kontraktów należy wymienić dostawy kilkudziesięciu autobusów dla BVG w Berlinie czy BSAG w Bremie, a także do Vestfold w Norwegii. Niemieccy przewoźnicy zakupili już w Bolechowie ponad 500 Solarisów. W odróżnieniu od Polski, w większości autobusów dostarczonych na rynki Europy Zachodniej montowane są silniki EEV. Niewątpliwie jednym z największych kontraktów minionego roku jest umowa na dostawę 225 autobusów dla Dubaju. Łączna wartość kontraktu, obejmującego zarówno dostawę autobusów jak ich serwisowanie, to ponad 112 mln euro. Solaris dostarczy do Zjednoczonych Emiratów Arabskich łącznie 225 autobusów, w tym 150 przegubowych. Ich dostawa rozpoczęła się w listopadzie ub.r. i zakończy się w połowie 2008 roku. W związku z tak dużym zakupem autobusów, RTA planuje budowę nowych zajezdni. Stacja serwisowa autobusów marki Solaris będzie się mieścić na terenie zajezdni w Dubaju. Ze względów klimatycznych i kulturowych pojazdy posiadają wiele rozwiązań ponadstandardowych. Jednym z nich jest wydzielenie przestrzeni pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami autobusów za pomocą szklanych ścianek działowych. Przedział ten jest przeznaczony dla kobiet i dzieci. Wszystkie opisy urządzeń, na desce rozdzielczej, oraz opisy przycisków w autobusach są wykonane w dwóch językach: arabskim i angielskim. Również w tych językach, na monitorach LCD wyświetlane są komunikaty dla pasażerów. Pojazdy wyposażone są w system monitoringu. Ponadto do nowatorskich rozwiązań technicznych należą dodatkowe zabezpieczenia silnika, chroniące pojazd na wypadek burzy piaskowej i zapylenia. Z tych samych powodów również część urządzeń klimatyzacji znajdująca się na zewnątrz autobusu, jest zaopatrzona w specjalne filtry. Nad wejściami do autobusu zostały zamontowane kurtyny powietrzne (z zimnym powietrzem), aby podczas otwierania drzwi do wnętrza pojazdu nie wdierało się gorące powietrze, które w Dubaju osiąga temperatury kilkudziesięciu stopni Celsjusza. Autobusy są wyposażone w silniki marki DAF, specjalnie przystosowane do bardziej zsiarzonego paliwa, jakie jest w użyciu w Emiratach Arabskich. Podpisując ten kontrakt, Solaris Bus & Coach otworzył nowy etap w swojej działalności. Zaczął bowiem funkcjonować nie tylko na obszarze Europy, ale także na Bliskim Wschodzie. Według planów zarządu, realizacja zamówienia dla



*Najmniejszy z autobusów produkowanych w Bolechowie – Solaris Alpino dla P.T. Necko*



*Wrzecz wprowadzeniem modelu Valletta, Solaris potwierdził chęć wejścia w segment autobusów lokalnych*

Dubaju ma także ułatwić dostęp do autobusowych rynków krajów ościennych.

Innym ważnym wydarzeniem minionego roku w historii Solarisa jest dostawa kolejnych autobusów hybrydowych. Premiera pierwszego autobusu miała miejsce podczas targów IAA w Hanowerze jesienią 2006 roku. Trafił on do DVB Drezno. W 2007 roku kolejne autobusy wyposażone w silnik firmy Cummins ISLe4 o mocy 340 KM, pojemności 8,9 litra współpracujący z systemem przekładni i silników elektrycznych EP50 firmy Allison Transmission, umożliwiającym odzysk energii hamowania – trafiło m.in. do Lipska oraz prywatnego przedsiębiorstwa Eurobus z siedzibą w Windisch (Szwajcaria). Kolejne autobusy

zakontraktowały przedsiębiorstwa komunikacyjne z Bochum, Bremy, Hanoweru i Monachium.

Obok jedenastometrowej Valletty kolejną nowością z Bolechowa był niskowysięciowy Urbino LE napędzany biogazem. Pierwszych 10 tego typu pojazdów zakupiło przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej z miejscowości Skellefteå w północnej Szwecji. Nowe autobusy będą napędzane sprężonym gazem, pozyskiwanym jako produkt uboczny w procesie utylizacji odpadów komunalnych. Aby obniżyć wysokość, bateria butli została zabudowana w przestrzeni powstałej dzięki obniżeniu dachu, w przedniej części pojazdu. Szwedzkie Solarisy Urbino 12 LE wyposażone zostały



Solaris Urbino 12 LE na biogaz

w tzw. pakiet skandynawski; w skład, którego wchodzi m.in.: podgrzewana podłoga, dodatkowe nagrzewnice przestrzeni pasażerskiej i miejsca pracy kierowcy, podwójne oszklenie, dodatkowa izolacja, drzwi zakończone uszczelkami silikonowymi, łańcuchy na koła, automatyczny system gaśniczy, system „zimnego” startu silnika i doładowywania akumulatora.

Aby zwiększyć konkurencyjność na rynku eksportowych w 2007 roku, dotychczasowy skład Zarządu Spółki Solaris Bus & Coach SA, który tworzyli Krzysztof i Solange Olszewscy, został rozszerzony o kolejną osobę. Nowym członkiem Zarządu Spółki został Heinz Bartosch, który jest odpowiedzialny za działy produkcji, zakupów i logistyki, konstrukcji oraz technologii. Poprzednio związany był z firmami Evobus oraz MAN, gdzie także odpowiadał za produkcję autobusów. Doradcą Zarządu Spółki został także Wolfgang Presinger, który w latach 1999-2006 był członkiem zarządu spółki odpowiedzialnym za sprzedaż autobusów marki Mercedes.

### **POLSKIE AUTOBUSY sp. z o.o. - Warszawa**

W 2007 roku autobusy Autosana i Jelcza stanowiły ponad 30% ogółu sprzedanych pojazdów. Łącznie Polskie Autobusy dostarczyły na polski rynek 384 pojazdy (spadek o 2,5%). Liczba ta była zdominowana przez autobusy międzymiastowe (210) i miejskie (141). W dalszym ciągu Autosan utrzymał pozycję lidera w segmencie autobusów międzymiastowych. Z kolei Jelcz w rankingu autobusów miejskich

awansował na drugą pozycję za Solarisem. Osiągnięto to dzięki realizacji kontraktów na dostawę autobusów dla MPK Kraków (43), PKM Sosnowiec (22) i MZA Warszawa (20). Do najliczniej produkowanych autobusów przez Jelcz SA należał, tak jak rok wcześniej, niskowejściowy autobus miejski M121 (52). Od 2007 roku autobus ten oferowany jest z silnikiem Euro-4 Iveco. Obok wersji napędzanej silnikiem Diesla, Jelcz dostarczył także 13 egzemplarzy tego autobusu z napędem CNG. Całość dopełnia 30 autobusów przegubowych M181 MB/3. W dalszym ciągu M121 jest najpopularniejszym autobusem miejskim. Od 1995 roku na

polские drogi trafiło 608 autobusów tego typu. Pod koniec roku podpisano kontrakt z firmą Mobilis na dostawę trzydziestu dwięciometrowych Jelczy M083C Libero. Będą one obsługiwać osiedla domów jednorodzinnych na obrzeżach Warszawy, takich jak Fort Bema, Zielony Ursynów czy Białoleka. Obok Libero, Mobilis zakupi także 20 ośmiometrowych Autosanów Solina. Pierwsze minibusy pojawią się na ulicach 1. marca, a cała pięćdziesiątka będzie dostarczona do końca czerwca.

Najpopularniejszymi autobusami Autosana w 2007 roku były minibus H7-10 MB Solina (67) na podwoziu Mercedesa Vario oraz autobus międzymiastowy A0909 L (61). Nowością 2007 roku był turystyczny minibus Autosan A8V Wetlina – zbudowany na podwoziu Mercedesa Vario 818D. Pojazd napędzany silnikiem Mercedesa BlueTec4 o mocy 130 kW (177 KM) umożliwi przewóz od 23 do 26 pasażerów. Wetlina jest bardziej obszerna od swojego poprzednika – Soliny. Atrakcyjną linię nadwozia zaprojektowała firma Nc. Art z Sękocina. Prace nad konstrukcją nowego pojazdu trwały półtora roku. Wejście do autobusu umożliwiają dwie pary drzwi otwierane pneumatycznie z miejsca kierowcy. Należy podkreślić, że w standardowym wyposażeniu znajduje się m.in. klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, szyby przyciemniane Antisol, zestaw audio-video z monitorem LCD 15”, fotele z pełnym zakresem regulacji, lusterka zewnętrzne podgrzewane i sterowane elektrycznie oraz okno kierowcy otwierane elektrycznie. Lista opcjonalnego wyposażenia obejmuje m.in. szkielet ze stali nierdzewnej,



Jeden z popularniejszych autobusów miejskich w Polsce – niskowejściowy Jelcz M121 w barwach PKM Sosnowiec

dodatkowy monitor LCD, lodówkę, reflektory soczewkowe zamiast tradycyjnych kwadratowych i hak holowniczy umożliwiający ciągnięcie przyczepy o ładowności do 2 ton.

W bieżącym roku Autosan zamierza zaprezentować wersję międzymiastową Wetlina charakteryzującą się uboższym wyposażeniem i zwiększoną pojemnością do 35 pasażerów, w tym 28 na miejscach siedzących. W planach jest także wdrożenie do produkcji wersji miejskiej z drzwiami w układzie 0-2-2. Z dużą niecierpliwością oczekiwana jest nowa rodzina autobusów kombi o długości od 9,7 m do 12,8 m.

Eksport Polskich Autobusów nie jest tak imponujący jak Solarisa, lecz w dalszym ciągu jest rozwijany. Autobusy z Sanoka trafiły m.in. na Słowację i do Szwecji. Na Słowację trafił także pierwszy eksportowy egzemplarz dziesięciometrowego Salusa.

## Kapena SA - Słupsk

Słupska Kapena specjalizuje się w produkcji i sprzedaży autobusów lokalnych i kombi we wszystkich klasach pojemności. Na 136 sprzedanych autobusów, aż 107 stanowiły pojazdy tych segmentów. Najpopularniejszym autobusem oferowanym przez Kapenę w Polsce był minibus Irisbus C50, bazujący na Iveco Daily sprzedany w liczbie 39 egzemplarzy. Równie popularnym pojazdem był autobus klasy kombi Crossway, który zastąpił model poprzedniej generacji Axer. W 2007 roku do przedsiębiorstw PKS trafiło 29 autobusów Crossway w wersji dwunastometrowej i 6 w wersji midi o długości 10,6 m. Mimo zmiany modeli, Kapenie udało utrzymać się taki sam poziom sprzedaży w tej klasie jak rok wcześniej. Tak jak w przypadku Axera, jedną z zalet Crosswaya jest zabezpieczenie antykorozyjne metodą kateforezy zanurzeniowej. Obok autobusów Crossway, Kapena sprzedała także 3 egzemplarze autobusu Arway, produkowanego we francuskim Annoye. Zwiększono także sprzedaż w klasie autobusów midi. Obok Midiridera znacznie wzrosła dynamika sprzedaży zmodernizowanego modelu Tema.

Aktywność w segmencie autobusów miejskich była realizowana głównie poprzez sprzedaż niskopodłogowych autobusów Citelis. W ubiegłym roku sprzedano w Polsce 21 pojazdów tego typu, w tym 6 napędzanych CNG. Wśród odbiorców pojazdów tego typu są MZK Wałbrzych (6), PKS Bydgoszcz (13) i PKS Lubin (2).

W ubiegłym roku Kapena ponownie wróciła do segmentu autobusów turystycznych, sprzedając pierwszy egzemplarz autobusu Irisbus Evadys HD.



Jedna z nowości Transexpo – Autosan A8V Wetlina



Irisbus Crossway w wersji dwunastometrowej



Irisbus Citelis CNG dla MZK Wałbrzych



Dziesięciometrowy Solway z Solca Kujawskiego podczas Transexpo w Kielcach

### Solbus – Solec Kujawski

Rok 2007 to kolejny rok spadku sprzedaży pojazdów przez spółkę z Solca Kujawskiego. Bramy fabryki opuściło łącznie 106 autobusów o 33 mniej niż rok wcześniej. Na pewno wpływ na to miał m.in. proces modernizacji produktów, w ramach którego autobusy budowane na licencji czeskiej firmy SOR, zastępowane były własnymi konstrukcjami Solcity, Solway i Soltour. To one stanowiły 57% produkcji. Największą popularnością wśród kupujących cieszyły się niskowejściowe SN11 M i SN11 L, których w obydwu wersjach sprzedano 25 egzemplarzy. Ich głównymi odbiorcami były przedsiębiorstwa PKS obsługujące komunikację miejską i podmiejską.

W ubiegłym roku Solbus po raz pierwszy pokazał autobus lokalny Solway. Stanowi on pomost pomiędzy miejskim Solcity a autobusem klasy kombi Soltour. Nowa rodzina Solway obejmuje dwa modele autobusów o długości 10 m i 11 m. Krótsza odmiana SL 10 pomieści do 39 pasażerów na miejscach siedzących oraz 29 na miejscach stojących. Z kolei dłuższa wersja SL 11 zmieści do 77 pasażerów, w tym 47 na miejscach siedzących. Model SL 10 jest napędzany silnikiem Iveco NEF 6 TAA Euro-4 o pojemności 6 dm<sup>3</sup> i mocy 265 KM (194 kW). Większy Solbus SL 11 wyposażony jest w silnik Cummins ISBe4 300 Euro-4 o pojemności 6,7 dm<sup>3</sup> i mocy 300 KM (220 kW). Obydwa modele posiadają zawieszenie pneumatyczne wyposażone w oś przednią bezobsługową firmy Voith lub Streparava oraz oś tylną Arvin

Meritor. Wszystkie koła zostały wyposażone w tarczowe hamulce oraz układ ABS i ASR. Pojazd bazuje na samonośnym nadwoziu, wykonanym ze stali nierdzewnej. Poszycie pojazdu wykonano z blachy nierdzewnej i aluminiowej oraz tworzywa sztucznego.

### Scania Polska – Stara Wieś

W ubiegłym roku spółka ze Starej Wsi została liderem w segmencie autobusów turystycznych. Łącznie do polskich klientów trafiło 37 autobusów Irizar NewCentury i Irizar PB. Znamiennym jest fakt, że o ile do tej pory Scania Polska sprzedawała głównie model NewCentury, o tyle w roku ubiegłym

udało się jej sprzedać aż 17 luksusowych autobusów PB, w tym 6 w wersji trzyosiowej. Dzięki sprzedaży dwunastu trzyosiowych NewCentury, Scania-Polska została także liderem w sprzedaży w klasie autobusów turystycznych klasy mega.

Bardzo dobry wynik sprzedaży determinowany był także realizacją kontraktu na dostawę 53 autobusów miejskich Scania OmniCity N270 UB4x2 dla PKS Grodzisk Mazowiecki, które obsługuje południową część Warszawy i przyległą strefę podmiejską. Pierwsze 10 autobusów wyjechało na ulice stolicy 1. czerwca ub.r. Umowa dotyczy również obsługi serwisowej w latach 2007-2016, która obejmuje m.in. szkolenie personelu, dostarczenie specjalistycznego sprzętu diagnostycznego i wyposażenie serwisu oraz zapewnienie przez Scanię dostaw części i podzespołów eksploatacyjnych. Klauzula o dziesięcioletniej współpracy serwisowej jest rzadko spotykana i oznacza, że PKS będzie zaopatrywał się w części zamienne wyłącznie w autoryzowanej sieci Scania, a bieżące przeglądy i naprawy będą dokonywane przez PKS pod nadzorem Scanii. Kolejne autobusy OmniCity trafiły do Konina, a 4 egzemplarze niskowejściowego OmniLink, napędzanego etanolem E-95 do Słupska.

W Kielcach, Scania-Polska pokazała najnowszą generację autobusu OmniLink zasilanego etanolem, zbudowanego dla SL Stockholm. W autobusie zastosowano pięciocyldrowy samoczynny silnik DC9 E02 270 o pojemności 8,9 dm<sup>3</sup> z recyrkulacją spalin EGR, dzięki czemu silnik z zapasem spełnia wymagania normy Euro-5 bez konieczności stosowania w układzie



Jedna ze Scanii Irizar PB dostarczonych w 2007 roku

wydechowym jakichkolwiek katalizatorów. Emisja spalin w odniesieniu do limitów określonych przez normę Euro-5 jest niższa o 20% w przypadku węglowodorów, o 50% w przypadku NOx i o 35% w przypadku cząstek stałych. Silnik osiąga moc 199 kW (270 KM) przy prędkości 1900 obr/min i maksymalny moment obrotowy 1200 Nm przy prędkości od 1100 do 1400 obr/min. Wydaje się, że bioetanol zaczyna być ciekawą alternatywą w stosunku do gazu ziemnego. Autobus napędzany nowym silnikiem jest tylko o 10% droższy od autobusu z silnikiem Diesla. Atutami bioetanolu są m.in. niskie koszty produkcji, prosta i tania infrastruktura dystrybucji i tankowania. Niestety z uwagi na wyższe o 30-50% zużycie bioetanolu w porównaniu z olejem napędowym, ekonomiczne uzasadnienie wprowadzenia tego typu paliwa zależy jest od polityki fiskalnej państwa.

Aby poprawić obsługę posprzedażną Scania Polska SA otworzyła własny oddział w Katowicach i serwis w Częstochowie.

### MAN Star Trucks – Wolica

MAN jest spółką, która zanotowała największy spadek sprzedaży. Ubiegłoroczny wynik sprzedaży, zamykający się liczbą 82 egzemplarzy pozwolił osiągnąć spółce siódme miejsce i udział w rynku na poziomie 8,2%. W porównaniu z 2006 rokiem zanotowano spadek sprzedaży o 43,8%. W segmencie niskopodłogowych autobusów miejskich MAN Star Trucks sprzedał łącznie 64 pojazdy. Było to o 64 pojazdy mniej niż rok wcześniej. Autobusy z Sądów trafiły m.in. do prywatnego przewoźnika ITS Michalczewski (21) obsługującego Warszawę, do KPK i KPKM Białystok (13) i do MZK Toruń (9). Obok modelu Lion's City napędzanych silnikiem D20, MAN Star Trucks sprzedał także 5 autobusów Lion's City G napędzanych gazem ziemnym. Obsługują one linie komunikacyjne na terenie Gdyni. Ponadto 2 midibusy Lion's City M trafiły do Chorzowa. Głównym powodem tak słabej sprzedaży były wydłużone czasy realizacji zamówienia, związane ze zwiększeniem sprzedaży w państwach „starej” Unii, w związku z czym MAN Star Trucks nie mógł spełnić wymagań stawianych odnośnie terminu realizacji kontraktu.

Bez wątplenia największym wydarzeniem ubiegłego roku była prezentacja dwudziestometrowego autobusu przegubowego MAN Lion's City GXL. Autobus poza Transexpo w Kielcach był prezentowany jedynie w szwajcarskim mieście St. Gallen, które zamówiło ten nietypowy autobus. Powstał on z połączenia przedniego czło-

nu autobusu przegubowego i tylnej części autobusu piętnastometrowego. Zastosowanie elementów typowych modeli ma gwarantować utrzymanie niewiele wyższej ceny w porównaniu z autobusem przegubowym. Dzięki czterem osiom, dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 32 500 kg. Umożliwia to przewiezienie jednorazowo ponad 200 pasażerów, w tym 49 na miejscach siedzących. To o 30 osób więcej niż w przypadku Lion's City G o długości 18 m. Lion's City GXL jest odpowiedzią koncernu MAN na pojazdy innych koncernów, które zostały skonstruowane z myślą o obsłudze systemów BRT. Będzie on konkurował w Europie z takimi pojazdami jak Mercedes-Benz CapaCity, VDL Phileas, Volvo 7500 bi-artic czy Van-Hool AGG300. Ciekawostką

autobusu MAN GXL było zastosowanie przezroczystej opony przegubu, która doskonale doświetla wnętrze pojazdu. Wady eksploatacyjne nowej konstrukcji doceniło jury, które uhonorowało pojazd Złotym Medalem Targów Transexpo w Kielcach.

W segmencie autobusów turystycznych MAN Star Trucks sprzedał łącznie 17 pojazdów, utrzymując dwunastoprocentowy udział w rynku. Najpopularniejszym modelem w Polsce w roku ubiegłym, tak jak w latach 2005 i 2006, był trzyosiowy MAN Lion's Coach L, sprzedany w liczbie 11 egzemplarzy. W ubiegłym roku sprzedano także po raz pierwszy luksusową odmianę tego autobusu Lion's Coach Supreme. Jeden z autobusów Lion's Coach RHC 404 wozi zawodników piłkarskiej drużyny KKS Lech



Nagrodzony na targach Transexpo – MAN Lion's City GXL



Autokar MAN Lion's Coach RHC 404 w klubowych barwach Lecha Poznań

Poznań. Klubowy autokar przystosowany jest do przewozu 49 pasażerów. Wyposażono go dodatkowo w barek, lodówkę, maszynę do robienia lodu, niezwykle przydatną przy pomeczowych kontuzjach i urazach oraz w odbiornik telewizji satelitarnej.

## Evobus Polska - Wolica

Także Evobus Polska zanotował w 2007 roku spadek sprzedaży. Nie był to jednak spadek tak wielki jak w przypadku MAN-a. Wyniósł on 32,7%. Łącznie spółka z Wolicy sprzedała 84 autobusy, w tym 45 miejskich i 39 turystycznych. To odpowiednio o 29 i 12 mniej niż w 2006 roku. Spadek w segmencie autobusów miejskich powodowany był

głównie opóźnieniami we wprowadzaniu niskopodłogowego Conecto. Jego brak spowodował wzrost popularności modelu Citaro. O ile w latach 2005 i 2006 sprzedawano około 15 egzemplarzy tego modelu, o tyle w 2007 roku polskie przedsiębiorstwa komunikacyjne zakupiły 36 jednostek. W tej liczbie znajduje się także 10 dziesięciometrowych Mercedesów Citaro K, zakupionych przez MZK Bielsko-Biała. Mimo, że Citaro K jest dwudrzwiowy, to dzięki zastosowaniu dwuskrzydłowych drzwi na zwisie przednim zachowana jest funkcjonalność podobna do autobusów dwunastometrowych. Dodatkowo wprowadzenie komponentów ze standardowego modelu Citaro, zapewnia pełną

unifikację części zamiennych, a sama konstrukcja jest odporna na chwilowe przeciążenia w godzinach szczytu. Nowa wersja Citaro to zapowiedź walki o część rynku zdominowaną obecnie przez Urbino 10.

Niższy poziom sprzedaży autobusów miejskich na pewno ulegnie zmianie w bieżącym roku, w związku z podpisaniem kontraktu na dostawę stu autobusów Citaro dla Wrocławia.

W segmencie autobusów turystycznych, nowy Tourismo kontynuuje sukcesy swojego poprzednika. W ubiegłym roku do rąk polskich odbiorców trafiły 23 autobusy tego typu, w tym 3 w wersji trzyosiowej. To tyle samo ile sprzedawano w latach 2004 i 2005 oraz więcej niż w 2006 roku. Biorąc pod uwagę, że nowe Tourismo oferowane jest zarówno w wersji dwu-, jak i trzyosiowej, należy przewidywać, że spółka z Wolicy wkrótce odzyska prymat w tym segmencie. Nie bez znaczenia będzie wprowadzenie w bieżącym roku nowej wersji Setry TopClass 400 oraz dwuosiowej wersji Setry S416 GT-HD/2 z nadwoziem o długości 13,02 m, przystosowanej do przewozu 53 pasażerów. Ten ostatni autobus został zaprezentowany polskim przewoźnikom podczas targów Transexpo w Kielcach.

Podobnie jak w Czechach, Evobus Polska zamierza wejść w segment autobusów kombi. W ubiegłym roku spółka z Wolicy pokazała po raz pierwszy 55-miejscowego Mercedesa Intouro o długości 12,14 m, który budowany jest w tureckich zakładach w Hoşdere.



Autobus klasy midi Citaro K, pod względem funkcjonalności zbliżony do autobusów klasy maxi



Nowe Tourismo jest równie popularne wśród polskich przewoźników jak jego poprzednik

## Volvo Polska Autobusy - Wrocław

Volvo Polska Autobusy sprzedała w 2007 roku tylko 35 autobusów. To o 3 więcej niż rok wcześniej. Znaczny spadek sprzedaży w segmencie autobusów turystycznych, zrekompensowano sobie w segmencie autobusów miejskich. 24 autobusy serii 7700 zostały zakupione przez MPK Łódź i ALP Elbląg. W tym ostatnim przypadku fabryka z Wrocławia dostarczyła pojazdy zasilane gazem ziemnym.

W segmencie autobusów turystycznych, wrocławska spółka sprzedała tylko 11 egzemplarzy modelu 9700. To nowa generacja tego autobusu. Polskim klientom Volvo 9700 zostało zaprezentowane podczas specjalnego pokazu w Kamieniu Śląskim. Nowy model Volvo 9700 wyposażono w sześciocylindrowy, turbodoładowany silnik Volvo DH12E o mocy od 250 kW (340 KM) do 338 kW (460 KM). Poziom emisji spalin zapewnia spełnienie normy Euro-4, przy wykorzystaniu technologii



Nowy autobus turystyczny Volvo 9700 podczas pokazu w Kamieniu Śląskim

SCR. Oprócz silników spełniających wymogi normy Euro-4, klienci mają możliwość zamówienia także silników Euro-5. W układzie przeniesienia napędu zastosowano sześciobiegową skrzynię ZF 6S-1600 lub dwunastostopniową I-shift. Tak jak w przypadku konkurencji, elektroniczny system stabilizacji toru jazdy ESP jest standardem. Wśród nowych rozwiązań należy wymienić system FUPS (Front Underrun Protection System), zapobiegający wjechaniu samochodu pod autobus oraz system KIP (Knee Impact Protection), zabezpieczający kolana kierowcy w przypadku zderzenia czołowego. Nowy 9700 oferowany jest w trzech wersjach wysokościowych (3,4; 3,6 i 3,8 m) i czterech długościowych (10,4; 12,3; 13,8 i 15 m) z silnikiem umieszczonym centralnie lub na zwisie tylnym. Dzięki temu niemal każdy z klientów jest w stanie dobrać model optymalnie dostosowany do swoich potrzeb. Podobne wykończenie wnętrza oferowane jest w sześciu różnych wersjach kolorystycznych oraz trzech wersjach wykończenia wnętrza: Comfort, Optimal i Prestige.

Z uwagi na silnie rozwijający się rynek zbytu dla Grupy Volvo w Europie Wschodniej, podjęto decyzję o uruchomieniu w Młochowie pod Warszawą nowego Centrum Volvo. Ten wielofunkcyjny ośrodek został otwarty 11 maja ub.r. Realizuje on wiele różnych zadań z zakresu działalności Volvo Trucks, Volvo Construction Equipment, Volvo Buses i Volvo Financial Services. Nowe Centrum Volvo obejmuje warsztaty, ośrodek szkoleniowy oraz powierzchnie

biurowe. Do nowego obiektu przeniesiono z Wrocławia m.in. centralę Regionu Europy Wschodniej Volvo Buses oraz część działu sprzedaży i marketingu Volvo Polska. Inwestycja utworzyła 65 nowych miejsc pracy i została zrealizowana przy wykorzystaniu środków Unii Europejskiej.

### VDL Bova Polska

Tak jak w poprzednich latach VDL BOVA Polska z siedzibą w Straszkwie k. Koła sprzedaje tylko i wyłącznie autobusy turystyczne. W tym segmencie od kilku lat zajmuje drugą lub trzecią pozycję,

kontrolując około 20% rynku. W dalszym ciągu najpopularniejszym autobusem oferowanym przez VDL BOVA Polska pozostaje Bova Futura, sprzedawana głównie w wersji dwuosiowej o długości 12,8 m. Futura stanowi 76% sprzedanych pojazdów przez BOVA Polska, chociaż władze koncernu podjęły decyzję o wycofaniu z produkcji trzyosiowych modeli Futury o długości 14 i 15 m. Od 2000 roku na polskim rynku sprzedano łącznie 110 egzemplarzy tego modelu.

Obok autobusów VDL BOVA, spółka ze Straszkowa sprzedała także 2 autobusy tu-



VDL Bova Magiq 6x2 – flagowy produkt holenderskiego koncernu