

Targi Silesia Komunikacja 2011 – trzecia odsłona

Anna Urbańska

Premierowe autobusy z oferty Scanii

Pod koniec maja targi Silesia Expo w Sosnowcu, wspólnie z KZK GOP zorganizowały trzecią edycję targów Silesia Komunikacja, na których swoje produkty pokazało łącznie 30 firm z Polski, Białorusi, Czech i Holandii, reprezentujących producentów pojazdów, producentów wyposażenia warsztatowego, systemów informacji pasażerskiej i systemów biletowych, firm doradczych oraz finansowych. Dzięki dobremu położeniu terenów wystawowych w pobliżu trzech dużych aglomeracji: śląskiej, krakowskiej i ostrawskiej, targi miały stać się poważną alternatywą dla Transexpo organizowanego przez Targi Kielce. Liczono, że dobre skomunikowanie Sosnowca z resztą Europy systemem dróg ekspresowych i autostrad oraz dogodny dojazd do portów lotniczych w Pyrzowicach i Balicach przyciągnie na majowe targi wystawców branży komunikacyjnej spoza naszego kraju. Specjalistów zagranicznych dziwi fakt, że w naszym kraju funkcjonują dwie imprezy targowe o podobnej tematyce, organizowane w cyklu rocznym, gdyż wiele krajów, bogatszych od Polski decyduje się na organizację targów transportu publicznego w cyklu dwuletnim. Ta swoista konkurencja powoduje, że na targach organizowanych przez Silesia Expo jest znacznie mniej wystawców niż w Kielcach. Mimo to wielu producentów wybiera Sosnowiec jako miejsce polskich premier dla swoich produktów, z uwagi na potężny potencjał rynkowy i rozbudowane systemy transportu publicznego w tym rejonie Polski. Mniejszy rozmiar śląskich targów ma także inną zaletę. Jest na nich znacznie więcej czasu do

przeprowadzenia rozmów handlowych z klientami. O wysoki poziom merytoryczny targów zadbało KZK GOP, organizując wspólnie z największymi przewoźnikami tego regionu konferencję naukową poświęconą bezpieczeństwu w transporcie publicznym.

W bieżącym roku na targach w Sosnowcu wystawiło się siedmiu producentów autobusowych: Scania, SOR, MAN, EvoBus, Irisbus, MAZ i VDL. Jak widać z tego zestawienia, oprócz firm na stałe goszczących na Śląsku i w Małopolsce, na targach byli obecni także producenci upatrujący swojej szansy na pozyskanie nowych klientów. Zabrakło jednak lidera polskiego rynku Solarisa, a także Autosana, Solbusa i Volvo. Tegorocznymi premierami były m.in. autobusy turystyczne

Scania Touring i Irizar i6 na podwoziu Scanii oraz midibusy Mercedes-Benz Citaro K w wersji trzydrzwiowej i Irisbus Citelis 10,6 z napędem gazowym.

Scania

Największą ekspozycję targową przygotowała Scania Polska, która pokazała aż trzy pojazdy. Segment miejski reprezentowany był przez model OmniCity Artic z aluminiowym nadwoziem o długości 18 m, przystosowany do przewozu 140 pasażerów, w tym 40 na miejscach siedzących. Uwagę zwraca dość nietypowy w naszym kraju układ drzwi, z jednoskrzydłowymi drzwiami na zwisie tylnym. Autobus napędzany jest pięciocylindrowym silnikiem EEV Scania DC 9 o pojemności 9,3 dm³ i mocy 206 kW. Prezentowany na



Jeden z nagrodzonych na targach autobusów: MAN Lion's City L w barwach PKM Jaworzno

targach autobus był jednym z dziesięciu, jakie latem zostaną dostarczone do Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Gliwicach, w wyniku rozstrzygniętego na początku roku przetargu. Gliwickie autobusy wyróżniają się bardzo atrakcyjną ceną, która wyniosła 976 tys. zł netto. Obok Gliwic ten typ pojazdu eksploatowany jest także przez MPK Kraków, a wkrótce 2 takie autobusy trafią także do MZK Koszalin. Łącznie w Polsce eksploatowanych będzie 30 przegubowych OmniCity.

Obok autobusu miejskiego, Scania pokazała także 2 premierowe autobusy turystyczne. Jednym z nich była Scania Touring, opracowana wspólnie z chińskim Higerem. Premiera Scanii Touring miała miejsce podczas targów BusWorld w Kortrijk w 2009 roku i wzbudziła duże zdziwienie wśród specjalistów. Współpraca pomiędzy Scanią, a Higerem datuje się od 2005 r., kiedy to Higer przygotował serię luksusowych autobusów turystycznych serii A, wykorzystujących podwozie szwedzkiego koncernu. Autobusy poza Chinami z powodzeniem były sprzedawane w Australii i Nowej Zelandii, a także w innych krajach Azji Południowo-Wschodniej. To przekonało Scanię, aby podjąć próbę wspólnego opracowania autobusu przeznaczonego na rynek europejski.

Stylizyka nowego autobusu, a zwłaszcza jego ściana przednia, nawiązuje przede wszystkim do samochodów ciężarowych serii R. Trapezowe reflektory ze zintegrowanymi światłami dziennymi typu LED, masywny dach z diodowymi światłami gabarytowymi oraz specjalnie ukształtowana ściana podszybia to główne elementy indywidualizujące wygląd nowego autokaru. Równie ciekawie zaaranżowano ścianę tylną z charakterystycznymi owalnymi lampami, oryginalnie ukształtowaną szybą i zintegrowanym spojlerem z wbudowaną kamerą cofania. Źródłem napędu jest trzynastolitrowy silnik Euro-5 Scania DC13 o mocy 294 kW (400 KM), współpracujący z ośmio- lub dwunastobiegową zautomatyzowaną skrzynią biegów Opticruise. Nowy autobus w wersji dwunastometrowej przystosowany jest do przewozu 49 pasażerów w fotelach wyposażonych w trójpunktowe pasy bezpieczeństwa. W standardzie oferowany jest m.in. system kontroli trakcji ESP, tempomat, podwójne szyby, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej o mocy 38 kW i toaleta. Całą konstrukcję zoptymalizowano pod kątem serwisowym, minimalizując liczbę części zamiennych i unifikując je z samochodami ciężarowymi, co pozwala na obniżenie



Scania OmniCity Artic dla PKM Gliwice



Scania Touring z charakterystycznym logo polskiej prezydencji



Następca Century – Irizar i6

kosztów usług obsługowo-naprawczych. Atutem nowego produktu ma być atrakcyjna cena, uzyskana dzięki ograniczeniu opcjonalnego wyposażenia. Nowy autobus jest pozycjonowany na górnej półce segmentu kombi, adresowanego głównie do przewoźników obsługujących dalekie połączenia międzynarodowe i krajowe. Ma być bezpośrednią konkurencją dla takich autobusów jak Mercedes-Benz Tourismo, MAN Lion's Coach, Neoplan Tourliner czy Volvo 9500. Model pokazany w Sosnowcu, wraz z innymi pięcioma pojazdami, będzie używany przez Scanię Polska do przewozu oficjalnych gości w ramach spotkań i konferencji związanych z polską prezydencją w Unii Europejskiej.

Inną premierą tegorocznych targów Silesia Komunikacja był autobus turystyczny Irizar i6 na podwoziu Scanii. Choć od początku tego roku hiszpański producent autobusów próbuje samodzielnie wejść na polski rynek we współpracy ze spółką Wanicki, to Scania-Polska w dalszym ciągu zamierza oferować autobusy na podwoziu Scanii z karoserią Irizara. Nie można dziwić się tej decyzji, gdyż poprzednik i6 – Irizar Century należy do najpopularniejszych autobusów turystycznych w Polsce. Łącznie w latach 1996-2010, w Polsce sprzedano ponad 260 autobusów modelu Century i 33 modelu InterCentury. Tak duża popularność była zasługą atrakcyjnej ceny w stosunku do oferowanych rozwiązań oraz niskich kosztów eksploatacji. Także w Europie autobusy te cieszyły się olbrzymim powodzeniem, gdyż przez prawie 20 lat sprzedano ich blisko 20 tys.

W dalszym ciągu charakterystycznym elementem Irizara i6 pozostała duża trapezowa szyba tuż za drzwiami przednimi. Nowym elementem jest polerowana srebrna listwa obramowująca szybę drzwi przednich oraz słupki „B”. Nadwozie tak ukształtowano, aby opływ strug powietrza do minimum ograniczał osadzanie się brudu na ścianach bocznych i na ścianie tylnej. Bryła pojazdu jest bardziej wytrzymała na zginanie i skręcanie. Zwiększona została sztywność całego nadwozia, m.in. dzięki zmniejszeniu wysokości szyb bocznych. W fazie konstruowania i testów konstruktorzy pracowali nad wytrzymałością pojazdu na zderzenia czołowe oraz boczne. Nadwozie i6 z zapasem spełnia wymagania nowej normy ECE-R66.01, która będzie obowiązywać od 2014 roku. Do trapezowej szyby nawiązuje wiele pozostałych elementów nadwozia takich, jak światła przednie i tylne oraz tylna szyba. Ponad tylną szybą umieszczono spojler zabezpieczający szybę przed zabrudzeniem, w którym zamontowano kamerę cofania. Zgodnie z obecnymi standardami światła tylne wykonano w technologii LED, które charakteryzują się długim czasem pracy, mniejszym zużyciem energii oraz jaśniejszym strumieniem światła.

Poszycie zewnętrzne Irizar i6 wykonane zostało w nowej technologii z aluminiowych paneli, natomiast szkielet jest oferowany dwóch wariantach – ze stali nierdzewnej lub ze stali konstrukcyjnej. Wszystkie klapy przeglądowe i pokrywy bagażników mają konstrukcję typu sandwich wykonaną z aluminium.

Wnętrze autobusu wykończono w jasnych pastelowych barwach, które korespondują z kontrastową tapicerką siedzeń pasażerskich Estebana. Siedzenia, wyposażone w pasy bezpieczeństwa, spełniają wymagania normy ECE-R80. Podczas prac projektowych położono szczególny nacisk na dopracowanie szczegółów. Wchodząc do wnętrza, zwłaszcza w porze nocnej, uwagę przykuwa nowy sposób oświetlenia wnętrza. Wzorem samolotów wzdłuż półek bagażowych i przy krawędzi podestów poprowadzono linie światła typu LED, które ułatwiają dotarcie do odpowiedniego miejsca w autobusie.

Od początku zaprojektowano stanowisko kierowcy. W osi pojazdu zamontowano konsolę, w której zamontowano sprzęt audio-wideo, sterownik klimatyzacji Hispacold umożliwiający niezależny rozdział powietrza na stanowisko kierowcy i do przestrzeni pasażerskiej oraz ekran informujący o temperaturze powietrza w różnych częściach autobusu. Rozkład otworów wentylacyjnych w kabinie kierowcy został tak ukształtowany, aby do minimum skrócić czas usunięcia zaparowania szyb. Nowe stanowisko kierowcy zostało zoptymalizowane pod kątem ergonomii. W porównaniu z modelem Century o 150 mm powiększono odległość pomiędzy kolumną kierownicy, a tylną ścianką stanowiska kierowcy. Zastosowanie automatycznego mechanizmu zmiany biegów Opticruise obok poprawy komfortu prowadzenia pojazdu, ułatwia także dostęp do fotela kierowcy. Sztywna kratownica przedniej ściany skutecznie zabezpiecza kierowcę i pilota przed następstwami czołowego zderzenia. Kierowca ma również do dyspozycji kamerę cofania oraz system monitorujący ciśnienie i temperaturę ogumienia.

SOR

Także 3 różne modele autobusów pokazała firma SOR, która z roku na rok zwiększa swój udział rynkowy w Polsce. Obecnie kieruje swoją ofertę głównie do przedsiębiorstw obsługujących małe i średnie miasta oraz prywatnych przewoźników działających na zlecenie zarządów transportu miejskiego. Ale apetyty czeskiego producenta są znacznie większe. Nic dziwnego, skoro SOR dostarczył ponad 700 swoich pojazdów do Pragi. Jednym z prezentowanych autobusów był dwunastometrowy NB12, z charakterystycznym nadwoziem i czterema parami drzwi, które w znaczny sposób przyspieszają wymianę pasażerów na przystankach. Innym zaprezentowanym autobusem był



Niskopodłogowy autobus NB12 z nietypowym układem drzwi 2-2/2-2

niskowejściowy miejski BN9,5 będący przedstawicielem całej rodziny pojazdów o długości 8,5; 9,5 i 12 m. W ubiegłym roku sprzedano 23 autobusy tej serii, które trafiły m.in. do MZK Jarosław, MZK Nysa, PKS Dzierżoniów, Seibus Wrocław, DLA Wrocław i PK Racibórz. W bieżącym roku 8 autobusów BN 8,5 zostało zakupionych przez MZK Kędzierzyn-Koźle.

Ostatnim z prezentowanych pojazdów był międzymiastowy autobus SOR C12, adresowany głównie do przedsiębiorstw PKS i innych przewoźników obsługujących ruch międzymiastowy. W ubiegłym roku polscy przewoźnicy zakupili 20 autobusów tego typu. Głównym atutem czeskich autobusów jest przede wszystkim niska cena, jak również niskie zużycie paliwa.



Niskowejściowy BN9,5 wydaje się być doskonałą ofertą na linie o małym obciążeniu

MAN

MAN podczas tegorocznej edycji targów zdecydował się zaprezentować dwa modele autobusów pochodzące z najważniejszych dla koncernu wygranych przetargów w śląskiej aglomeracji. Pierwszy z nich to piętnastometrowy niskopodłogowy autobus MAN Lion's City L należący do PKM Jaworzno. Jest jednym z dziesięciu dostarczonych w 2010 roku do tego przewoźnika, głównie z myślą o obsłudze linii przebiegających wzdłuż autostrady A-4 łączącej Katowice z Jaworzniem. Należy podkreślić, że to jedna z większych dostaw autobusów tego typu. W Polsce, podobnie jak w innych krajach Europy – poza Skandynawią, boom na autobusy piętnastometrowe minął, głównie z uwagi na ich znacznie mniejszą funkcjonalność w porównaniu z autobusami przegubowymi.



Międzymiastowy SOR C12



Jeden z osiemnastu autobusów przegubowych Lion's City G zakupiony przez PKM Świerklaniec



Trzydrzwiowa wersja Mercedesa Citaro K

W minionym roku poza Jaworzniem, żaden z przewoźników nie zdecydował się na zakup pojazdów tego typu. W tym roku na rynek trafi łącznie około 15 takich autobusów m.in. do Sosnowca, Gliwic i Swarzędza.

Drugi z prezentowanych modeli to przegubowy Lion's City G należący do PKM Świerkianiec. Jest jednym z pojazdów wyprodukowanych w ramach umowy na dostawę 43 autobusów w latach 2010-2012, w tym 25 w wersji dwunastometrowej i 18 w wersji osiemnastometrowej. To jeden z największych kontraktów w ostatnim czasie, jaki został zawarty przez śląskich przewoźników. Łącznie w Polsce od 2006 roku sprzedano blisko 200 wielkopojemnych autobusów z Sądów. Podczas targów autobus ten został nagrodzony tytułem „Produkt w komunikacji miejskiej przyjazny osobom z niepełnosprawnością”.

EvoBus

Firma EvoBus Polska zaprezentowała w Sosnowcu kolejną odmianę midibusu Mercedes-Benz Citaro K w wersji trzydrzwiowej, ze stojącym silnikiem EEV o pojemności 7,2 dm³ i mocy 221 kW. Podobnie jak w przypadku Citaro w wersji dwunastometrowej, czy w przypadku Conecto, także w Citaro K osiągnięto normę czystości spalin EEV bez konieczności stosowania w układzie wydechowym, filtra cząstek stałych. Dotychczas EvoBus oferował w naszym kraju Citaro K o długości 10,5 m jedynie w wersji dwudrzwiowej w układzie 2-2-0. Pojazdy tego typu jeżdżą obecnie w MZK Bielsko-Biała,

MZK Starogard Gdański oraz w Transgór Rybnik. Jedne z pierwszych Citaro K trafiły do PKM Katowice. Zostały one przeznaczone do obsługi linii łączącej stolicę Górnego Śląska z portem lotniczym w Pyrzowicach. Łącznie w ciągu ostatnich czterech lat, EvoBus dostarczył polskim przewoźnikom 21 autobusów modelu K. Prezentowany Mercedes Citaro K w wersji trzydrzwiowej pomimo swojej długości, jest funkcjonalnie pojazdem klasy maxi. Dzięki niskiej masie własnej i zastosowaniu większości komponentów z autobusów dwunastometrowych, autobus może pomieścić od 85 do 87 osób. Pełna unifikacja komponentów z autobusami klasy maxi powoduje, że midibus Mercedesa jest bardziej odporny na chwilowe przeciążenia.

Głównym atutem nowego midibusu jest duża zwrotność, co ma szczególne znaczenie przy obsłudze zabytkowych centrów miast. Jego średnica zawracania wynosi ok. 17,2 m. Z kolei troje drzwi znacznie przyspiesza wymianę pasażerów. Gdyby jeszcze za mniejszą długością szła znacznie niższa od dwunastometrowego modelu cena, nowy midibus z pewnością znalazłby spore uznanie na naszym rynku.

Kapena

Kolejny midibus można było zobaczyć na stoisku Kapeny. Tym razem spółka ze Słupska pokazała autobus niskopodłogowy Citelis o długości 10,6 m, napędzany sprężony gazem ziemnym. Premierowy autobus może zabrać na pokład ponad 80 osób, w tym 22 na miejscach siedzących. Pojazdy tego typu są szeroko stosowane we Włoszech, gdzie do centrów zabytkowych miast ogranicza się dostęp pojazdów napędzanych klasycznym silnikiem Diesla. Citelis 10,6 CNG był prezentowany w naszym kraju po raz pierwszy od swojej ubiegłorocznej premiery na targach Autotec w Brnie.

MAZ

Białoruski MAZ zaprezentował w Sosnowcu przegubowy model 205, którego światowa premiera miała miejsce podczas targów BusWorld w Kortrijk w 2009 roku. Tym razem pokazano bardziej dopracowaną wersję, uwzględniającą uwagi napływające od przewoźników. Pojazd ten wyróżnia się długością wynoszącą 18,75 m oraz zabudową silnika asymetrycznie z prawej strony pomiędzy osiami



Niskopodłogowy Irisbus Citelis 10,6 CNG

pierwszą, a drugą. Taka koncepcja układu napędowego stosowana jest w belgijskich autobusach Van Hool AG300 oraz VDL Jonckheere Transit, a także w nieprodukowanym już holenderskim autobusie Berkhof Premiere. Umieszczenie silnika w przedniej części pojazdu, poprawia rozkład nacisków na osie, upraszcza konstrukcję przegubu i gwarantuje lepsze parametry trakcyjne w trudnych warunkach eksploatacyjnych, jednak z drugiej strony zmniejsza walory użytkowe wnętrza oraz obniża komfort w przednim czło- nie z uwagi na hałas. Doświadczenia pokazują, że aranżacja taka nie jest atrakcyjna dla przewoźników z Unii Europejskiej. Także Van Hool i VDL Jonckheere sprzedają przeważającą część swoich autobusów przegubowych jedynie w krajach Beneluksu.

MAZ 205 napędzany jest sześciocy- lindrowym silnikiem EEV Mercedes-Benz OM 926 LA o mocy 240 kW (326 KM), który przekazuje moment napędowy na oś środkową za pośrednictwem automa- tycznej skrzyni biegów ZF 6HP 604C lub Voith DIWA D854.5. Autobus o masie własnej 16100 kg może przewieźć jedno- razowo 175 pasażerów, w tym 39 na miej- scach siedzących. Głównym atutem prze- gubowego MAZ-a ma być cena, wynoszą- ca ok. 900 tys. zł.

VDL Polska

Mimo, że główna aktywność spółki VDL Bus and Coach ze Straszkowa na- stawiona jest na autobusy turystyczne, polskie przedstawicielstwo tej firmy, kilka- krotnie próbowało przekonać klientów tak- że do autobusów lokalnych i miejskich.

Niestety bez powodzenia. W 2006 i 2007 roku pokazano w Kielcach autobus lokalny VDL BOVA Lexio, natomiast w 2008 r., w niecałe pół roku po światowej premie- rze zaprezentowano miejski autobus ni- skopodłogowy VDL Citea, który zdobył nagrodę „International Bus Of The Year”. Tym razem w Sosnowcu, VDL pokazał lek- ki autobus miejski VDL Ambassador.

Komponenty

Jak już wspomniano wcześniej, obok producentów autobusów, na targach swoje wyroby zaprezentowali także pro- ducenci systemów informacji pasażer- skiej i systemów biletowych. Obok od- wiecznych konkurentów spółki R&G z Mielca i PIXEL z Osielska, w Sosnowcu pojawili się gracze, którzy próbują prze- jąć część rynku. Są wśród nich m.in. pol- ski oddział hiszpańskiej firmy GNV oraz firma DYSTEN z Zabrze, która rozpoczę- ła współpracę z Bull Polska. Tablice dy- namicznej informacji pasażerskiej DYS- TEN zostały nagrodzone wyróżnieniem za produkt przyjazny osobom niepełno- sprawnym w kategorii „Informacja i infra- struktura przystankowa”. Dużą popular- nością cieszyło się stoisko firmy Syste- my Autobusowe sp. z o.o. z Warszawy, na którym zaprezentowano urządzenie Alcolock. Jest to rozbudowany alkomat zainstalowany bezpośrednio w autobu- sie. Kierowca przed rozpoczęciem pra- cy, dmuchając w urządzenie, sprawdza stan swojej trzeźwości. W momencie, kie- dy przekroczona jest dopuszczalna za- wartość alkoholu w wydychanym powie- trzu, system działa jak immobiliser, unie- możliwiając uruchomienie silnika.

Imprezy towarzyszące

W programie targów ważną rolę ode- grała konferencja zorganizowana przez Komunikacyjny Związek Komunalny GOP. Głównymi punktami debaty były nowe za- pisy ustawy o transporcie publicznym i za- gadnienia bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej. W debacie wzięło udział ponad stu branżowych specjalistów z całej Pol- ski. Pierwszy panel poświęcono praktycz- nym aspektom wprowadzania w życie no- wej ustawy o publicznym transporcie zbio- rowym. Wśród prelegentów byli m.in. współtwórca ustawy – Piotr Mikiel, zastę- pca dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury, Jędrzej Kła- ka – radca prawny KZK GOP oraz prze- wodniczący Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdań- skiej – Hubert Kołodziejwski.

W drugim panelu omówiono zagadnie- nia związane z szeroko pojętym bezpie- czeństwem w transporcie publicznym, od spraw związanych z bezpieczeństwem ru- chu drogowego, poprzez rozwiązania techniczne podnoszące bezpieczeństwo czynne i bierne w autobusach, po syste- my organizacyjne ograniczające zachowa- nia agresywne wewnątrz pojazdów i na przystankach. W referatach zaprezentowa- no zarówno analizy teoretyczne, jak rów- nież doświadczenia praktyczne. Wśród prelegentów znaleźli się m.in. Ryszard Kry- stek z Katedry Inżynierii Drogowej Politech- niki Gdańskiej, który omówił ogólne zagad- nienia związane z bezpieczeństwem miej- skiego transportu zbiorowego w Polsce, Marek Sitarz z Politechniki Śląskiej, pre- zentujący system zarządzania bezpieczeń- stwem transportu zbiorowego na Śląsku oraz Piotr T. Nowakowski z Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego, który przedsta- wił formy i sposoby przeciwdziałania agre- sywnym zachowaniom w miejskim trans- porcie zbiorowym. Z kolei dyrektor war- szawskiego ZTM Leszek Ruta wygłosił re- ferat dotyczący zakresu obowiązków or- ganizatorów i przewoźników w zarządze- niu bezpieczeństwem. Podczas obrad za- prezentowano także systemy bezpieczeń- stwa w autobusach Scania.

Dodatkowo na terenie targów przepro- wadzono kolejną edycję konkursu o tytuł mistrza kierowcy, w którym rywalizowali kierowcy komunikacji miejskiej. Podobnie jak w roku ubiegłym konkurs przeprowadzo- no na mobilnym symulatorze udostępnio- nym przez firmę CEZ CARGO z Jaworzna. Najwyższym kunsztem w prowadzeniu po- jazdu wykazał się przedstawiciel Miejskich Zakładów Autobusowych z Warszawy.



Przegubowy MAZ 205 z całkowicie niską podłogą