

Producenci na rynku autobusowym w Polsce

Zbigniew Rusak



Solaris Urbino 18 Hybrid drugiej generacji należący do hanowerskiej USTR

Solaris Bus & Coach – Bolechowo k. Poznania

W 2008 r. niekwestionowanym liderem polskiego rynku została spółka Solaris Bus & Coach SA. Firma ta dostarczyła łącznie polskim klientom aż 477 autobusów i 3 trolejbusy. W segmencie niskopodłogowych autobusów miejskich powyżej 8 ton masy własnej, udział w rynku wyniósł aż 59%. 30% wyprodukowanych autobusów Urbino trafiło do stolicy. 150 nowych pojazdów zakupiło warszawskie MZA. Oprócz Warszawy większe partie Solarisów Urbino trafiły również do Łodzi (62), Krakowa (44), Gdańska (37), Gliwic (32) i Radomia (27).

Obok autobusów miejskich fabrykę opuściły także 3 specjalne autobusy do poboru krwi zbudowane na bazie dwu- i trzyosiowych wersji autobusu turystycznego Vacanza, które trafiły do Bydgoszczy, Katowic i Poznania.

Solaris nie zamierza ograniczać swojej aktywności jedynie do segmentu autobusów miejskich i turystycznych. W ubiegłym roku pierwszy egzemplarz międzymiastowego autobusu Valletta 11 trafił do wrocławskiego przewoźnika Marco Polo.

Obok produkcji na polski rynek, producent z Bolechowa cały czas rozwija działalność eksportową. Poza granice Polski

wyjechało 557 autobusów. Łączna sprzedaż pojazdów marki Solaris w 2008 r. wyniosła 1037. Jest to najlepszy wynik w historii firmy. W porównaniu z rokiem 2007 sprzedaż Solarisów wzrosła o 335 pojazdów, co oznacza wzrost aż o 47%.

Odbiorcami autobusów byli głównie klienci ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Niemiec. Pozostałe autobusy trafiły do Danii, Austrii, Czech, Szwajcarii, Szwecji,

Estonii, Włoch oraz na Węgry. Na rynku niemieckim, Solaris stał się największym niezależnym dostawcą autobusów miejskich, kontrolując 9% rynku, ustępując pola jedynie globalnym koncernom, takim jak Daimler i MAN.

Największym odbiorcą autobusów z Bolechowa był RTA Dubaj, który zakupił 225 autobusów o łącznej wartości 112 mln euro. Ich dostawa zakończyła



Solaris Valletta 11



Solaris Urbino 18 dla Dubaju



Solaris Urbino 15 LE na ulicach Innsbrucka

się w połowie ub.r. Ze względów klimatycznych i kulturowych autobusy Urbino na rynek arabski 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 przycisków w autobusach są wykonane w dwóch językach: arabskim oraz angielskim. Również w języku arabskim i angielskim wyświetlane są komunikaty dla pasażerów pojazdu na monitorach LCD. Pojazdy wyposażono w system monitoringu. Ponadto do nowatorskich rozwiązań technicznych należą dodatkowe zabezpieczenia silnika, chroniące jednostkę napędową przed nadmiernym zapyleniem. Nad wejściem 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 wyposażono w silniki DAF, specjalnie przystosowane do bardziej zasiarczonego paliwa, jakie jest w użyciu w Emiratach Arabskich.

Innym ważnym wydarzeniem minionego roku w historii Solarisa była premiera hybrydowego Urbino drugiej generacji. W porównaniu z poprzednim modelem, zastosowano mniejszy silnik spalinowy, współpracujący z systemem przekładni i silników elektrycznych EP50 firmy Allison Transmission i zmieniono jego lokalizację, przenosząc go z przedniego czionu na zwis tylny. O ile w pierwszej generacji do napędu stosowano dziewięciolitrowy silnik Cummins ISLe4 o mocy 250 kW (340 KM), o tyle w obecnie oferowanym modelu stosuje się silnik siedmiolitrowy serii ISBe4 o mocy 178 kW (250 KM). Pierwszy egzemplarz tego autobusu trafił do BSAG Brema. Kolejne zostały zakupione przez takie firmy jak: USTRA Hanower, MVG Monachium,

Josef Ettenhuber GmbH z Glonn-Schlacht, MPK Poznań i STP Strasburg.

W 2008 r. Solaris rozszerzył ofertę autobusów niskowejściowych. Obok wersji dwunastometrowej, bramy fabryki w Bolechowie opuściły także autobusy o długości 8,9 m oraz 15 m. Ten ostatni przystosowany jest do przewozu 68 pasażerów na miejscach siedzących. Adresowany jest on przede wszystkim do przewoźników regionalnych, obsługujących linie podmiejskie oraz międzymiastowe o krótkim dystansie. Aby zapewnić maksimum komfortu pojazd wyposażono w wysokie fotele z zagłówkami oraz półki na podręczny bagaż. Pojazd posiada niską podłogę od przednich po środkowe drzwi. Zajęcie miejsc w tylnej części pojazdu wymaga pokonania dwóch stopni. Pierwsze 6 egzemplarzy trafiło do austriackiego przewoźnika Ledermeier z Schwaz. Drugim modelem jest zgrabny Alpino 8,9 LE, który mimo kompaktowych wymiarów został wyposażony aż w 31 miejsc siedzących, czyli tyle ile oferuje standardowy autobus o długości 12 m.

W bieżącym roku Solaris zamierza wyprodukować 1200 autobusów, mimo niekorzystnych informacji gospodarczych. Na pewno postawienie poprzeczki tak wysoko wynika m.in. z zawartego latem ub.r. kontraktu na dostawę 320 autobusów do Aten. Jest to największe, jednorazowe zamówienie, jakie do tej pory wygrał producent z Bolechowa. Zamówienie warte ponad 80 mln euro obejmuje dostawy do Aten 220 autobusów Solaris Alpino o długości 8,6 m oraz 100 przegubowych autobusów Solaris Urbino 18. Wszystkie autobusy będą wyposażone m.in.: w specjalny system klimatyzacji, elektryczną rampę dla wózków inwalidzkich, system monitoringu, kabinę kierowcy z elektrycznie zamykaną szybą oraz rolety na bocznych szybach.

POLSKIE AUTOBUSY sp. z o.o. - Warszawa

W 2008 r. autobusy Autosana i Jelcza stanowiły 22,3% ogółu sprzedanych pojazdów. Łącznie Polskie Autobusy dostarczyły na polski rynek około 360 pojazdów



Autosan A0808M zastąpi w ofercie Polskich Autobusów Jelcza M083C Libero



Jedną z nowości Polskich Autobusów był miejski minibus Wetlina City

(spadek o 5,6%). Wielkość ta była zdominowana przez autobusy międzymiastowe (148) i miejskie (123). Po raz pierwszy Autosan utracił pozycję lidera w segmencie autobusów międzymiastowych na rzecz słupskiej Kapeny. Najpopularniejszym autobusem wyprodukowanym w Sanoku był Autosan A0909L (114) za sprawą dużego kontraktu na autobusy szkolne, który obejmował 72 pojazdy. Obok niego dużą popularnością cieszył się najnowszy produkt Polskich Autobusów – midibus Jelcz M083C Libero. Razem z bliźniaczym Autsanem A0808M Sancity został wyprodukowany w liczbie 46 egzemplarzy. Większość z nich trafiła do

Warszawy, gdzie obsługują osiedla domów jednorodzinnych na obrzeżach Warszawy, takich jak Fort Bema, Zielony Ursynów czy Białoleka. Pozostałe pojazdy trafiły m.in. do Krakowa, Skarżyska Kamiennej i Leszna.

Problemy finansowe Jelcza spowodowały ogłoszenie upadłości tej firmy. Jak na razie otwartą sprawą jest to, czy jeszcze ujrzymy nowe autobusy tej firmy. Ostatnie ubiegłoroczne kontrakty objęły przede wszystkim dostawy dla Warszawy. Obok Libero do stolicy dostarczono także 30 niskopodłogowych autobusów Jelcz M 1211/4. Tym samym od 1996 r. na polskie drogi trafiło ok. 650 takich autobusów.

Wśród nowości 2008 r., jakie Polskie Autobusy wprowadziły na polski rynek jest m.in. miejska wersja minibusu Autosan Wetlina z obniżoną podłogą na zwisie tylnym. Ten mały minibus bazuje na podwoziu Mercedesa Vario 818D – tym samym, co Jelcz M081MB Vero. Pojazd napędzany jest silnikiem Mercedesa BlueTec4 o mocy 130 kW (177 KM). Ciekawą linię nadwozia zaprojektowała firma Nc.Art z Sękocina. Wejście do autobusu umożliwiają dwie pary drzwi w układzie 0-2-2 otwierane pneumatycznie z miejsca kierowcy. Autobus przystosowany jest do przewozu 32 pasażerów, w tym 28 na miejscach siedzących.

Kolejną z nowości był autobus międzymiastowy Eurolider, który zapoczątkowuje wprowadzenie nowej generacji pojazdów. Model zaprezentowany podczas Transexpo to dwuosiowy autobus o długości 13,2 m przeznaczony do przewozu 51 pasażerów na wygodnych fotelach z wysokimi oparciami. Zgodnie z planami, nowa rodzina autobusów ma obejmować także pojazdy o długości 9,7; 11 i 12,5 m. Bryła nadwozia charakteryzuje się modnymi obecnie, ostrymi liniami i krzywiznami w stylu „sharp-cut”. Konstrukcja nośna nadwozia została wykonana ze stali konstrukcyjnej, a poszycie ze stali nierdzewnej. Na życzenie klienta struktura nośna może być wykonana ze stali nierdzewnej. Premierowy egzemplarz posiadał dwie pary drzwi, w układzie 1-1-0. Autobus został wyposażony w windę Braun UVL, umożliwiającą zabranie osób niepełnosprawnych. Ciekawostką jest zastosowanie w środkowych drzwiach dodatkowego otwieranego ręcznie skrzydła, po rozłożeniu którego szerokość drzwi wzrasta z 720 mm do ponad 900 mm. Umożliwia to wprowadzenie do pojazdu nawet największych wózków elektrycznych.

W modelach dwunasto- i trzynastometrowych zamontowano sześciocylindrowe silniki Renault DXi7 o pojemności 7,2 dm³ i mocy 235 kW (320 KM) oraz Cummins ISBe o pojemności 6,7 dm³ i mocy 220 kW (300 KM). W mniejszym modelu o długości 9,7 m stosowane będą czterocylindrowe jednostki Renault DXi5 o pojemności 4,8 dm³ i mocy 140 kW (190 KM) oraz Cummins ISBe o pojemności 4,5 dm³ i mocy 136 kW (185 KM). Silniki te współpracują z mechanicznymi skrzyniami biegów ZF 6S-1200 (w modelu 9,7 m: 6S-700) lub automatycznymi Allison T350R (w modelu 9,7 m: T280R). Pierwsze 5 pojazdów nowego modelu trafiło do Szwecji. W planach jest także wprowadzenie wersji niskowejściowej.

Eksport Polskich Autobusów nie jest tak imponujący jak Solarisa, lecz w dalszym



Eurolider to najnowsza oferta Autosanu

ciągu jest rozwijany. Autobusy z Sanoka trafiły m.in. na Węgry i do Szwecji. Na przestrzeni trzech minionych lat na rynku szwedzkim sprzedano już 100 autobusów. Jubileuszowym pojazdem okazał się turystyczny minibus Wetlina.

Kapena SA - Słupsk

Kapena od wielu lat specjalizuje się w produkcji i sprzedaży autobusów lokalnych i kombi we wszystkich klasach pojemności. Na 268 sprzedanych autobusów lokalnych, aż 128 stanowiły pojazdy wyprodukowane w Słupsku. Tym samym Kapena przejęła pozycję lidera w tym segmencie, kontrolując 47,8% rynku. Łącznie Kapena sprzedała 225 autobusów, podczas gdy rok wcześniej tylko 136. Najpopularniejszym autobusem oferowanym przez Kapenę w Polsce była Tema. Razem z 21 autobusami w wersji szkolnej do polskich przewoźników trafiło łącznie 85 pojazdów tego modelu. W dalszym ciągu na wysokim poziomie utrzymuje się sprzedaż minibusu Irisbus C50 bazującego na Iveco Daily, którego sprzedano ponad 50 egzemplarzy. Kapena znacznie ożywiła swoją aktywność w segmencie autobusów miejskich. Tym razem, obok stałego klienta, jakim jest MZK Wałbrzych, 16 niskopodłogowych autobusów Citelis zakupił Mobilis, który wygrał przetarg na obsługę linii komunikacyjnych w Krakowie. Jedną z nowości, jaka została wprowadzona na rynek przez Kapenę, była niskowejściowa wersja Crosswaya. 5 takich autobusów zakupiły Jarocińskie Linie Autobusowe. Crossway LE należy do jednej z bardziej uniwersalnych konstrukcji. Może być z powodzeniem eksploatowany zarówno na liniach miejskich jak i podmiejskich. Inną z nowości był niskopodłogowy minibus Urby, który trafił do Jarocina i PKS Lubin.



Czy Irisbus Domina pozwoli Kapenie umocnić pozycję w segmencie autobusów turystycznych?

Sprzedaż autobusów klasy kombi Irisbus Crossway nieznacznie spadła w porównaniu z 2007 rokiem. Głównie do przedsiębiorstw PKS trafiło 18 autobusów Crossway w wersji dwunastometrowej i 11 w wersji midi o długości 10,6 m. Kapena bardzo pozwoli rozwija sprzedaż w segmencie autobusów turystycznych, sprzedając dwa kolejne autobusy Irisbus Evadys HD. Aby zwiększyć dynamikę w tym segmencie, Kapena zamierza wprowadzić na polski rynek luksusowy autobus turystyczny Irisbus Domina.

Evobus Polska - Wolica

Spółka Evobus Polska, sprzedająca autobusy Mercedes-Benz i Setra zanotowała w 2008 r. największą dynamikę sprzedaży. Do klientów trafiło łącznie 210 autobusów, czyli o 150% więcej niż rok wcześniej. Tak dobry wynik był w głównej mierze

efektem realizacji dużego kontraktu na dostawę dla MPK Wrocław, które zakupiło 39 autobusów Citaro w wersji dwunastometrowej i 28 w wersji przegubowej. Docelowo w ramach kontraktu zostanie dostarczonych 100 autobusów. Obok Citaro w segmencie autobusów miejskich sprzedano pierwsze egzemplarze niskopodłogowego Conecto LF. Wraz z likwidacją Jelcza, Conecto LF może stać się ciekawą ofertą, zwłaszcza dla miast dysponujących nieco mniejszym budżetem dla odnowy taboru.

W segmencie autobusów turystycznych, Mercedes-Benz Tourismo stał się najpopularniejszym autobusem kupowanym w Polsce. W ubiegłym roku do rąk polskich odbiorców trafiły 34 autobusy, w tym 10 w wersji trzyosiowej. W ciągu dwóch lat tour-operatorzy zakupili łącznie 57 autobusów tego typu. Dla porównania



Irisbus Crossway w wersji midi w barwach PKS Zielona Góra



Irisbus Crossway LE stanowi nową ofertę Kapeny zarówno w segmencie autobusów miejskich jak i lokalnych

Scania Polska – Stara Wieś

Gdy w 2007 r. Scania-Polska sprzedała blisko 100 autobusów, wielu analityków uważało, że w następnych latach, poziom sprzedaży spadnie z powrotem do 35-40 egzemplarzy rocznie. Tymczasem w minionym roku, szwedzki koncern sprzedał w naszym kraju 98 autobusów. Bardzo dobry wynik sprzedaży determinowany był realizacją kontraktu na dostawę 52 autobusów miejskich Scania OmniCity N270 UB4x2 dla PKS Grodzisk Mazowiecki, który obsługuje południową część Warszawy i przyległe strefy podmiejskie. 10 kolejnych autobusów tej marki trafiło do Konina, Stargardu Szczecińskiego, Grudziądza i Opoła. Dla większości wymienionych przewoźników współpraca ze Scanią nie jest nowością. Są to przewoźnicy, którzy już wcześniej decydowali się na autobusy CNN113 MaxCi.

Nowością jaką w ubiegłym roku wprowadzono na polski rynek jest autobus klasy kombi i4, który zastąpił w ofercie model InterCentury. W i4 zastosowano wiele rozwiązań flagowego PB. Autobus adresowany jest przede wszystkim do przewoźników obsługujących regularne linie do 200 km długości. Jednak z uwagi na modułową konstrukcję i bogatą paletę wyposażenia, autobus może być wykorzystywany zarówno do przewozów turystycznych jak i szkolnych. Dzięki nowemu modelowi, Scania chce rozszerzyć swój rynek sprzedaży i pozyskać nowych klientów. W ciągu dwóch lat sprzedano około 400 egzemplarzy, chociaż zamówienia są trzykrotnie wyższe. To powoduje, że czas na realizację zamówienia jest dość długi.



Scania Irizar PB prezentowany na targach Transexpo

Patrząc na nadwozie i4, od razu można dostrzec duże podobieństwo do luksusowego PB. Nadwozie i4 jest przykładem czystej formy z prostymi i łagodnie zaokrąglonymi liniami. Zewnętrzny design bardziej kojarzy się z autobusem turystycznym, aniżeli autobusem liniowym. W porównaniu z InterCentury sztywność nadwozia i4 jest o 35% wyższa. Także odporność struktury na skręcanie jest większa o 30%. W przypadku zderzenia czołowego nadwozie i4 jest w stanie wchłonąć o 50% większą energię niż jego poprzednik. I4 napędzany jest silnikami Scanii DC9 lub DC12, spełniającymi normę Euro-4 przy zastosowaniu technologii EGR. We wnętrzu zabudowano ergonomiczne fotele, które zostały zaprojektowane

wspólnie z firmą Esteban. Fotele standardowo wyposażono w dwupunktowe pasy bezpieczeństwa. Opcjonalnym wyposażeniem są pasy trzypunktowe. Jak na autobusy liniowe, i4 wyróżnia się szerokim wyborem elementów wyposażenia wnętrza obejmującym m.in. system audio-wideo z ekranami LCD i nawigacyjny GPS. W przypadku autobusów liniowych przewidziano miejsce na montaż elektronicznych tablic kierunkowych. Na polskim rynku i4 będzie konkurować z takimi konstrukcjami jak MAN Lion's Regio, Setra S 400 MultiClass czy Irisbus Arway.

Na rynku autobusów turystycznych spółka ze Starej Wsi nieznacznie ustąpiła pola spółce Evobus-Polska. Łącznie do polskich klientów trafiło 35 autobusów Irizar NewCentury i Irizar PB. W dalszym ciągu w grupie tej znajduje się spora liczba luksusowych autobusów PB. W 2008 r. sprzedano 16 egzemplarzy, w tym 6 w wersji trzyosiowej. Tym samym obok Evobusa, także Scania-Polska sprzedaje największą liczbę autobusów klasy top.

Solbus – Solec Kujawski

W czerwcu 2008 r. fabryka w Solcu Kujawskim święciła pięciolecie swojego istnienia. W tym czasie bramy fabryki opuściło prawie 650 autobusów, głównie lokalnych i kombi. Firma zaczęła działalność w 2003 r. zatrudniając 39 pracowników. Wtedy to w fabryce wyprodukowano 35 autobusów. Początkowo były to licencyjne autobusy miejskie i lokalne SOR serii B i C. W 2004 r. oferta została rozszerzona o model autobusu klasy kombi LH. W szczytowym



Trzyosiowa wersja Scanii i4L



Premierowy pokaz najnowszego autobusu Solbus w Toruniu

okresie bramy fabryki w Sadach opuściło łącznie 1340 pojazdów, czyli o 40% więcej niż w 2007 r. Głównym powodem tak słabej sprzedaży w naszym kraju były wydłużone czasy realizacji zamówienia, związane ze zwiększeniem sprzedaży w Europie, w związku z czym MAN Star Trucks nie mógł spełnić wymagań stawianych odnośnie terminu realizacji kontraktu w większości przetargów ogłaszanych w Polsce. Ponadto tak jak większość globalnych koncernów, MAN skupił swoją działalność na rynkach gwarantujących wyższą stabilność sprzedaży w dłuższym horyzoncie czasowym.

W segmencie autobusów turystycznych MAN Star Trucks sprzedał łącznie 19 pojazdów, utrzymując jedenastoprocentowy udział w rynku. Najpopularniejszym modelem w Polsce w roku ubiegłym, tak jak na przestrzeni minionych trzech lat, był trzyosiowy MAN Lion's Coach L, którego sprzedano 11 egzemplarzy. Obok autobusów MAN, spółka z Wolicy sprzedała także 3 autobusy turystyczne Neoplan, w tym 2 egzemplarze Citylinera nowej generacji oraz Starlinera, który w ramach kampanii „Krewniacy” będzie bazą do budowy ambulansu do poboru krwi.

MAN dołączył do grona firm oferujących autobusy lokalne, sprzedając gminie Nadarzyn pierwszy egzemplarz autobusu Lion's Regio. Podobnie jak i4, także Lion's Regio adresowany jest przede wszystkim do przewoźników obsługujących regularne linie komunikacyjne o długości rzędu 100-200 km. Dzięki szerokiej palecie opcji pojazd ten może być z powodzeniem eksploatowany na liniach podmiejskich do 50 km, jak również może być wykorzystywany przy okazjonalnych przewozach turystycznych. Autobus ten jest doskonałą ofertą zarówno dla dużych przewoźników obsługujących linie regionalne oraz przewozy turystyczne, którym zależy na zachowaniu jak największej unifikacji taboru, a także dla przewoźników małych chcących przy pomocy jednego lub dwóch autobusów zapewnić możliwie jak najszerszy zakres usług.

Lion's Regio jest przykładem synergii produktowej koncernu. Bliźniaczym modelem Lion's Regio jest Neoplan Trendliner. Mimo wspólnych cech konstrukcyjnych, każdej z rodzin nadano indywidualny charakter, dzięki zastosowaniu innych elementów stylistycznych nadwozia oraz innej kompletacji wyposażenia wnętrza. W budowie autobusu wykorzystano wiele sprawdzonych rozwiązań z ciężarówek TGA. Zastosowanie komponentów produkowanych



Instalacja LNG w Solcity SM12 podczas Transexpo w Kielcach

W ubiegłym roku Solbus po raz pierwszy pokazał w pełni niskopodłogowy autobus miejski Solcity SM12 o długości 12 m, który może pomieścić ok. 110 pasażerów. W porównaniu z innymi autobusami tej klasy oferowanymi w Polsce, Solbus SM12 wyróżnia się niższą o ponad jedną tonę masą własną pojazdu. Ma to bezpośrednie przełożenie na niższe zużycie paliwa. Autobus z wieżowym układem silnika, napędzany jest sześciolitrowym silnikiem Cummins ISBe4 o mocy 184 kW (250 KM). Dzięki układowi SCR, silnik spełnia normę emisji Euro-4. W układzie napędowym stosowana jest opcjonalnie automatyczna skrzynia biegów Voith DIWA D854.5 lub ZF 6HP504C. Pierwsze 5 egzemplarzy zostało zakupionych przez prywatną spółkę Warbus, obsługującą część linii komunikacyjnych w Gdańsku. Obecnie trwają prace nad przegubową wersją tego autobusu. Podczas targów w Hanowerze, a potem na Transexpo, Solbus pokazał także SM12 zasilany ciekłym gazem ziemnym LNG, z silnikiem Cummins ISLG spełniającym normę EEV. Wprowadzając nowy wyrób na rynek, Solbus potwierdził swe aspiracje przejęcia części rynku w segmencie autobusów miejskich klasy maxi i mega.

MAN Star Trucks - Wolica

MAN zamknął ubiegłoroczną sprzedaż liczbą 32 autobusów. Pozwoliło to osiągnąć spółce udział w rynku na poziomie 2%. W porównaniu z 2007 rokiem zanotowano spadek sprzedaży o 61%. W segmencie niskopodłogowych autobusów miejskich MAN Star Trucks sprzedał łącznie 12 autobusów. Było to o 52 pojazdy mniej niż rok wcześniej. Dla porównania w tym samym

okresie z Solca wyjeżdżało blisko 150 autobusów rocznie. Od 2005 r. rozpoczęto prace nad autobusem własnej konstrukcji. Pierwszym był niskowejściowy autobus miejski SN11M. Rok później Solec zaprezentował autobus klasy kombi Soltour. W 2007 r. do produkcji wszedł autobus lokalny Solway. Obecnie fabryka zatrudnia około 230 pracowników.

Jednak mijający rok to także kolejny rok spadku sprzedaży. Polscy klienci zakupili 89 autobusów, o 17 mniej niż rok wcześniej. Najpopularniejszymi autobusami z Solca były autobusy lokalne Solway zarówno w wersji jedenasto- jak i dziesięciometrowej. Stanowiły one blisko 52% produkcji.



Kolejna nowość w segmencie autobusów kombi MAN Lion's Regio

na skalę masową, pozwoliło uzyskać bardzo korzystną cenę pojazdu w stosunku do oferowanych rozwiązań, obniżyć koszty eksploatacji w zakresie planowanych obsługa i napraw oraz dało możliwość swobodnego korzystania z szerokiej sieci serwisowej. W autobusie wykorzystano także wiele rozwiązań z autobusów turystycznych, dzięki czemu komfort podróży jest porównywalny z autobusami wyższej klasy. Nowe materiały i komponenty pozwoliły obniżyć masę własną pojazdu, co wpłynęło na obniżenie zużycia paliwa. Przy konstruowaniu autobusów wykorzystano najnowsze rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa biernego i czynnego oraz znacznie zwiększono podatność obsługową, ułatwiając dostęp do podstawowych komponentów i stosując wiele podzespołów niewymagających obsługi. Komora silnika od początku została zaprojektowana pod kątem zabudowy silników spełniających normę czystości spalin Euro-4, Euro-5 i EEV.

VDL Bus & Coach Polska

W 2008 r. spółka ze Straszkowa zmieniła swoją nazwę z VDL BOVA Polska na VDL Bus & Coach Polska. To efekt zmian organizacyjnych prowadzonych w ramach całego koncernu. Należy mieć nadzieję, że usunięcie z nazwy spółki tak renomowanej nazwy nie wpłynie na wielkość sprzedaży w kolejnych latach. Tak jak w poprzednich latach spółka VDL Bus & Coach Polska sprzedaje tylko i wyłącznie autobusy turystyczne. W segmencie tym od wielu lat kontroluje rynek w granicach 20%. W dalszym ciągu najpopularniejszym autobusem oferowanym przez spółkę pozostaje VDL BOVA Futura, sprzedawana głównie

w wersji dwuosiovej o długości 12,8 m. Futura stanowi blisko 70% sprzedanych pojazdów przez VDL Bus & Coach Polska, chociaż od dwóch lat wycofano się z produkcji trzyosiowych modeli Futury o długości 14 i 15 m. Od roku 2000 na polskim rynku sprzedano łącznie 130 autobusów tego modelu. Z roku na rok wzrasta sprzedaż pozycjonowanego wyżej modelu Magiq. W ubiegłym roku polscy przewoźnicy zakupili 7 egzemplarzy tego pojazdu, w tym 3 w wersji trzyosiowej.

W przypadku autobusów klasy mega, sprzedano także pierwsze egzemplarze luksusowych autobusów Jonckheere JSD. Nadwozie nowego autobusu jest przedstawicielem trendu „sharp-cut” – charakteryzuje się prostymi liniami bez stosowania



VDL Jonckheere JSD to próba wejścia w segment autobusów luksusowych



Prezentując model VDL Citea, spółka ze Straszkowa sonduje możliwość wejścia w segment autobusów miejskich w Polsce



MAZ 203 podczas testów w Lublinie

zbędnych udiwnień. Najnowszy produkt VDL został zaprojektowany przez Axela Enthovena – tego samego projektanta, który na początku lat 80. wymyślił ciągle atrakcyjną sylwetkę Bovy Futura, czy 10 lat później Bovy Magiq. Niemal prostopadłe linie Jonckheere stanowią ciekawy kontrast w odniesieniu do zaokrąglonych nadwozi autobusów VDL BOVA. Autobus napędzany jest silnikiem DAF MX 340S2 o pojemności 12,9 dm³ i mocy 340 kW (460 KM), osiągającym normę Euro-5 przy wykorzystaniu technologii SCR. W układzie przeniesienia napędu obok skrzyni ośmiobiegowej stosowana jest także dwunastobiegowa, automatyczna skrzynia biegów ZF As-Tronic. Zgodnie z obowiązującymi standardami autobus wyposażono w elektroniczny układ uruchamiający hamulce EBS, instalację elektryczną w architekturze CAN, systemy przeciwpoślizgowe ABS/ASR i system kontroli trakcji ESP. Autobus wyróżnia się bardzo bogatym wyposażeniem wnętrza.

Oczywiście VDL Bus & Coach w swoich planach nie zamierza poprzestać tylko na segmencie autobusów turystycznych. Na ostatnich targach Transexpo, zaprezentowano polskim klientom najnowszą konstrukcję w pełni niskopodłogowego autobusu miejskiego VDL Citea. Bryłę pojazdu, tak jak w przypadku VDL Jonckheere, zaprojektował Axel Enthoven. W pojeździe zastosowano kilka elementów stylistycznych z VDL Jonckheere, takich jak układ przednich i tylnych reflektorów. Citea wraz z lekkim Ambassadors ma tworzyć możliwość jak najszerzą ofertę dla przewoźników

miejskich. W konstrukcji nadwozia wykorzystano profile ze stali nierdzewnej, aluminium i elementy typu „sandwich”. Autobus standardowo napędzany jest sześciocylindrowym silnikiem Cummins ISBe o pojemności 6,7 dm³ i mocy 183 kW (250 KM) w zabudowie wieżowej. Alternatywą może być silnik DAF PR228S o pojemności 9,2 dm³ i mocy 228 kW (310 KM).

MAZ Auto Poland - Piaseczno

MAZ Auto Poland z siedzibą w Piasecznie próbuje swoich sił na polskim rynku autobusów od kilku lat. Na początku sprzedaży ograniczała się do kilku autobusów

niskopodłogowych serii 103, budowanych w Mińsku na podstawie licencji Neoplana. Zmiana polityki firmy nastąpiła w 2007 r., kiedy to do Polski sprowadzono testowy egzemplarz modelu 203, autobusu niskopodłogowego własnej konstrukcji. W tym samym czasie, podczas kieleckich targów Transexpo, MAZ Auto Poland zaprezentował szeroką gamę produkowanych modeli. W ubiegłym roku spółka sprzedała 25 egzemplarzy autobusów miejskich, głównie modelu 203. 12 spośród tych autobusów trafiło do Kielc. MAZ zamierza zwiększyć swój udział w Polsce, dzięki powiększeniu sieci sprzedaży. Pod koniec ubiegłego roku MAZ Auto Poland podpisał umowę z firmą dystrybucyjną ARPI BUS z Warszawy. Obok tej firmy MAZ posiada swoich dealerów także w Gliwicach i Solcu Kujawskim.

Volvo Polska, Autobusy - Wrocław

Volvo Polska Autobusy sprzedało w 2008 r. tylko 8 autobusów (!). To o 27 mniej niż rok wcześniej. Sprzedaż ograniczyła się jedynie do autobusów turystycznych serii 9700. Jednak i w tym przypadku poziom sprzedaży spadł o 11%. Mijający rok przejdzie także do historii jako pierwszy, kiedy to od ponad czternastu lat obecności w Polsce nie sprzedano żadnego autobusu miejskiego, chociaż fabryka we Wrocławiu pracuje na pełnych obrotach. Volvo zawiesiło także całkowicie działania promocyjne w Polsce. Firma była jedynym nieobecny podczas ubiegłorocznej edycji targów Transexpo w Kielcach.



Sprzedaż koncernu Volvo ograniczyła się tylko i wyłącznie do modelu 9700