



Wojciech Miechowicz

Ostre wejście Autosana w segment autobusów miejskich

W Wojnowie można było zapoznać się z niemal całą ofertą produkcyjną autobusów miejskich z Sanoka

Chociaż tradycje produkcji autobusów miejskich przez Autosan sięgają lat 60. ubiegłego wieku, to tak naprawdę dopiero w tym roku fabryka z Sanoka przedstawiła kompleksową ofertę pojazdów w tym segmencie. W latach 50. bramy fabryki opuścił popularny autobus Star N52. W ciągu kilkunastu lat produkcji powstało blisko 2,5 tys. pojazdów tego typu. Kolejne dwie dekady to epoka autobusu integralnego serii H01, H25, H27 i H100, ściśle zunifikowanego z samochodem ciężarowym Star 25, który niemal na stałe wpisał się w krajobraz polskich miast średniej wielkości i małych miasteczek. Do rąk polskich przewoźników trafiło łącznie blisko 4,5 tys. tych pojazdów. W końcowych dwudziestu latach ubiegłego wieku, oferta autobusów miejskich zdominowana była przez dwudrzwiowy autobus Autosan H9-35, którego wyprodukowano 5,5 tys. W międzyczasie oferta średniopojemnych autobusów miejskich została rozszerzona o minibusy serii H6 i H7. Pomimo, że gama produkowanych na potrzeby miast modeli ograniczała się do dwóch czy trzech typów, to Autosan ciągle wypuszczał sygnały na rynek o znacznie większych ambicjach. Warto wspomnieć o takich konstrukcjach, jak dziesięciometrowy midibus z nadwoziem z aluminium A1010M z 1994 r., dwunastometrowy autobus niskopodłogowy A8844MN Stokrotka z 2001 r., czy A0808MN Koliber

z 2002 r., który był protoplastą obecnie produkowanego Autosana Sancity 09LE.

Sytuacja uległa diametralnej zmianie od ubiegłego roku, kiedy to podczas targów Transexpo w Kielcach zaprezentowano prototyp nowego autobusu niskowejściowego Sancity 12LE. W ciągu roku rodzinę tych pojazdów rozszerzono o 2 modele autobusów niskopodłogowych standardowego Sancity 12LF i przegubowego Sancity 18LF.

Nowe modele to element strategii rynkowej wprowadzanej przez nowego prezesa Zarządu spółki Autosan SA – Adama Smolenia. Autosan ma zamiar przedstawić interesującą ofertą nie tylko przewoźnikom, którzy realizowali odnowę taboru w oparciu o pojazdy Jelcza i Solbusa, ale także tym wszystkim, którzy do tej pory kupowali autobusy z Bolechowa lub u producentów globalnych. Aby przedstawić



Star N52 – pierwszy miejski autobus, który opuścił bramy fabryki w Sanoku

aktualne dokonania spółki i kierunki rozwoju sanockiego producenta w zakresie pojazdów miejskich, zorganizowano w dniach 17-19 listopada 2010 r. Konferencję Techniczno-Handlową, na którą zostali zaproszeni przedstawiciele przedsiębiorstw świadczących usługi miejskiego transportu zbiorowego, a także dostawcy współpracujący z Autosanem. Konferencja odbyła się w malowniczej scenerii, na terenie renesansowego pałacu w Wojanowie, w pobliżu Jeleniej Góry.

Pierwszego dnia organizatorzy zaplanowali Wieczór Dostawców i Kooperantów, podczas którego zaproszone firmy mogły zaprezentować przewoźnikom swoją ofertę handlową. Następnego dnia w godzinach przedpołudniowych odbyła się konferencja oraz zwiedzanie wystawy autobusów. Konferencję rozpoczął prezes Zarządu Autosan SA Adam Smoleń, który w trakcie swojego wystąpienia omówił proces restrukturyzacji i plan rozwoju spółki. Proces restrukturyzacji firmy rozpoczęty na początku 2010 r., ma na celu zmianę podejścia do rynku i klientów, tak aby sprostać coraz większej na polskim rynku konkurencji. Do 2009 r., w ofercie Autosana znajdowały się głównie pojazdy międzymiastowe, brak natomiast było autobusów miejskich. Wynikało to z dawnego podziału zadań i kompetencji w grupie Polskie Autobusy, gdzie w autobusach miejskich specjalizował się Jelcz. Po upadku Jelcza, Autosan postanowił wypełnić to miejsce i już w 2008 r. zapowiedział rozpoczęcie prac nad nową rodziną autobusów miejskich. Podczas targów Transexpo w Kielcach we wrześniu 2009 r., miała miejsce premiera pierwszego autobusu z rodziny Sancity – dwunastometrowego, niskowejściowego Sancity 12LE. Prezentacja kolejnego przedstawiciela z rodziny autobusów miejskich, niskopodłogowego Sancity 12LF, odbyła się pół roku później podczas targów Silesia KOMUNIKACJA w Sosnowcu. Jak na razie ostatnim zaprezentowanym modelem rodziny Sancity był przegubowy 18LF, którego premiera miała miejsce podczas tegorocznych targów Transexpo w Kielcach, gdzie zdobył wyróżnienie Targów Kielce. Prezes Autosana zapewnił, że wszystkie autobusy z rodziny Sancity mogą skutecznie obsługiwać linie miejskie i spełniają wszystkie wymagania jakościowe i techniczne, których aktualnie oczekują przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej.

Dalsze etapy rozwoju nowej rodziny zaprezentował wiceprezes Zarządu Autosan SA Adam Choroszy – wieloletni dyrektor ds. rozwoju fabryk w Jelczu i Solbusie.



Autosan H9-35 to pojazd, który już coraz rzadziej można spotkać na ulicach polskich miast



Prezentując niskopodłogowy Autosan A8844 MN Stokrotka, producent z Sanoka dał sygnał, że myśli poważnie o segmencie autobusów miejskich. Na zrealizowanie tych planów trzeba było czekać blisko 10 lat



Jeden z premierowych pokazów midibusu Koliber

Docelowo oferta Autosana obejmować ma wszystkie klasy pojazdów miejskich. W klasie mini będzie to Wetlina City budowana na podwoziu Mercedes-Benz Vario oraz integralny Sancity 9LE, który wkrótce zostanie poddany redesignowi, tak aby jego forma była dostosowana do stylistyki całej rodziny Sancity. W trakcie projektowania jest już przedstawiciel klasy midi – model 10LE, którego prezentacja ma się odbyć w drugiej połowie 2011 r. Na rynku ma on konkurować z takimi produktami, jak Solaris Urbino 10, MAN Lion's City M czy Mercedes-Benz Citaro K. W segmentach autobusów dużej pojemności, klient ma do wyboru 3 typy pojazdów, 12LE, 12LF i 18LF wyposażone w silniki Cummins lub IVECO o mocy od 183 do 243 kW i automatyczne skrzynie biegów ZF lub Voith.

Już wkrótce segment autobusów maxi zostanie rozszerzony o autobus z napędem hybrydowym na bazie Sancity 12LF. Z kolei w klasie mega już niedługo powinien być zaprezentowany Sancity 18LF wyposażony w silnik MAN D2066 o pojemności 10,5 l i mocy 234 kW spełniający normę emisji spalin EEV przy wykorzystaniu technologii recyrkulacji spalin EGR, który nie wymaga stosowania płynu AdBlue.

Autobusy z rodziny Sancity charakteryzują się wysokim stopniem unifikacji, obejmującym m.in. zespoły jezdne, układ kierowniczy, podzespoły pneumatyczne i elektryczne, układ chłodzenia, skrzynie biegów, stanowisko kierowcy, drzwi, oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne. Konstrukcja nadwozia wykonana jest z rur



Prezes Zarządu Autosan SA Adam Smoleń



Wiceprezes Zarządu Autosan SA Adam Choroszy

Tab. 1. Przykładowe dane techniczne autobusów miejskich Autosan

Typ	Autosan Wetlina	Autosan Sancity 9LE	Autosan Sancity 12LE	Autosan Sancity 12LF	Autosan Sancity 18LF
Długość	7 965	8 550	12 120	12 000	18 000
Szerokość	2 440	2 420		2550	
Wysokość	2 760	2 630	3 030		2890
Liczba miejsc ogółem	37-41	53-60	108-112	96-110	180
Liczba miejsc siedzących	12-17	15-20		27-41	34-49
Silnik	Mercedes-Benz		Cummins		IVECO Cursor
Pojemność [dm ³]	4,2	4,5	6,7		7,2
Norma czystości spalin	Euro-5		Euro-5 lub EEV		EEV
Moc [kW (KM)]	130 (177)	136 (185)	184 (250)	213 (290)	243 (330)
Skrzynia biegów	manualna z retarderem elektromagnetycznym	manualna ZF z retarderem elektromagnetycznym		automatyczna ZF Ecolife lub Voith DIWA 5 z retarderem	
Uwagi				Autobus posiada Unijne Świadczenie Homologacji	Autobus w sprzedaży od II kwartału 2011 r.



W segmencie mini, głównym produktem będzie Wetlina City



Mimo użycia typowego podwozia samochodu dostawczego, na tylnym zwisie Wetliny City wypracowano przestrzeń z niską podłogą

o profilu kwadratowym lub prostokątnym ze stali nierdzewnej, łączonych ze sobą za pomocą spawania. Na poszycie zewnętrzne składają się panele aluminiowe oraz tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym, klejone do szkieletu, w sposób umożliwiający ich łatwą wymianę w razie uszkodzenia. Nadwozia autobusów 12LE, 12LF i 18LF są identyczne do tylnej krawędzi drugich drzwi, natomiast autobusy 12LF oraz 18LF mają ten sam tył. Cały wysiłek konstruktorów z Autosana był położony na obniżeniu masy własnej pojazdu, dzięki czemu wszystkie oferowane modele charakteryzują się wyższą pojemnością niż konkurencja. Niższa masa ma mieć także przełożenie na niższe zużycie paliwa. Mimo znacznego odchudzenia pojazdów, producent zapewnia, że nie ma to żadnego wpływu na ich wytrzymałość i trwałość. Aby zachować pełną skuteczność podczas przetargów, autobusy serii Sancity obejmują szeroki zakres wyposażenia dodatkowego, w skład którego wchodzi:

- komplet elektronicznych tablic kierunkowych z kasownikami i autokomputerem,
- zestaw monitoringu wnętrza obejmujący kamery, rejestrator i monitor montowany w kabinie kierowcy;
- układ centralnego smarowania,
- układ automatycznego dozowania oleju do silnika,
- klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej lub tylko stanowiska kierowcy,
- kabina kierowcy typu zamkniętego,
- układ poziomu zużycia paliwa EDM,



Sancity 09LE to typowy autobus z silnikiem zabudowanym w tylnej części pojazdu



W pełni niskopodłogowy Autosan Sancity 12LF



Rura wydechowa w Sancity 12LF została wprowadzona ponad linię dachu



Największy autobus w rodzinie – przegubowy Sancity 18 LF



Cztero dwuskrzydłowych drzwi znacznie przyspiesza wymianę pasażerów na przystankach



Schówek i panel sterowników dodatkowego wyposażenia w kabinie kierowcy Sancity 18LF

- ❑ automatyczny system detekcji i gaszenia pożaru w komorze silnika,
- ❑ autoalarm wraz z immobiliserem,
- ❑ system bramek na podczerwień przeznaczony do liczenia pasażerów.

Nie można zapomnieć o elementach zwiększających komfort podróży, jak: siedzenia pasażerskie z miękką wkładką tapicerską, elementy poprawiające stylistykę pojazdu, do których należy zaliczyć malowanie dekoracyjne w pasy o różnej formie graficznej lub ozdobne kołpaki kół.

Producent udziela na swoje produkty 2 lata gwarancji ogólnej, 5 lat na powłokę lakierniczą i 10 lat na perforację nadwozia. Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej mogą liczyć na wsparcie serwisowe poprzez nadanie autoryzacji, szkolenie pracowników, dojazd wyspecjalizowanych serwisantów z jednej z 50 Regionalnych Autoryzowanych Stacji Obsługi Autosan czy dojazd serwisu fabrycznego z Autasan SA. Autosan zapewnia także dostęp wszystkim swoim klientom poprzez internet do Centralnej Bazy Danych Autobusów, który zawiera katalog części zamiennych, katalog pracochłonności, instrukcje napraw i obsługi, pliki konfiguracyjne sterowników i wartości parametrów nastawczych do poszczególnych typów. Dystrybucja części zamiennych prowadzona jest przez Magazyn Centralny Centrum sp. z o.o. w Warszawie oraz 3 Regionalne Centra Dystrybucji w Jelczu-Laskowicach, Starachowicach i Sanoku.

Aby działalność spółki była jak najmniej narażona na ciągle zmieniającą się koniunkturę rynkową, obok produkcji autobusów, Autosan prowadzi także inne działania produkcyjno-usługowe w następujących filarach:

- ✱ wyroby dla kolejnictwa (nadwozia, podwozia),
- ✱ wyroby specjalnego przeznaczenia, przeważnie dla wojska,
- ✱ usługi remontowe, laboratoryjne i sprzedaż części zamiennych do autobusów.

Obok Autosana, na konferencji swoją ofertę zaprezentowała także firma TEZANA – przedstawiciel firmy Allison na Polskę oraz DRABPOL, specjalizujący się m.in. w sprzedaży i obsłudze tachografów, stanowisk kierowcy Continental VDO, systemów pomiaru zużycia paliwa i systemów zarządzania flotą. Po spotkaniach branżowych, uczestnicy konferencji wzięli udział w przejeździe prezentowanymi pojazdami do Świeradowa Zdroju do stacji kolejki gondolowej na szczyt Stoku Izerskiego. Sancity prezentowały się również atrakcyjnie w górskich krajobrazach, jak w pejzażu miejskich ulic.