



Swoją „przygodę” z produkcją autobusów Krzysztof Olszewski rozpoczął na początku lat 80., kiedy podjął pracę w berlińskiej fabryce Neoplana, a po 4 latach objął stanowisko jej dyrektora i pełnił tę funkcję przez 10 lat. Firma Neoplan była własnością rodziny Auwärterów i po uzyskaniu od niej zgody,

- Właściciele firmy Solaris Bus & Coach, państwo Solange i Krzysztof Olszewscy

Krzysztof Olszewski na początku lat 90. rozpoczął samodzielną działalność w Polsce. W 1994 r. założył firmę Neoplan Polska.

na, zainteresowały się nią przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej i w naszych miastach pojawiły się modele Urbino 15 i Urbino 18. Cyfry przy nazwie modeli oznaczają długość w metrach obu pojazdów, drugi z wymienionych to przegubowiec.

Ważnym wydarzeniem było przejęcie niemieckiego Neoplana przez inną niemiecką firmę - MAN. W efekcie powstał holding NeoMAN, a firma Neoplan Polska zmieniła nazwę na Solaris Bus & Coach i od tego czasu (wrzesień 2001 r.) stała się całkowicie niezależnym polskim przedsiębiorstwem.

AUTOBUSY Z BOLECHOWA

Zdzisław Podbielski

Jeśli zapytamy przeciętnego Polaka, jakie zna autobusy polskiej produkcji, bez wahania otrzymamy odpowiedź - Autosany i Jelcze. Rzeczywiście, to one są najczęściej spotykane na naszych drogach. Niekiedy już od dawna znajdują się w eksploatacji i nie zawsze wyglądają estetycznie. Od kilku lat ten stan się zmienia i teraz największym dostawcą autobusów miejskich jest Solaris. Tej marki autobusy są nowoczesne, jeżdżą już w 45 polskich miastach.

Solaris to marka, pod którą występują produkty najmłodszej polskiej fabryki autobusów. W niej powstają nie tylko odmiany miejskie, ale również pozamiejskie, luksusowe - turystyczne, specjalnego przeznaczenia oraz trolejbusy. Znaczna część produkcji, bo aż 60%, kierowana jest na eksport, do 11 krajów naszego kontynentu. Autobusy te kupują m.in.: Niemcy, Łotwa, Czechy, Francja i Szwajcaria.

Najwyższy czas, aby podać, jaka to polska wytwórnia. Nosi nazwę Solaris Bus & Coach i mieści się w Bolechowie koło Poznania. Jest firmą rodzinną, założoną przez małżonków Krzysztofa i Solange Olszewskich. Istnieje osiem lat, a jej powstanie wiąże się z pasją założycieli i doświadczeniem zawodowym pana Krzysztofa.

- Urbino 10 jest pierwszym Solarisem z systemem OBD



Najpierw sprzedawano niemieckie autobusy, a dwa lata później w zaadaptowanej i rozbudowanej hali w Bolechowie rozpoczął się montaż pierwszych w Polsce niskopodłogowych autobusów marki Neoplan. Były to odmiany miejskie i w nich się wyspecjalizowano. Ta specjalizacja dość szybko doprowadziła do opracowania własnej konstrukcji.

W 1999 r., przy udziale projektantów z berlińskiej firmy IFS Designatelier, powstał pierwszy miejski niskopodłogowy autobus Solaris Urbino. Konstrukcja takich autobusów okazała się bardzo uda-

Pojawiły się nowe konstrukcje autobusów i nadwoziowo zunifikowane z nimi trolejbusy.

Krótki przegląd nowości bolechowskiej firmy zaczniemy od trolejbusów. Noszą one nazwę Trolino i jeżdżą już w Gdyni i Tychach. Dla Czech wykonano pierwszy na świecie trolejbus 15-metrowej długości, w Rzymie już jeżdżą 18-metrowe przegubowce - najpierw będzie ich 30 sztuk, a niebawem zacznie się realizacja zamówienia na dalsze 60 sztuk, natomiast władze Neapolu zakupiły 10 trolejbusów 12-metrowej długości.

Podczas trwania międzynarodowych targów Busworld w belgijskiej miejscowości Kortrijk, które odbyły się w październiku 2003 r., ogłoszono wyniki europejskiego konkursu na turystyczny autobus roku 2004 (Coach of the Year). Wielki sukces odniosła polska Vacanza 12 marki Solaris, która ex aequo z Volvo 9700 zajęła 2. miejsce, za MAN-em Lions Star i Scanią Irizar PB, którym to autobusom, też

● Trolejbus Trollino 18 na ulicach Rzymu

razem, przyznano pierwszą lokatę. Na wspomnianych targach zaprezentowano także nowy autobus miejski Solaris Urbino 10, a nieco później odbyła się prezentacja turystycznej Vacanzy 13.

Poniżej podajemy nieco szczegółów dotyczących dwóch najnowszych autobusów Solarisa.



Największą innowacją Urbino 10 jest zastosowany system OBD (On Board Diagnostics). To komputerowy system diagnozujący autobus podczas eksploatacji. Na desce rozdzielczej jest wyświetlacz informujący o stanie: silnika, skrzyni biegów, systemu poziomującego, hamulców i żarówek. Po najechaniu kursorem na wyświetlaną ikonkę

sie, tym samym serwis może się wcześniej przygotować do wykonania naprawy.

Interesującą architekturą ma bogato przeszklone nadwozie turystycznego autobusu Solaris Vacanza 13. Wewnątrz jest komfortowo: półki bagażowe zamykane pokrywami typu samolotowego, kuchnia, lodówka, toaleta i najnowszej generacji system audio-video. Na ekranie zamontowanym w deskę rozdzielczą pojawiają się informacje dotyczące temperatury na zewnątrz i wewnątrz autobusu, układu nawigacji satelitarnej, uszkodzeń autobusu, urządzenia pomocnego przy manewrowaniu pojazdem (czujniki odległości).

Vacanza 13 jest wydłużoną wersją Vacanzy 12, budowaną w dwóch wersjach - przystosowaną do przewozu 53 lub 48 pasażerów. Zamiast dwóch, ma trzy osie jezdne. Pomimo 13-metrowej długości, autobusem można łatwo manewrować, jest zwrotny. Trzecia oś jest

● Vacanza 12 - laureat II nagrody w konkursie Coach of the Year 2004

skręcana zależnie od skrętu pierwszej osi, prędkości i kierunku jazdy (do przodu lub do tyłu).

Nadwozie Vacanzy 13 wykonano z nierdzewnych blach stalowych, a zewnętrzne pokrywy luków bagażowych z kompozytowego materiału Alu-Core produkcji szwajcarskiej. A w ogóle to wiele zespołów: układu napędowego i jezdne pochodzi od znanych europejskich producentów. Na przykład silnik o mocy 315 kW (430 KM) z firmy DAF, a elektroniczny układ uruchamiający hamulce z Wabco. Dzięki temu autobus jest niezawodny i korzysta

● Luksusowy autokar Vacanza 13 ma 3 osie jezdne i wyróżniającą się architekturę nadwozia.

z sieci serwisowej kooperujących firm. ●



Urbino 10 jest miejską odmianą, powstałą po udoskonaleniu poprzednika Urbino 9, może przewozić 81 pasażerów, w tym od 19 do 23 na miejscach siedzących. Według życzenia odbiorcy budowany jest w wersji dwu- lub trzydrzwiowej. Wyposażony został w układ poziomujący, umożliwiający pochylenie, tzw. przyklęk autobusu na przystankach, w celu obniżenia stopnia wejściowego do ok. 25 cm. Do napędu Urbino 10 można wybierać spośród dwóch silników; marki Iveco o mocy 179 kW (243 KM) i MAN o mocy 162 kW (220 KM), oba są dieslami.

(podobnie jak w komputerze), kierowca odczytuje błąd, jaki wystąpił w funkcjonowaniu zespołu lub elementu. Inną wielką zaletą systemu OBD jest zdalna diagnoza autobusu. Na ekranie komputera, ustawionego w zajezdni, wyświetlana jest usterka autobusu będącego na tra-

