

Ciekawe TRANSEXPO 2014



Tegoroczne targi TRANSEXPO, jedne z ciekawszych w ostatnich latach, były ostatnimi w cyklu rocznym: począwszy od 2016 r. będą odbywać się co 2 lata. Jak przystało na wydarzenie tej rangi, w sezonie 2014 nie zabrakło premier i interesujących prezentacji, wśród których największą była polska premiera nowego Solarisa Urbino. Wśród ok. setki wystawców XII Międzynarodowych Targów Transportu Zbiorowego znaleźli się m.in. Evobus, Scania, Iveco, SOR, Irizar, Solbus, Kapena, AMZ-Kutno. Nie zabrakło „busiarzy” i kilku ekscytujących niespodzianek. Próżno było natomiast szukać stoiska MAN-a, Volvo czy miejskich autobusów Scania.

Pierwszego dnia odbyła się gala wręczenia medali i wyróżnień za produkty i stoiska tegorocznych targów. W kategorii „Autobusy” jury nagrodiło Złotymi Medalami wszystkich startujących do nagrody, czyli EvoBus Polska za autokar Setra S 517 HDH, Iveco Czech Republic za autokar Crossway PRO i Solaris Bus & Coach za nowe Urbino. W kategorii „Części i wyposażenie autobusów” wyróżnienia przyznano firmom: Colmec Rudna za oponę ECOTIRE, Drabpol za wyświetlacz FAP PLUS z MultiViu Professional 12, EL-CAB i Mobitec za tablice kierunkowe MOBILED ULTIMA, Groeneveld Polska za niegrawitacyjny dozownik oleju z czujnikiem przechyłu oraz OE Industry za Multifunkcyjne Moduły Świetlne. Tytułami

„Zasłużonych dla komunikacji miejskiej” wyróżniono Zbigniewa Nosala, prezesa PKM w Jaworznie i Andrzeja Kowola, prezesa PKM w Tychach.

Nie tylko Solaris zaskoczył na tegorocznych TRANSEXPO. Ciekawie było również na stanowisku firmy **AMZ-Kutno**, nie tylko z powodu obecności krakowskiego akcentu w postaci autobusu AMZ CS12LF, należącego do firmy Mobilis. AMZ zaprezentował 8,5-metrowego „elektryka” i pojazd, który ma być częściowo produkowany w Kutnie: futurystyczny francuski autobus Safra Businova, który zwraca uwagę niecodziennym wyglądem i nietypowym układem hybrydowym. Zaczniemy od elektrycznego AMZ CitySmile 8,5 M, który powstał w ramach projektu dofinansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) i ma za sobą 3-miesięczne testy na liniach komunikacji miejskiej w Kutnie. Na noc wracał do producenta na ładowanie. Przygotowano do tego osobny licznik, dzięki czemu poznano faktyczne zużycie prądu. Po prezentacji w Kielcach autobus wróci do taboru MZK Kutno, by przez kolejne miesiące sprawdzić się w warunkach zimowych.

Do współpracy przy zaprojektowaniu AMZ CitySmile 8,5 M zaproszono Katedrę Pojazdów i Podstaw Budowy Maszyn Politechniki Łódzkiej, stawiając przed naukowcami cel budowy modułowego elektrycznego zespołu napędo-

wego, który mógłby być wykorzystany we wszystkich pojazdach rodziny CitySmile. Opracowano koncepcję napędu i dobrano komponenty, w tym falowniki, superkondensatory i akumulatory z gliwickiej firmy MBD, a także 9-fazowy synchroniczny silnik elektryczny TM4. Ponadto wspólnie z łódzką firmą Enika, która ma duże doświadczenie w układach napędowych trolejbusów, opracowano sterowanie umożliwiające odzysk energii podczas hamowania. Autobus elektryczny CitySmile 8,5 M ma długość 8,5 m, pojemność 60 pasażerów z kierowcą, w tym 21 miejsc siedzących plus wózek inwalidzki. To dane podobne dla wersji z silnikiem diesla, jak i elektrycznej, co było możliwe dzięki przeniesieniu baterii i osprzętu na dach.

Rozwiązaniem bardziej praktycznym z punktu widzenia autonomii użytkownika jest Safra Businova, francuski autobus hybrydowy z samonośnym nadwoziem, który ma powstawać w kooperacji z AMZ-Kutno. W polskiej firmie powstają próbne podwozia i kratownice. Dalszą zabudową zajmuje się francuski producent, który oferuje ten model od 2011 r. Businova, 10,6-metrowy, 3-osiowy autobus miejski ma 3 źródła energii, które mogą współdziałać, skupiając się wokół bloku rozdzielacza mocy. Po stronie spalinowej pracuje 3-cylindrowy diesel VM Motori o mocy 60 kW, wspomagają go dwa synchroniczne silniki elektryczne o łącznej mocy 103 kW.



Rekordowa sprzedaż autobusów dla firmy Mobilis Kraków i opracowanie rodziny elektrobusesów o długości 8,5, 10 i 12 m to milowe kroki w historii AMZ-Kutno. CitySmile 12 LF w krakowskich barwach wyposażono w 6,7-litrowy silnik Cummins o mocy 285 KM, „elektryka” napędza synchroniczny silnik elektryczny o mocy ciągłej 155 kW i szczytowej 230 kW, chłodzony cieczą. Źródłem prądu są akumulatory o pojemności 175 kWh. Wkrótce oferta autobusów elektrycznych AMZ powiększy się o model przegubowy.

Jest jeszcze silnik hydrauliczny: razem zespół napędowy może wygenerować 280 KM. Energia elektryczna do napędu może być wytwarzana przez silnik spalinowy, jak też pozyskiwana z sieci elektrycznej. Następnie jest ona magazynowana w akumulatorach o pojemności 90 kWh, z których zasilane silniki elektryczne. W efekcie takiego skomplikowania układu napędowego otrzymujemy zużycie paliwa na poziomie 15 l/100 km. Podobnie nietypowe jest wnętrze pojazdu, przypominające raczej salonkę z podniesioną tylną częścią pokładu pasażerskiego niż autobusy miejskie. Łącznie pojazd może przewozić 83 pasażerów i jest może praktyczny, ale wygląd ma mocno dyskusyjny. Prezentowany egzemplarz można spotkać na ulicach Tuluzi.

Autosan kontynuuje produkcję pomimo upadłości, pod rządami syndyka. Wszyscy trzymają kciuki za wyjście na prostą przedsiębiorstwa ze 180-letnimi tradycjami. Firma pokazała dwa niskopodłogowe autobusy miejskie: 10-metrowy Sancity 10LF i 12-metrowy Sancity 12LF. W obu zamontowano silniki Cummins o mocy 280 KM. Pojazdy targowe wyposażono w 4-biegowe, automatyczne skrzynie Voith Diwa.6, przednie osie i tylne mosty ZF i zawieszenia pneumatyczne z systemem ECAS. Dodatkowo w Sancity 12LF zamontowano alkobloker, system monitorowania stref dookoła autobusu ProViu i układ monitorowania zużycia paliwa, dostarczone przez firmę Drabpol. Sancity 10LF wyposażono w alkobloker i układ automatycznego wykrywania i gaszenia pożaru firmy Systemy Autobusowe.

Na stoisku AMZ-Kutno pojawił się owoc polsko-francuskiej współpracy: **Safra Businova**.

To intrygująca multihybryda o 3 osiach i długości niewiele ponad 10,5 metra. Silnik spalinowy, 2 silniki elektryczne i silnik hydrauliczny mają łączną moc do 280 KM. Dodatkowo można ładować pojazd przez wtyczkę. Za wygląd nie zbierał pochlebnych opinii: trójosiowy kiosk Ruchu, siostra Multipli - to najciekawsze z nich. Środek pojazdu przypomina wnętrze kampera lub salonki, pasażer nie czuje się, jakby znajdował się w autobusie.



Solcity LNG firmy **Solbus** z Solca Kujawskiego to wprawdzie już nie nowość, nie tylko pokazywano go w ramach „turnée” po przedsiębiorstwach komunikacji publicznej w kilku miastach Polski, ale wszedł już do służby w Olsztynie w liczbie 11 sztuk. Na tle konkurencji stanowią nadal rodzynkiem ze względu na napęd nie sprężonym, a skroplonym metanem. Wkrótce wyjadą na warszawskie ulice kolejne 35 autobusy tego typu, tyle tylko, że w wersji przegubowej, która miała polską premierę na targach (a wcześniej debiutowała w Hanowerze). Solbus dostarcza autobusy

wraz z paliwem, od niemieckiego oddziału rosyjskiego giganta gazowego, firmy Gazprom. Przegubowcowi towarzyszył pierwszy solecki autobus Euro VI, Solbus SM 12 z silnikiem Cummins o mocy 285 KM.

Niespodzianką tegorocznych targów w Kielcach była ekspozycja firmy Glaspo z Wrocławia (tak, to ci od szkła!), która pokazała 2 autobusy marki **MAZ** i zapowiada uruchomienie montażu pojazdów białoruskiego producenta w Płońsku. Decyzja o pojawieniu się na autobusowej scenie nie jest przypadkowa. MAZ Auto Poland, Glaspo i Peter

Bus (diler MAZ-a) realizują na Śląsku spore dostawy dla prywatnych przewoźników, łącznie do końca roku mogą one osiągnąć ok. 100 autobusów miejskich typów 203, 107 i 206. Tak duże zapotrzebowanie zrodziło się dzięki wydłużeniu kontraktów KZK GOP czy ZKKM Chrzanów z 3 lat do 8 lat. Glaspo i MAZ nie chcą stracić ważnych, śląskich klientów i stąd decyzja o budowie montowni pojazdów Euro VI. Dlaczego w Płońsku? Działa tam zakład produkcyjny szyb zespolonych i magazyn Glaspo. Montownia w Płońsku ma być pomostem łączącym białoruskiego producenta z rynkiem unijnym. Dzięki polskiemu CKD, MAZ ominie 16-% cło i zyska możliwość ekspansji na rynkach europejskich. Poza tym firma ulokuje całą produkcję pojazdów Euro VI w Płońsku, zostawiając sobie wersje Euro IV/V na lokalny i rosyjski rynek. Montaż w Polsce ma objąć autobusy miejskie i międzymiastowe. W Kielcach pokazano niskopodłogowy G-Mideco (MAZ 203) z silnikiem MB 906 CNG (wkrótce Euro VI) i automatyczną skrzynią Allison oraz nowość, międzymiastowy G-Magway (MAZ 232) o długości 9,9 m i pojemności 50 pasażerów, który będzie montowany z silnikiem MB 924. Przedstawiony w Kielcach egzemplarz był jednym z pierwszych tego typu wyprodukowanych w Mińsku. Niestety, sprawia wrażenie pojazdu stworzonego pod koniec lat 90. i od tamtego czasu stojącego w garażu. Pod względem estetyki i jakości wykonania mocno odstaje od tego, do czego przyzwyczaili nas producenci polscy i zachodni.

Obecność na targach **Iveco Bus** to mocne uderzenie: chodziło o przedstawienie nowej linii produktowej Euro VI i przeorganizowanej struktury handlowej w Polsce, która obejmie tylko jednego diler, spółkę ABP Bus & Coach ze Słupska. Na TRANSEXPO zoba-



Na stoisku sanockiego producenta zadebiutowały dwa niskopodłogowe autobusy miejskie SanCity 10LF i 12LF z silnikami Cummins ISB6.7 Euro VI z zakończonym procesem homologacyjnym. Różne długości przekładają się na pojemność odpowiednio 90 i 108 miejsc pasażerskich.



czyliśmy całkowicie nowy autobus miejski Urbanway, międzymiastowego Crossway w kilku wersjach (m.in. LE i Pro) oraz turystycznego Magelysa. Urbanway miał premierę w tym roku na Kongresie Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP) w Genewie. W targowym modelu pracował 310-konny Cursor 9 z technologią oczyszczania spalin Hi-SCR, zblokowany ze skrzynią Voith D854.6. Stalowa konstrukcja nadwozia jest zabezpieczana kateforetycznie. Urbanway łączy zaawansowane technologie z ogromem możliwości konfiguracji wyposażenia i aranżacji wnętrza. Nowy styl jest wzmocniony przez ciekawe reflektory, ze zintegrowanymi lampami do jazdy dziennej w technice LED i nowym modułem lamp tyl-

nych. Miejsce pracy kierowcy wykonano w standardzie EBSF (*European Bus System of the Future* – Europejski autobusowy system przyszłości).

Lider w swojej kategorii, ciepło przyjęty przez największych europejskich przewoźników Crossway Euro VI występuje teraz w nowych, zoptymalizowanych wersjach. Linia Crossway oferuje rozwiązania do różnych zadań: międzymiastowe, miejskie, czy transport szkolny. Pojazd proponuje się w 3 różnych długościach (10,8, 12 i 13 m) oraz wersjach: LE (niskowejściowej) do zastosowań miejskich i międzymiastowych, LINE do przewozów międzymiastowych i krótkodystansowych, PRO do zadań wymagających połączenia międzymiastowego autobusu z autokarem turs-

Glaspo-Motors i MAZ Auto Poland w tym roku uruchamiają montownię ciężarówek i autobusów w Płońsku, wobec dużych zakupów przewoźników na Śląsku. To odważna decyzja, gdyż na razie tylko tam sprzedają się te autobusy. Gdzie indziej MAZ ze swoją jakością, serwisem, warunkami gwarancji jest skazany na porażkę. W Kielcach zaprezentowano najnowsze autobusy: międzymiastowy 9G Magway i miejski 12G Mideco, oba z silnikami Mercedes Euro VI.



Crossway ma wszystkie cechy najlepszego w swojej klasie: jest chwalony za wszechstronność, rentowność, prostą konstrukcję oraz za miejsce pracy kierowcy. Nowa wersja Euro VI została doceniona pod względem ergonomii. Nie bez powodu niemieckie koleje Deutsche Bahn zamówiły ostatnio 710 tych autobusów. Prezentowane na targach egzemplarze były napędzane silnikami z nowych rodzin Tector 7 i Cursor 9, z układem Hi-SCR.

tycznym. Wersja ostatnia charakteryzuje się ulepszoną wygodą, również dzięki stosowaniu silników z serii Cursor 9 (400 KM, 1700 Nm).

Podobnie jak Urbanway i Crossway, turystyczny Magelys również zyskał nowy blask: ma zintegrowane światła LED do jazdy dziennej i nowe światła tylne z LED-ami. Wyposażono go w silnik Cursor 9 o mocy 400 KM i 12-biegową skrzynię ZF 12AS2001. Prezentowany na targach egzemplarz został specjalnie dostosowany do potrzeb klienta przełożeniem tylnej osi, lepiej dopasowanym do pokonywania określonych rodzajów tras. Ponadto oferuje on najnowocześniejsze dodatki jak Wi-Fi, gniazda 230 V, wtyczki USB do urządzeń elektronicznych oraz ekrany LCD. Pojazd jest klimatyzowany i wyposażony w kabinę WC.

Gwiazdą stoiska **Evobus Polska** była najnowsza generacja autokarów Setra. Po raz pierwszy w Polsce mogliśmy zobaczyć przedstawiciela nowej rodziny TopClass 500: model S 516 HDH w barwach Biura Podróży Vip-Palm. To pierwszy polski klient na ten autokar, a pojazd po raz pierwszy w historii targów zdobył Złoty Medal przyznany autobusowi turystycznemu. Zastosowano w nim silnik OM 471 12,8 l i mocy 375 kW (510 KM) i zautomatyzowaną skrzynię biegów GO 250-8 PowerShift. W TopClass 500 przy prędkości powyżej 95 km/h pojazd niepostrzeżenie się obniża o 20 mm, zmniejszając opór po-



wietrza. Nawet kluczyk do pojazdu jest czymś więcej: oprócz funkcji otwierania drzwi, wykonuje test pojazdu przed wyruszeniem w trasę, wyświetla poziom paliwa i AdBlue, kontroluje napięcie instalacji elektrycznej i ciśnienie w oponach, włącza oświetlenie wewnętrzne czy wstępnie ogrzewa przedział pasażerski.

Mercedes-Benz zaprezentował przegubowy autobus miejski Citaro G z mniejszym silnikiem OM 936 o pojemności 7,7 l, współpracujący z automatyczną skrzynią biegów ZF Ecolife. Dzięki mniejszej masie silnika i powierzchni zajmowanej przez jego komorę jest teraz w Citaro G aż o 10 miejsc pasażerskich więcej. OM 936 doskonale sprawdza się w pojazdach przegubowych m.in. dzięki systemowi Power Boost, który umożliwia chwilowe zwiększenie mocy przy niższych obrotach. Dzięki temu maksymalny moment obrotowy

jest dostępny znacznie wcześniej, co ma decydujące znaczenie dla właściwości jezdnych 18-metrowego pojazdu. Zastosowano także nową architekturę elektroniki B2E (z ciężarówek i układ stabilizacji przegubu ACT).

Kolejny debiutant to Mercedes-Benz Tourismo K, wprowadzony w tym roku do oferty kompaktowy autokar o długości 10,32 m z 41-miejscową pojemnością pasażerską w wersji 3-gwiazdkowej. W opcji pojazd można wyposażać w WC i kuchenny aneks, zabudowane w tylnej części. Napęd stanowi 6-cylindrowy silnik OM 936 o pojemności 7,7 l i mocy 260 kW (354 KM). W tym egzemplarzu zastosowano nową oś napędową RO 440. Krótsze Tourismo wypełnia lukę między Tourino o pojemności 34 miejsc siedzących i Tourismo, które może zabrać 49 pasażerów. Dla wielu polskich przewoźników eksploatujących autokary o pojemności 30-40



Scania w tym roku promowała w Kielcach tylko autobusy międzymiastowe i turystyczne. Mogliśmy zobaczyć autokar Scania Touring HD w wersji trzyosiowej o długości 14 m oraz po raz pierwszy w Polsce 2-osiową Scanię Irizar i6 12.35. To już 20 lat współpracy szwedzkiego koncernu z Hiszpanami. Nie zostaliśmy zaskoczeni designem autobusu, znamy go z modeli integralnych Irizara. Prezentowany model ma długość 12,2 m, napędza go 13-litrowy, 6-cylindrowy silnik DC13 o mocy 410 KM zablokowany ze skrzynią 8-biegową z Opticruise.

Mercedes-Benz Citaro G, niskopodłogowy autobus miejski o długości 18,125 m. W układzie napędowym zastosowano poziomy, mniejszy silnik OM 936 Euro VI o mocy 260 kW (354 KM), współpracujący z automatyczną skrzynią biegów ZF Ecolife. Ekspozycji autobusu towarzyszyła statuetka „Bus Green Award 2014”, którą Mercedes-Benz otrzymał na targach IAA.

miejs, nowa oferta Mercedesa będzie prawdopodobnie strzałem w „dziesiątkę”. Uzupełnieniem była ekspozycja autobusów używanych BusStore, po raz pierwszy w Kielcach.

Czeski **SOR** przedstawił praktycznie cały przekrój swojej oferty: od premierowego autobusu elektrycznego SOR EBN 11, przez niskowejściowe BN 12 i C 9,5 po autokar LH 12. Wraz ze zmianą typoszeregów silników FTP, teraz w pojazdach o długości do 12 m SOR stosuje silniki Tector 7 o pojemności 6,7 litrów, a w przegubowych Cursor 9 o pojemności 8,7 l. W porównaniu do wersji Euro V zapewniają one wyższą moc i większy moment obrotowy przy tym samym zużyciu paliwa. To efekt zastosowania systemu redukcji katalitycznej Hi-SCR, który eliminuje konieczność użycia recyrkulacji spalin. Według czeskiego producenta silniki FPT są najlepiej przygotowane pod kątem autobusów. Z wystawowych egzemplarzy uwagę chcemy zwrócić przede wszystkim na dwa modele. Konwencjonalnie napędzany BN 12 umożliwił zapoznanie się ze wszystkimi walorami wspólnego dla kilku odmian nadwozia. Jego charakterystyczną cechą jest uniesiony w tylnej części dach, który kompensuje wyższą w tym miejscu podłogę. Gwoździem programu na stoisku Czechów był jednak elektryczny EBN 11, do zadań miejskich i podmiejskich. W porównaniu do wcześniej pokazywanych modeli ta wersja jest najdłuższą do tej pory zbudowaną, przy czym układ napędowy pozostał ten sam. Jego 120-kW silnik ma 968 Nm momentu obrotowego i rozpędza pojazd do 80 km/h. Nie podano jednak, jaki zasięg zapewniają akumulatory litowo-jonowe o pojemności 170 kWh w wersji 11-metrowej.

Scania Polska od kilku lat prezentuje wyłącznie pojazdy turystyczne. Na TRANSEXPO po raz pierwszy w Polsce pojawił się dwuosioowy model Scania Irizar i6 12.37. Poza tym zobaczyć można było autokar Scania Touring HD w wersji trzyosiowej o długości 14 m oraz międzymiastowy autobus Scania Higer A30 w wersji dwuosiowej, który prze-



SOR pokazał w Kielcach światowego debiutanta z Hanoweru: autobus elektryczny EBN 11 z układem napędowym firmy Cegelec. Pojazd o długości 11,1 m i pojemności 92+1 miejsc to rozwinięcie krótszych odmian 8 i 9,5 m, bez znaczących zmian w układzie napędowym. Silnik 120 kW jest zasilany przez litowo-jonowe baterie Varty o pojemności 172 kWh. Znakiem charakterystycznym EBN 11, prócz zwiększonych rozmiarów, jest nowa stylizacja.

chodzi serię testów w całej Polsce. Odwiedziliśmy także stoisko firmy Wanicke, który jako autoryzowany przedstawiciel marki Irizar pokazał na targach w Kielcach autokar 15-metrowy Irizar i6 15.35. Firma chce się specjalizować właśnie w takich autokarach o pojemności 69 miejsc pasażerskich. Na kolejną wystawę zapowiada elektryczną niespodziankę: i2e.

W kategorii „egzotyka zza miedzy” napomknijemy jeszcze o firmie Troliga Bus ze Słowacji, która pokazała autobusy miejskie i podmiejskie. Producent po nawiązaniu współpracy z PKS Słupsk próbuje sił na polskim rynku. Na

targach w Kielcach firma promowała autobusy międzymiastowe Pegasus, zarówno w formie wyprzedaży ostatnich Euro V, jak i polskiej premiery najnowszej wersji Euro VI. To pojazdy bardzo proste i tanie, ale oparte na komponentach markowych: silnik Cummins, oś przednia Voith IFS, skrzynia biegów ZF 6S 1010BO i układ hamulcowy Knorr. Pegasus 10,2 m ma 44 (41+1+2) miejsc siedzących i 28 stojących. W autobusie jest miejsce na wózek inwalidzki i oświetlenie LED. Najciekawszym produktem w ofercie Słowaków pozostaje autobus piętrowy (!), wyraźnie inspirowany brytyjskimi *doubledeckerami*.



Kapena zaprezentowała najnowszą wersję Thesi z 3-litrowym silnikiem Iveco F1 o mocy 125 kW (170 KM). Nowa Thesi jest bardziej pojemna od poprzedniczki, zamiast 28+1, może zabrać do 33 pasażerów. Autobus ma nowoczesną przednią ścianę z wkomponowanymi oryginalnymi reflektorami Iveco Daily. Wnętrze wykończono nowoczesnymi materiałami, przednie elektryczne drzwi mogą być otwierane za pomocą pilota.



Automet zaprezentował VW Craftera i MB Sprintera o klasycznej zabudowie 19+1 osobowej. Odróżniał je od wypieszczonych, bogatych zabudów innych producentów prosty, trwały styl, bez ekstrawagancji. Fotele własnej produkcji i skromniejsza specyfikacja pojazdu bazowego pozwalają zaoferować minibusy o bardzo dobrej jakości i wyjątkowo korzystnej cenie.



Pozostali jeszcze producenci minibusów. Słupska **Kapena** sukcesywnie dostosowuje ofertę do normy Euro VI. Nowy minibus Thesi, dzięki większemu rozstawowi osi, zamiast dotychczasowych 28 może zabrać do 33 pasażerów. Silnik to Iveco F1 dodatkowo wyposażony w SCR, co wymagało zabudowy 25-litrowego zbiornika AdBlue. Ta szeroka i długo oczekiwana modernizacja Thesi spotkała się z natychmiastową odpowiedzią rynku: już zakontraktowano dostawy ponad 60 autobusów. Wejherowska firma Auto-Centrum pokazała dwa minibusy na bazie MB Sprinter: turystyczny w wersji VIP o pojemności 16+1 (przeznaczony na rynek niemiecki) oraz z obniżoną platformą na zwisie tylnym (wersja demo). Jego pojemność to 29 miejsc pasażerskich, w tym 9 siedzących, i 2 wózki inwalidzkie. Na stoisku firmy **Automet** z Sanoka mogliśmy zobaczyć dwa turystyczne modele Sprinter 516 i VW Crafter o pojemności 19+1. Tegoroczna produkcja firmy ma osiągnąć rekordowy poziom 200 szt., w tym ostatnie egzemplarze na podwoziu Vario. W zakresie większych pojemności, producent będzie teraz promował model Apollo o pojemności 35-39 miejsc. Firma Mercus z Nadarzyna pokazała 3 minibusy: 19-miejscowego Sprintera 519 (wersja VIP), Sprintera 519 w barwach firmy Marcel na 24 osoby oraz międzymiastowego Sprintera 516 o rekordowej pojemności 27 miejsc.

Na wystawie były również firmy dostarczające osprzęt i materiały związane z transportem, producenci automatów do sprzedaży biletów, wyświetlaczy, systemów dynamicznej informacji pasażerskiej, programów do planowania i funkcjonowania systemu transportowego, a nawet częstochowskiej drukarni, od lat produkującej większość biletów komunikacji miejskiej w Polsce. Jak na imprezę targową przystało, kilka firm sprzedało swoje autobusy. To potwierdza, że tu jednak robi się biznes!

Michał Mariański