



AUTOSAN

Grupa
Zasada

Rys historyczny

AUTOSAN to jedno z europejskich przedsiębiorstw motoryzacyjnych o bogatych tradycjach budowy pojazdów użytkowych, w tym autobusów międzymiastowych, turystycznych i miejskich oraz pojazdów specjalizowanych, takich jak furgony różnego typu i podwozia samojezdne.

W przeszłości fabryka, założona w latach trzydziestych ubiegłego wieku przez Walentego Lipińskiego i Mateusza Beksińskiego, przechodziła różne koleje losu, w zależności od europejskich oraz krajowych koniunktur i kryzysów. W początkowych latach swojej działalności fabryka produkowała sprzęt i urządzenia dla potrzeb górnictwa naftowego, gorzelnictwa i browarnictwa.

W wyniku prowadzonych inwestycji i wzrostu zaplecza technicznego w latach 1894-1897 fabryka, działająca na terenie ówczesnego Cesarstwa Austro-Węgierskiego, stała się największym producentem kolejowych wagonów osobowych i towarowych normalnotorowych oraz wąskotorowych, tramwajów i innych środków transportu.

Lata 1897-1913 charakteryzowały się największą różnorodnością produkcji. Oprócz wagonów, maszyn i osprzętu dla przemysłu naftowego, gorzelnictwa i browarnictwa, fabryka produkowała także maszyny i kotły parowe, cysterny, żurawie, pogłębiarki, walce drogowe, stalowe łodzie ratunkowe, stalowe konstrukcje mostów oraz wyroby odlewnicze.

W dziedzinie konstrukcji stalowych wykonanych przez fabrykę wymienić należy wszystkie urządzenia mecha-

niczne dla teatru lwowskiego, pasaż Mikolascha, czy zrealizowane wspólnie przez zakłady w Sanoku, Krakowie i Hutę Witkowską na Morawach najpiękniejsze dzieło konstrukcyjne fabryki w owym czasie – halę dworca kolejowego we Lwowie.

W 1913 roku dochodzi do połączenia Krakowskiej Fabryki Maszyn L. Zieleniewskiego z Fabryką Sanocką i od tej chwili działa pod nazwą L. Zieleniewski Sp. z o.o. – Fabryka Wagonów w Sanoku. W wyniku tej reorganizacji działy maszynowy, motorowy, odlewnia, konstrukcje stalowe i narzędzia wiertnicze zostały przeniesione do Krakowa, natomiast w Sanoku pozostawiono produkcję tabo-ru szynowego.

Przełomowym momentem w rozwoju fabryki sanockiej był rok 1926, w którym dochodzi do fuzji spółek akcyjnych L. Zieleniewski w Krakowie, we Lwowie i w Sanoku z Fitzner-Gamper z Sosnowca, Siemianowic i Dąbrowy, które tworzą duży koncern przemysłu maszynowego pod nazwą Zieleniewski, Fitzner i Gamper – Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów SA.

W roku 1928 rozpoczęto w fabryce produkcję pierwszych w historii autobusów na podwoziu włoskiej Lanci – Pentaiota. W latach 1928-29 wyprodukowano 15 autobusów w tej kompletacji.

Dwadzieścia lat później w Sanockiej Fabryce rozpoczęto montaż autobusów na podwoziu FIAT, by dojść do produkcji własnej konstrukcji autobusów w obecnej Spółce Akcyjnej AUTOSAN.

W połowie lat sześćdziesiątych następuje przyspieszony wzrost ilościowy

i rodzajowy produkcji rodzimych autobusów ze znakiem stylizowanego bociana.

W roku 1990 Sanocka Fabryka Autobusów zmieniła swój status prawny i przekształciła się w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa i od tej pory nosi nazwę AUTOSAN Spółka Akcyjna.

W 1994 roku przedsiębiorstwo AUTOSAN SA zostało sprywatyzowane – investorem strategicznym zostaje Sobiesław Zasada Centrum SA i wchodzi w skład przedsiębiorstw Grupy Zasada.

NAJWAŻNIEJSZE OKRESY ROZWOJU PRODUKCJI AUTOBUSÓW W SANOCKIEJ FABRYCE:

- 1951** rozpoczęcie produkcji autobusów typu N52 na podwoziu samochodu ciężarowego STAR z drewniano-stalowym nadwoziem i silnikiem benzynowym umieszczonym przed przednią osią
- 1958** rozpoczęcie seryjnej produkcji autobusu SAN H-01 o konstrukcji samonośnej
- 1961** uruchomienie produkcji autobusów SAN H-25, zastąpionych w 1964 roku przez SAN H-27, w obydwu typach autobusów zmodyfikowano konstrukcję i zastosowano silniki wysokoprężne oraz unowocześniono zespoły napędowo-jezdne
- 1966** rozpoczęcie produkcji autobusów SAN H-100 o mocnej ramowej konstrukcji podwozia



- i cienkościennej konstrukcji nadwozia
- 1973** rozpoczęcie produkcji nowej generacji autobusów AUTOSAN H9
 - 1984** uruchomienie produkcji autobusu AUTOSAN H10
 - 1990** promocja luksusowego autobusu turystycznego AUTOSAN H10-12 na Międzynarodowych Targach w Poznaniu
 - 1992** rozpoczęcie produkcji miniautobusów AUTOSAN H6 dla potrzeb komunikacji miejskiej i międzymiastowej; rozpoczęcie produkcji autobusów w wersji do przewozu osób niepełnosprawnych
 - 1993** z taśm produkcyjnych sanockiej fabryki zjeżdża 100-tysięczny autobus
 - 1994** rozpoczęcie produkcji autobusu miejskiego nowej generacji AUTOSAN A1010M MEDIUM
 - 1996** uruchomienie produkcji autobusu turystycznego nowej generacji AUTOSAN A1012T LIDER; uruchomienie produkcji wysokopokładowego autobusu turystycznego AUTOSAN A404 CEZAR na podwoziu MB O 404.

DZIEŃ DZISIEJSZY

Przez prawie pięćdziesiąt lat obecności autobusów z Sanoka na polskich drogach, Autosan wrósł w pejzaż polskich miast, miasteczek i wsi, a nawet można powiedzieć, że stał się jego częścią. Szczególnie od 1958 roku autobusy rodem z Sanoka są niezmiennie eksploatowane przez takich użytkowników jak Państwowa Komuni-

kacja Samochodowa czy komunikacja miejska małych miast i miasteczek. Pozostają dziś one jednym z najpowszechniejszych środków transportu pasażerskiego w Polsce.

AUTOSAN SA, dostosowując się do potrzeb rynku krajowego i zagranicznego oraz specyfiki warunków eksploatacyjnych, wyszedł z konkurencyjnej rywalizacji obronną ręką, praktycznie dominuje w komunikacji międzymiastowej i turystycznej. AUTOSAN SA, wychodząc naprzeciw coraz większym wymaganiom odbiorców, wprowadza zarówno bogato wyposażone i nowoczesne, nowej generacji autobusy turystyczne, przystosowane do wymogów turystyki międzynarodowej, jak i autobusy miejskie.

Ponadto poprzez proponowanie szerokiej gamy autobusów różniących się standardem wyposażenia, jak i nowoczesnymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi i stylistycznymi, od prostoty konstrukcji i łatwości obsługi po sprzęt o wysokich i nowoczesnych rozwiązaniach techniczno-materiałowych daje atrakcyjną ofertę dla wszystkich klientów. W szerokim asortymencie produkowanych pojazdów są również autobusy specjalnego przeznaczenia, między innymi autobusy do przewozu osób niepełnosprawnych wyposażone w windę.

AUTOSAN SA oferuje także szeroką gamę nadwozi furgonowych (skrzyń ładunkowych) o przeznaczeniu: izotermiczne, do przewozu mebli, artykułów żywnościowych, ogólnego przeznaczenia. Nadwozia furgonowe przystosowane są do zamontowania na różnego rodzaju podwoziach samochodów ciężarowych i dostawczych.

Oprócz wyżej wymienionych wyro-

bów AUTOSAN oferuje również podwozia samojezdne według indywidualnych życzeń klienta.



Outline of the history

AUTOSAN SA is one of European producers in motor industry that features long traditions in building of commercial vehicles and therein: city buses, inter-city buses, tourist coaches as well as specialized trucks and vans and self-propelled chassis.

The Factory was established in the thirties of last century (1832) by two locksmith foremen, Walenty Lipiński and Mateusz Beksiński who set up a boiler forge and in its early days it produced machines and accessories for oil mining industry, distilling and brewing industry. Depending on circumstances of the domestic and foreign markets, the factory exercised changing fortunes of time.

In result of intensive growth of technological background and vast investment in 1894-1897, the Factory became the leading producer of passenger and freight railway carriages (standard and narrow gauge), tram carriages and other means of transportation in the Hungaro-Austrian Empire whereto the Factory belonged in those days.

The years 1897-1913 featured the largest variety of production program of the Factory. In addition to railway carriages, machines and equipment for oil mining industry, distilling and brewing industry, it also produced steam engines and boilers, tanks, cranes, dredgers, road rollers, steel life-boats, steel bridge constructions and foundry products. As for the steel constructions produced by the Factory in those days, there are some noteworthy examples thereof, like: the complete machinery for the Lvov Theatre, the Arcade of Mikolasch, and the prettiest piece of engineering art of those times – the General Hall of the Railway Station in Lvov, constructed in association with the plants of Sanok, Cracow and the Vitkovice Steel Works in Moravia.

In 1913 the Factory merged the Cracow Factory of Machinery – L. Zieleniewski and since then they operated under the name: L. Zieleniewski – Railway Car Factory in Sanok. In result of that merger, there were some departments removed from Sanok to Cracow, eg. Machine Building Dept., Engine Building Dept., Foundry Dept., Steel Constructions Dept. and Oil Mining Equipment Dept., whereas the Sanok Factory was focused on production of railway rolling stock.

The turning point in the Factory's life took place in 1926 when two large joint stock companies, ie. "L. Zieleniewski in Cracow, Lvov and Sanok" and "Fitzner-Gamper of Sosnowiec, Siemianowice and Dąbrowa" merged and formed a big concern of metal industry under the name: "Zieleniewski, Fitzner and Gamper – the United Plants of Machinery, Engines and Railway Cars" Joint Stock Company (SA).

In 1928 the Factory started to produce buses for the first time in its history and they were mounted on the Italian chassis "Lancia – Pentaiota". In 1928-29 the Factory made 15 buses of such design.

Twenty years later the Sanok Factory restarted to produce

buses and coaches based on the chassis "Fiat" and within a few years it developed its own design that gave rudiments to the models of buses produced by AUTOSAN SA till the present days.

In the mid-sixties the Factory vastly increased the volume of bus production and the variety of models. It was also then as the Sanok buses became marked with the stylized stork.

In 1990 the Sanok Bus Factory changed its legal status and transformed into the one-man company of Treasury and since then it is named "AUTOSAN" Joint Stock Company (SA).

In 1994 AUTOSAN SA was privatized and its strategic investor was "Sobiesław Zasada Centrum" SA who has incorporated the Factory into the holding "ZASADA GROUP" till the present days.

THE KEY EVENTS IN THE HISTORY OF BUS PRODUCTION IN THE SANOK FACTORY

- 1951** start of production of buses N52, based on the truck chassis STAR with steel and wood bodywork and the petrol engine mounted on the front axle
- 1958** start of serial production of the model SAN H-01 (with the integral bodywork)
- 1961** introduction of the model SAN H-25, replaced by SAN H-27 (1964); in both these designs the structure of chassis was modified and the bus was powered by the compression-ignition engine, also drive-and-run components were modernized
- 1966** start of production of the model SAN H-100 with a robust structure of the chassis frame and lightweight construction of the bodywork
- 1973** the new generation of the AUTOSAN buses, ie. AUTOSAN H9
- 1984** the newer generation of the AUTOSAN buses, ie. AUTOSAN H10
- 1990** promotion of the luxury tourist coach AUTOSAN H10-12 at the International Fair in Poznań
- 1992** start of production of the midi-bus AUTOSAN H6 for city and inter-city operation;
start of production of the bus adapted to transportation of disabled people
- 1993** the 100 000-th unit launched by the Sanok Factory
- 1994** start of production of city buses (new design) AUTOSAN A1010M MEDIUM
- 1996** start of production of tourist coaches (new design) AUTOSAN A1012T LIDER;
start of production of high-decked tourist coaches AUTOSAN A404 CEZAR, based on the chassis Mercedes O 404.

Исторический очерк

AUTOSAN это одно из европейских автомобильных предприятий с богатой традицией создания транспортных средств для пользования, в том числе междугородных, туристических и городских автобусов, а также транспортных средств специального назначения, таких как разного рода автофургоны и самоходные шасси.

Завод, основанный в 30-е годы прошлого века Валентином Липиньским и Матеушем Бексиньским, проходил разную судьбу, в зависимости от внутренней и внешней конъюнктуры, а также кризисов. В первоначальный период своей деятельности завод выпускал оснащение и оборудование для нужд нефтедобывающей промышленности, винокуренных и пивоваренных заводов.

В результате проводимого капитального строительства и роста технической базы в период 1894-1897 гг., завод, действующий на территории тогдашней Австро-Венгерской Империи, стал крупнейшим производителем пассажирских и товарных вагонов для нормальной колеи, а также узкоколейных, трамваев и других транспортных средств.

Период 1897-1913 гг. характеризовался наибольшим разнообразием продукции. Кроме вагонов, машин и оборудования для нефтедобывающей промышленности, винокуренных и пивоваренных заводов, предприятие выпускало также паровые котлы и машины, цистерны, стреловые краны, землечерпалки, дорожные катки, стальные спасательные лодки, стальные конструкции мостов, а также литейные изделия.

В области стальных конструкций, выполненных Санокским заводом, следует назвать все механические устройства для Львовского театра, пассаж Миколаша, а также выполненное совместно заводами в Санокке, Кракове и заводом Витковице в Моравии замечательное конструкторское дело предприятия в это время, а именно зал железнодорожного вокзала во Львове.

В 1913 году происходит слияние краковского машиностроительного завода Л. Зеленецкого с Санокским заводом и с этого времени предприятие действует под названием „Л. Зеленецки – Вагоностроительный завод“ в городе Санокке. В результате этой реорганизации отделения машиностроительное, моторное, литейный цех, производство стальных конструкций и бурового инструмента переносят в г. Краков, в Санокке же остается производство рельсового подвижного состава.

Переломным моментом в развитии Санокского завода стал 1926 год, в котором происходит фузия акционерных обществ: „Л. Зеленецки в Кракове, во Львове и в Санокке“ с „Фицнер - Гампер в Сосновце, Семяновицах и Домброве“, создавая крупный концерн машиностроительной промышленности под названием „Зеленецки, Фицнер и Гампер - Объединенные машиностроительные, котельные и вагоностроительные заводы A/O“.

В 1928 году начался на заводе выпуск первых в истории автобусов на итальянском шасси „Ланчия - Пентайота“. В период 1928-1929 гг. выпустили 15 автобусов при таком укомплектовании.

Двадцать лет спустя, на Санокском заводе начали монтаж автобусов на шасси ФИАТ, чтобы в итоге прийти до производства автобусов собственной конструкции в нынешнем Акционерном обществе AUTOSAN.

В половине 60-х гг. происходит ускоренный количест-

венный и ассортиментный рост производства отечественных автобусов со знаком стилизованного аиста.

В 1990 году Санокский автобусный завод изменил свой правовой статус и был превращен в единоличное общество государственного казначейства и с этого времени он называется AUTOSAN Акционерное общество.

В 1994 году предприятие AUTOSAN прошло процесс приватизации, причем стратегическим инвестором остается Собеслав Засада Центрум A/O, и входит в состав предприятия Группы Засада.

ВАЖНЕЙШИЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА АВТОБУСОВ НА САНОКСКОМ ЗАВОДЕ:

- 1951** – начало производства автобусов типа N52 на шасси грузовика СТАР с деревянно-стальным кузовом, бензодвигателем, расположенным перед передней осью
- 1958** – начало серийного производства автобуса SAN H-01 самонесущей конструкции
- 1961** – запуск производства автобусов SAN H-25, замененных в 1964 году типом SAN H-27; в обоих типах модифицировано конструкцию и применено дизельные двигатели, а также усовершенствовано приводно-ходовые узлы
- 1966** – начало производства автобусов SAN H-100 с крепкой рамной конструкцией шасси и тонкостенной конструкцией кузова
- 1973** – начало производства нового поколения автобусов AUTOSAN H9
- 1984** – запуск производства автобуса AUTOSAN H10
- 1990** – показ комфортабельного туристического автобуса AUTOSAN H10-12 на Международной ярмарке в Познани
- 1992** – начало производства мини-автобусов AUTOSAN H6 для нужд городского и междугородного сообщения; начало производства модификации автобусов для перевозки лиц с ограниченной трудоспособностью
- 1993** – с производственной линии Санокского завода сходит 100-тысячный автобус
- 1994** – начало производства городского автобуса нового поколения AUTOSAN A1010M MEDIUM
- 1996** – запуск производства туристического автобуса нового поколения AUTOSAN A1012T LIDER; запуск производства высокобортового туристического автобуса AUTOSAN A404 CEZAR на шасси Мерседес O 404.

Oferta produkcyjna autobusów AUTOSAN



H9-20 DZIEWIĄTKA

– autobus przeznaczony do komunikacji lokalnej i międzymiastowej, charakteryzuje się wieloma zaletami użytkowymi, takimi jak: prosta konstrukcja, niezawodność eksploatacji i łatwość obsługi. Autobus produkowany od 1973 roku, poprzez ciągłą modernizację podnoszącą jakość i zabezpieczenia antykorozyjne, stał się powszechnym środkiem transportowym.

Ponadto niska cena autobusu powoduje, że ten sprawdzony środek lokomocji jest chętnie eksploatowany i stał się najpopularniejszy w komunikacji międzymiastowej.

Autobus standardowo wyposażony jest w silnik produkcji krajowej typ 6cT107/A6/7 o mocy 110,5 kW, pięciobiegową skrzynię biegów ZF, zawieszenie tylne zależne, sztywny most napędowy, liczba miejsc pasażerskich siedzących – 41. Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego.

H10-10 MIDI

– następca autobusu „dziewiątki” jest przykładem możliwości i działań rozwojowych fabryki. Jest to 10-metrowy autobus z 43 miejscami pasażerskimi, o zmienionej stylistyce nadwozia, łączący w sobie sprawdzone rozwiązania z autobusu H9 z obecnymi wymaganiami technicznymi. W efekcie zbudowano tani, funkcjonalny autobus przeznaczony do lokalnego i międzymiastowego ruchu pasażerskiego. W ramach postępu technicznego zostały zmodernizowane ściany przodu i tyłu autobusu, które wykonano z tworzywa sztucznego. Autobus w standardzie wyposażony jest w silnik licencyjny Leyland 6cT107/A1/3 o mocy 126 kW.

Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego. Wnętrze autobusu wyłożono wysokiej jakości wykładzinami i elementami z tworzyw sztucznych. Ergonomiczne, pokryte estetyczną tkaniną fotele pasażerskie, z bezstopniową regu-

lacją pochylecia oparcia pozwalają wygodnie podróżować.

H10-11 LOCAL

– autobus przeznaczony do komunikacji podmiejskiej i miejskiej, posiadający dwoje lub troje drzwi. Różnica w liczbie drzwi rzutuje na liczbę miejsc pasażerskich. W wersji dwudrzwiowej autobus może przewozić na miejscach siedzących/stojących – 47/30 osób, zaś w wersji trzydrzwiowej analogicznie siedzące/stojące: 35/42. Autobusy te w standardzie wyposażone są w silniki produkcji krajowej o symbolu SWT 11/311/2 o mocy 176 kW.

Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego.

H10-12 INTER

– autobus przeznaczony do komunikacji międzymiastowej i dalekobieżnej, wyposażony w standardzie w silnik produkcji krajowej SWT11/311/2 o mocy 176 kW. Liczba miejsc pasażerskich – 47. Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego. Wnętrze autobusu wyłożono wysokiej jakości wykładzinami i elementami z tworzyw sztucznych. Ergonomiczne, pokryte estetyczną tkaniną fotele pasażerskie, z bezstopniową regulacją pochylecia oparcia oraz przesuwem bocznym pozwalają na wygodne podróżowanie.

Nowoczesna sylwetka autobusu, udoskonalona technologia wytwarzania i luksusowe wyposażenie sprawiają, że autobus konkuruje z najnowszymi światowymi pojazdami tej klasy. Przednia i tylna ściana, dach oraz nadkola są wykonane z tworzywa. Poszycie boczne to dwustronnie ocynkowana blacha stalowa, a klapy bagażników wykonane są z blachy aluminiowej.

H6-10 MELON INTER

– miniautobus o długości 6 metrów, przeznaczony do komunikacji między-

miastowej, wyposażony w silnik Perkins Phaser 110T o mocy 79 kW. Autobus posiada 24 miejsca pasażerskie. Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego. Konstrukcja autobusu umożliwia wykonanie wielu wersji użytkowych jako: pogotowie techniczne, furgony i inne wozy specjalistyczne. Autobusy rodziny H6 cechują się ładną, zgrabną sylwetką nadwozia, a jakość i estetyka wykonania umożliwiają niezawodną eksploatację, zapewniając przyjemne warunki podróżowania.

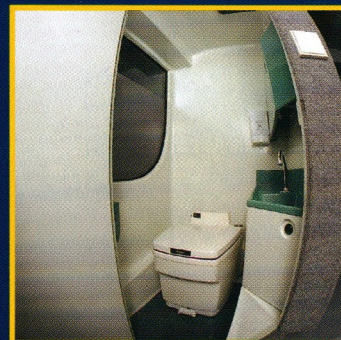
H6-20 MELON

– miniautobus o długości 6 metrów, przeznaczony do komunikacji miejskiej dla obsługi linii o małym natężeniu ruchu lub nocnych kursów. Autobus w standardzie wyposażony jest w silnik Perkins Phaser 110T o mocy 79 kW. Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego. Liczba miejsc pasażerskich: siedzące/stojące – 17/15.

Autobus może być wykonany w wersji do przewozu osób niepełnosprawnych poprzez wyposażenie go w windę do wnoszenia wózków inwalidzkich.

A1010M MEDIUM

– autobus nowej generacji przeznaczony dla komunikacji miejskiej, w którym zastosowano najnowsze technologie wytwarzania. Jest to obecnie jeden z najnowocześniejszych wyrobów polskiej motoryzacji. Jego konstrukcja składa się z przestrzennej stalowej kratownicy i poszycie wykonanych z aluminium i tworzyw sztucznych łączonych metodą klejenia z kadłubem. Optymowa sylwetka, niskie zawieszenie, szerokie wygodne wejścia, a wewnątrz antypoślizgowa wykładzina podłogowa, wygodne siedzenia pasażerskie, wszystkie elementy wykończone ze smakiem i precyzją – tak można pokrótce scharakteryzować ten autobus. Wyposażono go między innymi w komputer pokładowy, sprawujący kon-



tróle nad wszystkimi pracującymi mechanizmami i rejestrujący pracę kierowcy, jak również informujący pasażerów o trasie przejazdu. Autobus posiada ekologiczny silnik Mercedes OM 366A EURO o mocy 121 kW lub Mercedes OM 366LA EURO II o mocy 125 kW, liczba miejsc pasażerskich siedzące/stojące – 28/42. Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego.

Autobus może być wykonany w wersji do przewozu osób niepełnosprawnych, poprzez wyposażenie go w windę do wnoszenia wózków inwalidzkich.

A1012T LIDER

– autobus turystyczny, różni się zdecydowanie sylwetką od swoich poprzedników, gdyż została złamana dotychczasowa linia nadwozia. Piękne, obłe kształty niczym nie przypominają wcześniejszych konstrukcji „autoskańskich”. Nowoczesny kształt autobusu, udoskonalona technologia wytwarzania i luksusowe wyposażenie sprawiają, że autobus konkuruje z najnowszymi światowymi pojazdami tej klasy. Przednia i tylna ściana, dach oraz nadkola są wykonane z tworzywa. Poszycie boczne to dwustronnie ocynkowana blacha stalowa, a klapy bagażników wykonane są z blachy aluminiowej. Termoizolacyjne szyby są klejone do konstrukcji, podobnie jak i wszystkie, pokryte lakierami akrylowymi, elementy poszycia zewnętrznych autobusu.

Autobus wyposażony jest w sześciocylindrowy silnik Mercedes OM 401 LA EURO I o mocy 290 KM (213 kW). Ponadto posiada sześciobiegową mechaniczną synchronizowaną skrzynię biegów TS6-120 oraz zawieszenie zależne z miechami pneumatycznymi, amortyzatorami i stabilizatorami przechyłu. W wersji standardowej posiada system ABS/ASR, tachograf elektroniczny, klimatyzator i sterowane pneumatycznie drzwi. Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego,

wyposażonego ponadto w regulację położenia i blokadę kierownicy. W wyklejonym wykładziną dywanową wnętrzu znajduje się 47 miejsc pasażerskich. Autobus ten może być na życzenie klienta wzbogacony o zestaw audiowizualny, toaletę, lodówkę, automat do napojów, system centralnego smarowania i retarder.

Właściwy komfort podróżowania zapewnia estetyczne i luksusowo wyposażone wnętrza autobusu. System wentylacji, klimatyzacji i ogrzewania oraz podwójne termoizolacyjne przyciemnione szyby tworzą wewnątrz autobusu klimat zapewniający pasażerom poczucie wygody i bezpieczeństwa. Poziom jakościowy zastosowanych komponentów zapewnia długą, niezawodną eksploatację.

A404T CEZAR

– motoryzacyjny hit, wysokopokładowy, luksusowy autobus przeznaczony dla turystyki międzynarodowej. Jego nadwozie jest w całości dziełem sanockich konstruktorów, natomiast podwozie to oryginalne i kompletne podwozie Mercedes O 404. Sylwetka autobusu została zaprojektowana przy wykorzystaniu najnowszych osiągnięć techniki komputerowej i jest kolejnym potwierdzeniem możliwości rozwojowych Autosanu. Stanowią ją dwustronnie ocynkowane blachy stalowe oraz elementy z tworzyw sztucznych klejonych do szkieletu nadwozia. Autobus posiada 12 metrów długości i 3,66 m wysokości oraz dopuszczalną masę całkowitą 18 000 kg. Wnętrze z wyłożonymi tapicerską tkaniną sufitem oraz ścianami bocznymi mieści 49 miejsc pasażerskich, kabinę WC, lodówkę, zestaw barowy, audio-wideo, a także przedział do spania dla drugiego kierowcy. Pojazd posiada również klimatyzator z ogrzewaniem dachowym, ogranicznik prędkości i centralny zamek bagażników. Wyposażony jest w silnik MB OM 441LA EURO II, widlasty – sześciocylindrowy z turbodoładowaniem, wtryskiem bezpośrednim, chłodzony cieczą,

o mocy 250 kW (340 KM), zablokowany z mechaniczną 6-biegową synchronizowaną skrzynią biegów; zawieszenie na miechach pneumatycznych (przednie niezależne), amortyzatory teleskopowe i stabilizatory przechyłu; hamulce tarczowe, uruchamiane pneumatycznie, dwuobwodowe z ABS/ASR i automatyczną dźwignią z samoregulacją.

Pracę kierowcy ułatwia wspomaganie mechanizmu kierowniczego, wyposażonego ponadto w regulację położenia i blokadę kierownicy.

Autobusy **LIDER** i **CEZAR** to bogato wyposażone turystyczne pojazdy, spełniające wymogi dalekiej turystyki międzynarodowej.



AUTOSAN



A404T Cezar

A1012T Lider

H10-12 Inter

H10-10 Midi

H9-20 Dziewiątka

H10-11.21 Local 2

H10-11.11 Local 3

H10-11.11B

A1010M Medium

H6-10 Melon Inter

H6-20 Melon



AUTOSAN SA
GRUPA ZASADA

ul. Lipińskiego 109, 38-500 SANOK, POLAND

tel. (0-13) 46 50 126, 46 50 282, 46 50 253

fax (0-13) 46 50 400, 46 50 430, 46 50 436

tlx 0323577, 0323571, 0323572
