

---

## Od autora

---

Kolejną książkę, w której opisuję historię polskiej motoryzacji, chciałbym poświęcić jednej z najmłodszych polskich fabryk autobusów – Solaris. Historia tej marki liczy zaledwie dwadzieścia jeden lat. Wcześniej założyciele Solarisa, Państwo Olszewscy, zajmowali się montażem, a potem produkcją autobusów Neoplan, pierwszych niskopodłogowych autobusów miejskich w Polsce. Wydawać by się mogło, że przez dwadzieścia kilka lat wydarzyło się niewiele i historia tej firmy to materiał na większy artykuł prasowy, a nie na książkę. Przekonacie się drodzy Czytelnicy, że tak nie jest. W tej monografii przedstawię wszystkie modele i wersje autobusów i trolejbusów montowanych i produkowanych w Bolechowie oraz niezwykłą historię rodziny Olszewskich i znaczenie wizjonerskich słów „Diesel umarł, niech żyje elektryczność”, wypowiedzianych przez Pana Krzysztofa Olszewskiego.

Po przeczytaniu tej książki zobaczą Państwo, że marzenia, upór, odwaga i konsekwentne realizowanie planu czynią cuda. A cudem jest stworzenie od zera znaczącej na świecie fabryki autobusów, trolejbusów i tramwajów w okresie kiedy podobne przedsiębiorstwa bankrutowały lub zostały wchłaniane przez większe koncerny, Solaris w tym czasie rozwijał się.

Te słowa dopisałem tuż przed oddaniem książki do wydawnictwa. Nie wiem czy to zależność, czy przypadek ale gdy kończę pisanie książki poświęconej polskim autobusom w opisywanych fabrykach zaczynają zachodzić zmiany właścicieli. Gdy zbierałem ostatnie materiały do książki o autobusach z Sanoka, Autosan ogłosił upadłość i został sprzedany. Podczas kończenia prac nad książką o Solarisie zaczęto poszukiwać firmy która chce kupić tę markę. Ku zaskoczeniu branży autobusowej nie byli to giganci tacy jak MAN czy Mercedes. Firmą z Bolechowa zaczęli interesować się producenci z Chin i Turcji. Zakup Solarisa oznaczałby dla nich wejście w posiadanie znaczącej fabryki w Unii Europejskiej, technologii oraz dobrze sprzedającej się marki. Najważniejszym oferentem okazała się hiszpańska marka CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.) produkująca komponenty do pojazdów szynowych. Produkcja autobusów to doskonałe uzupełnienie dla tej firmy. Transakcja została sfinalizowana, a nabywca utrzyma markę Solaris i logo zielonego jamnika.

Życzę miłej lektury

Marzec 2019

**Marek Kuc**

## Podziękowania

Mimo iż Solaris jest stosunkowo młodą marką i można powiedzieć, że doskonale pamiętam narodziny tej firmy i prezentację pierwszych prototypów na Targach Poznańskich, to zdobycie jakichkolwiek informacji, materiałów prasowych wcale nie było łatwe. Bez pomocy pracowników dostęp do niektórych danych byłby niemożliwy. Chciałem podziękować zespołowi pracowników z firmy Solaris Bus & Coach S.A.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności



**SOLARIS**

## Powstanie i rozwój firmy

Historia firmy Państwa Olszewskich przypomina scenariusz sensacyjnego filmu, który ogląda się z zapartym tchem. Osiągnięcie sukcesu i uruchomienie najpierw montowni, a potem fabryki autobusów, wymagało pokonania wielu trudności i podejmowania odważnych decyzji, którym towarzyszyło wielkie ryzyko.

Państwo Olszewscy poznali się w latach studenckich podczas wyjazdu na zimowe ferie w górach. Zjeżdżając na nartach, Krzysztof Olszewski uległ drobnemu wypadkowi. Kontuzjowanym narciarzem zainteresowała się studentka stomatologii o nietypowym imieniu Solange. Młodzi narciarze przypadli sobie do gustu. Zostali parą, a po pewnym czasie pobrali się. Pan Krzysztof pochodził z rodziny lekarzy. Rodzice liczyli, że syn pójdzie w ich ślady. Młodego Krzysztofa pa-

sjonowała jednak mechanika pojazdowa, więc kształcił się w tym kierunku.

Państwo Olszewscy nabyli połowę warsztatu mechanicznego, w którym Krzysztof Olszewski naprawiał samochody produkcji zachodniej. W drugiej połowie lat siedemdziesiątych o specjalistę znającego się na serwisowaniu kapitalistycznych aut nie było łatwo. Zdobycie części zamiennych też nie było proste. Wymagało wielu znajomości i dokonywania ich zakupu za dewizy przeważnie za granicą. To właśnie po niezbędne części Krzysztof Olszewski wyruszał do ówczesnych Niemiec Zachodnich. Podczas jednego z takich wyjazdów w Polsce ogłoszono stan wojenny. Oznaczało to, że powrót do kraju przez pewien czas będzie niemożliwy. Rodzina Olszewskich postanowiła, że osiedli się u na-



Solange i Krzysztof Olszewscy w autobusie własnej produkcji  
Fot. Archiwum Solaris

szych zachodnich sąsiadów. Po zakończeniu stanu wojennego do męża dołączyła pani Solange, a w Polsce zostały ich dzieci.

Krzysztof Olszewski podjął pracę w fabryce autobusów Neoplan. Jego talent do motoryzacji szybko dostrzeżono. Młody inżynier wkrótce awansował do rangi dyrektora. Jednak wrodzona ambicja nie pozwalała mu na tym poprzestać. Krzysztof Olszewski chciał zostać członkiem zarządu. Jednak nie było to takie łatwe w firmie rodzinnej, w której funkcje członków zarządu zwykle piastuje młodsze pokolenie właścicieli. Ambitny inżynier nie rezygnował z dalszego awansu. Obserwując zmiany wynikające z niedawnej transformacji ustrojowej w Polsce, sugerował otwarcie w niej montowni autobusów niskopodłogowych. Strona niemiecka obawiała się jednak podjęcia inwestycji w naszym kraju. Kolejną koncepcją Olszewskiego było przedstawicielstwo zajmujące się sprzedażą autobusów Neoplan w Polsce. Ten projekt również nie uzyskał akceptacji zarządu niemieckiego producenta.

Krzysztof Olszewski postanowił wrócić do kraju i na własną rękę zająć się sprzedażą nowoczesnych niskopodłogowych Neoplanów. Polski rynek okazał się chłonny, brakowało tego typu autobusów. Pierwszy trzyosiowy miejski Neoplan sprzedano w Warszawie. Ta transakcja zwiastowała możliwość zakupu kolejnych sztuk. Niedługo potem Krzysztofa Olszewskiego zaprosił ówczesny prezydent Poznania, który zaproponował zakup dla miasta kilkudziesięciu autobusów, pod warunkiem że autobusy zostaną zmontowane lub wyprodukowane w Poznaniu albo w jego pobliżu. Propozycja była bardzo kusząca, lecz koszty jej realizacji przewyższały możliwości finansowe pana Krzysztofa. Postanowił więc namówić niemiecki koncern na wspólną inwestycję w Polsce, lecz Neoplan po raz kolejny odmówił. Wtedy to państwo Olszewscy podjęli życiową decyzję o powrocie do Polski i wzięciu ogromnego kredytu na uruchomienie montowni. Pozyskanie środków nie było łatwe, lecz zakończyło się sukcesem. W podpoznańskim Bolechowie znaleziono budynki nadające się na adaptację do potrzeb montowni. Zanim ukończono remont budynków, rozpoczęto poszukiwanie pracowników. Zatrudniani z niedowierzaniem przyjmowali wiadomość, że już niedługo z przebudowywanych hal wyjadą pierw-

sze autobusy. W marcu 1996 roku montownię firmy Neoplan Polska założonej przez Solange i Krzysztofa Olszewskich opuścił pierwszy autobus, który trafił do Poznania. Do końca 1996 roku zmontowano 56 autobusów. Wkrótce potem Neoplan Polska zdobył kolejne zamówienia na niskopodłogowe autobusy miejskie, jako że był wówczas jedynym w Polsce producentem takich pojazdów. W 1997 roku Neoplan Polska zmontował 163 egzemplarze autobusów, zdobywając 40% krajowego rynku autobusów miejskich. Jednak konstrukcja Neoplana w polskich warunkach eksploatacji okazała się zbyt delikatna. Olszewski wraz z zespołem rozpoczął prace nad zaprojektowaniem nowego szkieletu (kratownicy) autobusu.

W 1998 roku zakupiono zakład w Środzie Wielkopolskiej, w którym zaczęto spawać szkielety autobusów ze stali nierdzewnej.

Pojawienie się na polskim rynku marki Neoplan w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych przyniosło do zakładów komunikacyjnych nowoczesność. Pełna gama długości autobusów miejskich niskowejściowych i niskopodłogowych z automatycznymi skrzyniami biegów, z nowoczesnym wykończeniem wnętrza przyjaznym dla pasażerów. Podobnie sprawa wyglądała w przypadku autobusów turystycznych. Neoplany gwarantowały komfort, jakiego nie można było oczekiwać od produkowanych u nas Jelczy i Autosanów. Krajowi producenci autobusów dopiero byli w trakcie opracowywania pojazdów mających te cechy. Mimo wyższej ceny autobusy Neoplan sukcesywnie pojawiały się na drogach w naszym kraju. Firma pana Krzysztofa Olszewskiego sukcesywnie modernizowała Neoplany, dostosowując je do polskich realiów tamtych czasów i oczekiwań polskich przewoźników. Pierwotnie niemieckie autobusy nie były dostosowane do obciążeń panujących na liniach miejskich. Zła jakość dróg i znaczące przekroczenia przewozu pasażerów oraz niewystarczające zabezpieczenie antykorozyjne skracало żywotność eksploatowanych w polskich warunkach Neoplanów.

Autobusy turystyczne trafiły do biur podróży i PKS-ów, które zaczęły obsługiwać dalsze połączenia, gwarantując pasażerom podróż w najlepszych warunkach. Drugim odbiorcą były firmy turystyczne obsługujące wyjazdy na dalszych międzynarodowych trasach.

Utworzona w 1994 roku firma Neoplan Polska znajdowała bez problemu nowych klientów na swoje pojazdy, na przeszkodzie stanęła jednak pogarszająca się sytuacja firmy Neoplan w Niemczech, co rzucało cień na jej oddział w Polsce. Pan Krzysztof Olszewski doskonale zdawał sobie sprawę, że jeśli uniezależni się od niemieckiej firmy, to Neoplan Polska może przestać istnieć. Produkcja rosła, a niskopodłogowe Neoplany stawały się coraz bardziej widoczne w polskich miastach. Mimo ceny przekraczającej cenę autobusów oferowanych przez innych krajowych producentów produkcja cały czas rosła. Jednak w tym czasie nadeszła niepokojąca informacja z Niemiec. W 2001 roku koncern MAN przejął firmę Neoplan, która w międzyczasie dokapitalizowała bolechowską fabrykę i dalsze losy polskiego oddziału stanęły pod znakiem zapytania. Neoplan posiadał pakiet 30% udziałów w firmie Państwa Olszewskich, tym samym MAN, kupując niemiecką firmę, stał się udziałowcem fabryki Krzysztofa Olszewskiego. Zaproponowano mu wprawdzie stanowisko dyrektora generalnego na okres pięciu lat, w którym MAN przewidywał wygaszenie polskiego oddziału. Rodzina Olszewskich nie mogła pogodzić się z tym faktem. Cała praca miałaby pójść na marne ... Nie. Państwo Olszewscy po raz kolejny rozpoczęli poszukiwania banku, który udzieliłby im ogromnego kredytu umożliwiającego wykupienie udziałów własnej firmy. Po wielu żmudnych staraniach udało

się im przejąć wszystkie udziały i samodzielnie kontynuować produkcję autobusów.

W 1998 roku powołano własne biuro konstrukcyjne, którego pierwszym zadaniem miała być modernizacja autobusu N4016. Chodziło o wzmocnienie jego konstrukcji i zwiększenie odporności na korozję. Zmodernizowano dwunastometrowy i stworzono mniejszy dziesięciometrowy autobus miejski. W pojazdach zastosowano nową przednią ścianę, na pierwszy rzut oka odróżniającą je od pierwowzoru. Nową serię autobusów opracowanych w biurze konstrukcyjnym z Bolechowa oznaczono literą „K”. Potocznie nazywano je Olibusami (od nazwiska właściciela firmy). Zgodnie z założeniami konstrukcja ta była rozwiązaniem przejściowym do czasu opracowania od podstaw nowoczesnego autobusu własnej marki. Dzięki doświadczeniom eksploatacyjnym zdobytym z autobusami Neoplan zwrócono szczególną uwagę na zaprojektowanie mocnej konstrukcji szkieletu (kratownicy) Solarisa Urbino, odpornej na przeciążenia i złe drogi. W biurze konstrukcyjnym posługiwano się nowoczesnymi programami komputerowymi do projektowania poszczególnych podzespołów pojazdu. Skracало to czas wykonania projektu i jak się później okazało, stało się atutem młodej i mało znanej firmy.

Układy napędowe i zawieszenia kupowano w firmach zewnętrznych, dostosowując się do życzeń klientów preferujących określonych dostawców silników lub osi.



Pierwszy autobus przegubowy Solaris Urbino 18 – rok 1999  
Fot. Archiwum Solaris

Krzysztof Olszewski chciał samodzielnie produkować autobusy. Pomysł wydawał się mało realny. W tamtym okresie duża część małych fabryk autobusów była w nie najlepszej kondycji. Najczęściej były wchłaniane przez innych producentów tak jak czeska Karosa lub bankrutowały, jak polski Jelcz albo jakimś cudem przetrwały jak Autosan. Krzysztof Olszewski postanowił skorzystać ze swojego dużego doświadczenia w branży autobusowej i od początku stworzył własną markę. Nazwał ją Solaris. Dwie pierwsze litery od imienia żony Solange, a nazwa Solaris oznacza słoneczny.

W maju 1999 roku, podczas targów poznańskich, zadebiutowała nowa marka Solaris i pierwszy model autobusu miejskiego Urbino, który zapoczątkował nowy rozdział w historii firmy. Bardzo szybko uruchomiono budowę modeli pochodnych od autobusu miejskiego, w tym również przegubowych, a nawet lotniskowych. W 1999 roku sprzedano 170 autobusów, produkowanych już w czterech długościach: 9, 12, 15 i 18 metrów. Cechą charakterystyczną pierwszych Solarisów były plastikowe panele boczne, które w razie niewielkiej kolizji można było szybko wymienić, aby autobus jak najszybciej mógł powrócić na trasę. Niezależnie od wersji autobusu miały

silniki z tyłu w zabudowie wieżowej, ustawione po lewej stronie.

Nadwozie nowej rodziny autobusów zaprojektowała firma z Niemiec. Postanowiono, że wspólną, charakterystyczną cechą wszystkich modeli będzie opadająca w prawą stronę dolna krawędź szyby przedniej. Autobus miał ładną zaokrągloną linię nadwozia. Podłoga na całej długości autobusu przebiegała nisko, gwarantując bezstopniowe wejście wszystkimi drzwiami. Za nim jednak doszło do opracowania znanej z ulic wersji Solarisa Urbino, powstały rysunki innej, bardziej masywnej kanciastej wizji. Pewne charakterystyczne cechy wyglądu były wspólne. Dotyczyło to dolnej linii szyby czołowej.

Jednym z najciekawszych projektów był Urbino w wersji dwupokładowej. Solaris szykował ten model po to, aby móc wystartować w przetargu na dostawę autobusów miejskich dla Berlina. Ostatecznie jednak nie zbudowano prototypu. Przetarg wygrała inna firma. Znikoma ilość światowych przewoźników wykorzystuje do transportu miejskiego autobusy piętrowe, więc rozwój tego projektu nie miał większego sensu.

Solarisami zainteresowali się Czesi, którzy w 2000 roku stali się pierwszymi zagranicznymi nabywcami autobusów nowej marki.



Miejski Solaris Urbino 12  
Fot. Archiwum Solaris

Rok 2001 okazał się bardzo ważny dla firmy Państwa Olszewskich. Utworzono bowiem spółkę Solaris Bus & Coach Sp. z o.o., której wyłącznymi właścicielami zostali Solange i Krzysztof Olszewscy. Całkowite uniezależnienie się od MAN-a umożliwiło eksport autobusów na cały świat, ponieważ wcześniej Neoplan Polska mógł eksportować autobusy wyłącznie do Europy Środkowo-Wschodniej. W 2005 roku spółkę z o.o. przekształcono w spółkę akcyjną, która nie była notowana na giełdzie.

Krzysztof Olszewski zdawał sobie sprawę, że produkując jeden typ autobusu (miejski) może nie utrzymać firmy. Poszukując nowych możliwości zauważył, że tabor trolejbusowy w wielu miastach był przestarzały i przeważały w nim pojazdy wysokopodłogowe. W 2001 roku Solaris rozpoczął więc produkcję niskopodłogowych trolejbusów Trollino. W tych trolejbusach wykorzystano konstrukcję autobusów Urbino, a układ napędowy kupowano w zewnętrznych firmach (również polskich), jak Medcom, Skoda Electric i Cegelec. Nie tylko nisko położona podłoga świadczyła o nowoczesności Trollino. Pierwszy Trollino 12, wyprodukowany dla Gdyni, był napędzany silnikiem prądu stałego z układem odzyskiwania energii elektrycznej podczas hamowania. Kolejny trolejbus, np. przegubowy Trollino 18 dla Rygi, był napędzany silnikiem na prąd przemienny. Zasada szybkiego dostosowywania się do indywidualnych potrzeb klienta stała się wizytówką Solarisa. Na życzenie niektórych klientów trolejbusy wyposażano w dodatkowy napęd, dzięki któremu pojazd mógł pokonywać odcinki trasy pozbawione trakcji elektrycznej. W niektórych trolejbusach stosowano z kolei dodatkowy silnik spalinowy sprzężony z agregatem prądotwórczym, dodatkowe akumulatory elektryczne, a nawet wodorowe ogniwa paliwowe. Produkowano trolejbusy Trollino 12, 15 i 18, które jeżdżą w około 16 europejskich krajach, m.in. w Polsce, Niemczech, Czechach, Szwajcarii, Włoszech i Bułgarii.

W 2001 roku uruchomiono też produkcję autobusu turystycznego Vacanza. Jak mówił Krzysztof Olszewski: „to będzie druga noga Solarisa”, chociaż w zasadzie trzecia (autobusy miejskie, turystyczne, trolejbusy). Oryginalne nadwozie, z długą linią szyby bocznej, zaprojektowała firma IFS Designatelier GmbH z Berlina, ta sama,

która stworzyła nadwozie miejskiego Urbino. Autokary te, w przeciwieństwie do Urbino, nie zajął rynku. Wyprodukowano zaledwie około 60 sztuk, a produkcję zakończono w 2010 roku. W 2002 r. eksport za granicę przewyższał produkcję na Polskę. Solaris zdobył zamówienie od szwajcarskiego przewoźnika. Wprawdzie to zamówienie było niewielkie (10 sztuk), lecz przynosiło prestiż w branży autobusowej. A ten z kolei był istotny, ponieważ producent autobusów z reguły sprzedaje swoje produkty, uczestnicząc w przetargach organizowanych przez władze miast lub przewoźników.

Produkcja stale rosła i w 2003 roku osiągnęła 264 autobusy, a w następnym roku Solaris podpisał umowę na 260 autobusów dla Berlina. Ofertę firmy uzupełniono o napęd na gaz ziemny. W 2005 roku spółka z o.o. Solaris Bus & Coach przekształciła się w spółkę akcyjną, a firma utrwaliła swoją pozycję na rynkach europejskich. W 2006 roku, podczas targów IAA w Hanowerze, Solaris przedstawił pierwszy europejski autobus z napędem hybrydowym – Urbino 18 Hybrid. Do końca 2006 roku całkowita liczba sprzedanych autobusów miejskich, trolejbusów i autokarów wyniosła 579 sztuk. Tradycyjnie już najbardziej popularnym pojazdem wśród klientów spółki były niskopodłogowe autobusy miejskie Solaris Urbino – 517 sztuk (w tym autobus hybrydowy), następnie trolejbusy Solaris Trollino – 50 sztuk i autokary turystyczne Solaris Vacanza – 12 sztuk. Solaris utrzymał pozycję lidera na polskim rynku w segmencie autobusów miejskich.

Jak to możliwe, aby mały i jeszcze mało znany producent autobusów wygrywał w przetargach z wielkimi koncernami, takimi jak Mercedes-Benz, MAN, Neoplan, Volvo czy Scania? Jak mówił Krzysztof Olszewski: „Solaris jest w stanie w bardzo krótkim czasie zaprojektować autobus pod konkretne, często nietypowe potrzeby klienta. Zanim w wielkim koncernie zostanie podjęta odpowiednia decyzja, Solaris ma już gotowy projekt autobusu”. Przykładem może być krótki autobus zaprojektowany specjalnie na kręte alpejskie drogi Solaris Alpino o długości 8,6 m. Krzysztof Olszewski miał niezwykle wyczucie rynku i jeszcze jedną cechę – umiał rozmawiać z dziennikarzami i brawurowo prowadził konferencje prasowe, odpowiadając na pytania

w kilku językach. Jego słynne już powiedzenie: „Diesel umarł, niech żyje elektryczność” przyjęto raczej jako slogan reklamowy hybrydowego Urbino. Dziennikarze zgromadzeni na konferencji prasowej z okazji prezentacji Solarisa Urbino 18 Hybrid (rok 2006) nie zdawali sobie jeszcze sprawy, że w następnej dekadzie napęd hybrydowy w autobusach stanie się niemal standardem. Prasa, zwłaszcza niemiecka, była zachwycona hybrydowym autobusem i samym Krzysztofem Olszewskim, który jako konstruktor na konferencjach prasowych był w stanie odpowiedzieć na każde pytanie, nawet najbardziej techniczne. To rzadkość, gdyż z reguły szefowie koncernów tylko w ogólnych zarysach naświetlają sytuację i nie są tak otwarci jak K. Olszewski. Solaris był pierwszym w świecie producentem, który wprowadził na rynek europejski seryjnie wytwarzany autobus z napędem hybrydowym. Solange Olszewska dbała o załogę. Z jej inicjatywy powstał przyzakładowy żłobek, aby mamy pracujące w fabryce mogły szybko spotkać się z płaczącym lub chorym dzieckiem. Opieka socjalna nad pracownikami spowodowała, że na rynku pracy Solaris stał się poszukiwanym pracodawcą.

Napęd hybrydowy był jeszcze dość drogi, dlatego wielu przewoźników zaopatrywało się w Urbino z napędem na gaz ziemny, który zaprezentowano w 2007 roku. W tym też roku Solaris podpisał umowę na dostawę aż 225 autobusów do Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Dlaczego wybrano Solarisa? Firma zaproponowała auto-

bus, którego życzył sobie klient – z kurtyną powietrzną nad drzwiami wejściowymi i podzielonym przedziałem pasażerskim. Gdy w 2008 roku Solaris podpisał kolejny gigantyczny kontrakt na dostawę 320 autobusów do Aten, K. Olszewskiego okrzyknięto „królem autobusów”.

Na spadającą sprzedaż autobusu Solaris Vacancy Krzysztof Olszewski zareagował błyskawicznie – już w 2009 roku rozpoczęto prace konstrukcyjne nad tramwajem. Seryjna produkcja tramwajów Solaris Tramino rozpoczęła się w 2011 roku, m.in. w nowym zakładzie produkcyjnym w Środzie Wielkopolskiej. Produkowano tramwaje wieloprzegubowe o różnej liczbie członów i zróżnicowanej długości całkowitej, dostosowanej do potrzeb klientów. Tramwaje Solarisa można spotkać m.in. nie tylko w Olsztynie i Poznaniu, lecz także w Jenie, Lipsku i Brunszwiku.

Z okazji 15 rocznicy utworzenia firmy, w 2011 roku Solaris zaprezentował całkowicie elektryczny autobus miejski Urbino 8,9 electric. Natomiast podczas targów IAA w Hanowerze w 2014 roku przedstawiono Solarisa Urbino z nowym nadwoziem i różnymi systemami elektrycznego ładowania (m.in. pantografem) lub z wodorowymi ogniwami paliwowymi. Do tej pory Solaris wyprodukował 11 tys. pojazdów.

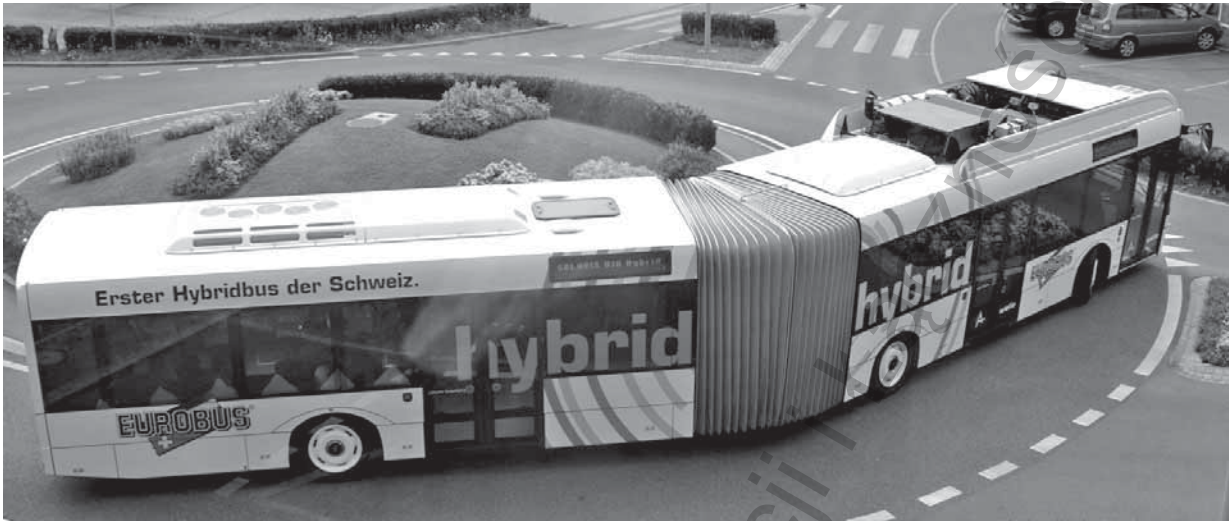
Niestety w 2012 roku Pan Krzysztof bardzo poważnie zachorował. W zarządzie firmy nastąpiły zmiany. Docelowo stanowisko prezesa objęła żona – Pani Solange Olszewska, która przy pomocy specjalistów bardzo sprawnie zarządziła firmą, realizując wcześniejsze założenia



Pan Krzysztof bardzo lubi motocykle. Takimi właśnie pojazdami przyjeżdżał doglądać fabrykę. Jeden z motocykli pozostał jako wspomnienie dawnych czasów

Fot. Archiwum Solaris i Marek Kuc





Solaris Urbino 18 Hybrid

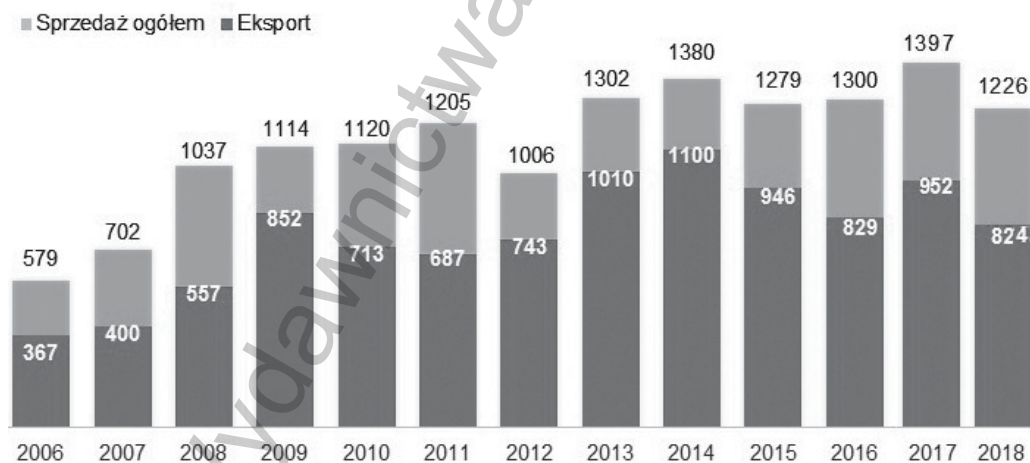
Fot. Archiwum Solaris

męża. Recepta na sukces była bezbłędna. Fabrykę zaczęły opuszczać autobusy hybrydowe, gazowe i elektryczne. Dzięki szybko podjętym działaniom Solaris stał się pierwszym na świecie producentem autobusów elektrycznych na wielką skalę.

Ciągły rozwój firmy i wdrażanie nowych technologii wymagały większej ilości kapitału oraz sprawnego zarządzania. Potomstwo Państwa Olszewskich nie wykazało chęci prowadzenia firmy. Pani Solange, myśląc o przejściu na emery-

turę, podjęła decyzję o sprzedaży firmy. Uważni obserwatorzy procesu sprzedaży firmy z ulgą przyjęli wiadomość, że właścicielami firmy nie stali się autobusowi giganci z Niemiec, Turcji i Chin. W powszechnym odczuciu pani prezes zrobiła wszystko co było w jej mocy, aby marka Solaris ocalała.

W 2014 roku zaprezentowano czwartą modernizację autobusów Urbino z zaprojektowanym od podstaw nadwoziem. Przy konstruowaniu nowego modelu zwrócono uwagę na zastosowa-



Sprzedaż pojazdów marki Solaris w latach 2006–2018, dane w sztukach

Źródło: Solaris Bus & Coach



Solaris Nowy Urbino 12  
Electric

Fot. Archiwum Solaris

nie nowych źródeł napędu. Z tego względu obniżono masę własną autobusów. Pozwoliło to na montaż akumulatorów lub zbiorników z gazem. W 2016 roku Solaris sprzedał 1300 pojazdów, uzyskując przychody 1,7 mld złotych i utrzymując 14 rok z rzędu pozycję lidera polskiego rynku autobusów miejskich.

Wkład w konstrukcyjny rozwój autobusów doceniono, przyznając tytuł „Bus of the Year” podczas targów IAA w Hanowerze w 2017 roku modelowi Urbino 12 electric. W tym samym roku firma dostarczyła setny autobus elektryczny.

Od 2018 roku nowym właścicielem firmy jest hiszpańska grupa CAF (Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles), która objęła 100% jej udziałów i pozostawiła markę Solaris, rezygnując jedynie z produkcji tramwajów. W ramach transakcji spółka CAF zagwarantowała sobie, że Polski Fundusz Rozwoju odkupi od niej w przyszłości mniejszościowy pakiet akcji (35% udziałów).

W 2019 roku przedsiębiorstwo z Wielkopolski zdobyło 25% rynku autobusów, przyjmując zamówienia na 560 autobusów elektrycznych Solaris, zamówionych m.in. przez Berlin, Warszawę i Mediolan. W ramach tych zamówień same warszawskie Miejskie Zakłady Autobusowe zawarły kontrakt na 130 przegubowych autobusów elektrycznych Solaris. Tym samym fabryka wyrasta na lidera produkcji autobusów elektrycznych w Europie.



Solaris Urbino IV Electric,  
pojazd oznaczony tytułem  
Autobus roku 2017

Rys. Solaris



## Kalendarium

<b>1996 styczeń</b>	Rusza produkcja pierwszego autobusu Neoplan w Bolechowie. Podpisanie umowy z miastem Poznań na dostawę 72 autobusów niskopodłogowych.
<b>marzec</b>	Pierwszy autobus opuszcza fabrykę.
<b>1997</b>	Autobusy Neoplan stanowią 40% autobusów niskopodłogowych w Polsce.
<b>1998</b>	500 autobus wyprodukowany w Bolechowie. Przejęcie upadłego zakładu TRAMAS w Środzie Wielkopolskiej, gdzie będą powstawały szkielety autobusów. Opracowanie i produkcja autobusów serii K, tak zwanych przejściowych między Neoplanem a Solarisem, który ma pojawić się niebawem.



<b>1999 maj</b>	Premiera autobusów Solaris własnej konstrukcji, opracowanej przez biuro konstrukcyjne Krzysztofa Olszewskiego.
<b>2000</b>	Solaris Urbino – rodzina liczy już cztery wersje długości 9, 12, 15 i 18 metrów. Pierwsze sprzedaże eksportowe autobusów Solaris do Czech i Niemiec. Rozbudowa fabryki spowodowana wzrostem produkcji.
<b>2001</b>	Powstaje pierwszy trolejbus Solaris Trollino 12, który trafia do Gdyni. Neoplan Polska przekształca się w spółkę Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. Premiera autobusu turystycznego Solaris Vacanza 12.

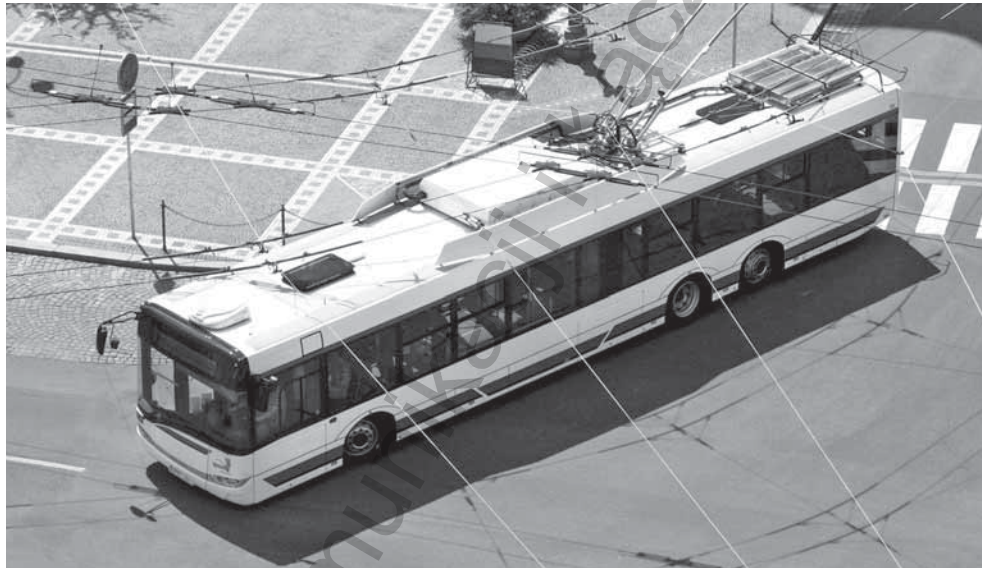
**2002**

Premiera autobusu miejskiego dziesięciometrowego Urbino 10.  
Przekazanie autobusu specjalnego do poboru krwi na bazie Vacanzy 12.  
Wdrożenie do produkcji II generacji Urbino.  
Premiera autobusu Valetta 11.

---

**2003**

Uruchomienie produkcji seryjnej pierwszego na świecie piętnastometrowego trolejbusu Solaris Trollino 15.



Solaris Vacanza 12 i Volvo zajmują drugie miejsce ex aequo w konkursie „Coach of the Year 2004” w kategorii autobusy.

Premiera Solarisa Vacanza 13.

1000 autobus sprzedany w Polsce (Solaris Vacanza).



- 2004** Uruchomienie produkcji Urbino CNG zasilanego gazem.  
Premiera Urbino LE autobusu niskowejściowego.  
Premiera III generacji Urbino.  
Solaris Urbino III generacji zajmuje II miejsce w konkursie „Bus of the Year”.
- 2005** Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. przeradza się w spółkę akcyjną Solaris Bus & Coach S.A., jednak nigdy nie wypuszcza do wolnego obiegu swoich akcji.  
Zmiana logo i wyglądu zielonego jamniczka – symbolu firmy.  
Solaris otrzymuje od Prezydenta RP Nagrodę Gospodarczą w kategorii Eksporter.  
Budowa nowej hali produkcyjnej.
- 2006** Mija dziesięć lat działania firmy Państwa Olszewskich.  
Solaris Urbino 18 Hybrid – pierwszy seryjnie produkowany autobus hybrydowy w Europie.  
„Diesel umarł, niech żyje elektryczność” – te słowa powiedział Krzysztof Olszewski, wyznaczając nowy kierunek działania firmy. Od tej chwili rozwijano napęd niskoemisyjny.  
Premiera Urbino 8,6.  
Powstają nowe hale produkcyjne.



- 2007** Rusza produkcja niskowejściowego Urbino 12LE CNG.  
Premiera autobusu międzymiastowego Solaris Valetta 11 w wersji europejskiej.
- 2008** Wygrana w przetargu na dostawę 320 autobusów międzymiastowych dla Aten.  
Solaris przekracza liczbę 1000 szt. wyprodukowanych autobusów w jednym roku.  
Premiera autobusu Solaris Alpino 8,9LE.  
Premiera autobusu Solaris Urbino 15LE.  
Premiera Solarisa Urbino III generacji.

- 2009** Premiera Solarisa Interurbino 12.  
Premiera Solarisa Urbino 12 Hybrid.  
5000 autobus z Bolechowa.
- 2010** Rozpoczęcie produkcji Urbino 15 CNG  
Solaris Urbino 18 Hybrid z szeregowym układem hybrydowym otrzymuje złoty medal Targów Trans Expo.
- 2011** Premiera Solarisa Urbino 8,9 Electric – pierwszego polskiego seryjnie produkowanego autobusu elektrycznego.  
Na bazie Solarisa Interurbino powstaje mobilne centrum dowodzenia dla Straży Pożarnej.  
Rozpoczęcie seryjnej produkcji tramwajów Tramino
- 2012** Premiera Solarisa Urbino 18,75.  
Premiera Solarisa Urbino 12 Electric.  
Solaris Urbino 12 Electric otrzymuje nagrody: „Innowacji Roku”, „Najlepszy Produkt Roku 2012”, „I miejsce w konkursie EBUS”.
- 2013** Prezentacja Solarisa 12 Urbino z dachową ładowarką do szybkiego ładowania.
- 2014** Premiera Solarisa Nowego Urbino w wersji 12 i 18 metrowej.  
10 000 Solaris – Urbino 12 Electric zamówiony przez przewoźnika z Düsseldorfu (Niemcy).  
Rozpoczęcie kolejnej rozbudowy fabryki w Bolechowie.



- 2015** Rozpoczęcie produkcji Nowego Urbino.  
1000 trolejbus Solaris Trollino.  
Nowy Urbino otrzymuje tytuł „If Design Award 2015”.

---

Nowy Urbino otrzymuje nagrodę „Top Design” w poznańskim konkursie „Arene Daesign”.

---

**2016** Premiera Nowego Urbino 10,5.

---

**2017** Urbino 12 Electric na wystawie pojazdów użytkowych w Hanowerze otrzymał tytuł „Bus of the Year”.

Powstaje spółka Solaris Tram, której udziałowcami są Solaris i firma Stadler zajmująca się produkcją tramwajów. W 2018 r. Stadler stał się jej całkowitym właścicielem.

---

**2018** Solaris ma nowego właściciela. Jest nim hiszpańska firma CAF (Construccione-sy Auxiliar de Ferrocarriles S.A.) – producent podzespołów w branży kolejowej. PFR (Polski Fundusz Rozwoju S.A.) zostaje właścicielem mniejszościowym Solarisa – zakupuje 35% Akcji od CAF.

Premiera Urbino IV generacji ze zmodernizowanym przodem (face lifting) oraz Urbino Lite.



---

## Produkowane autobusy

---

---

### Neoplan N4016 (1996–1999) / N4016td (1998–1999)

---



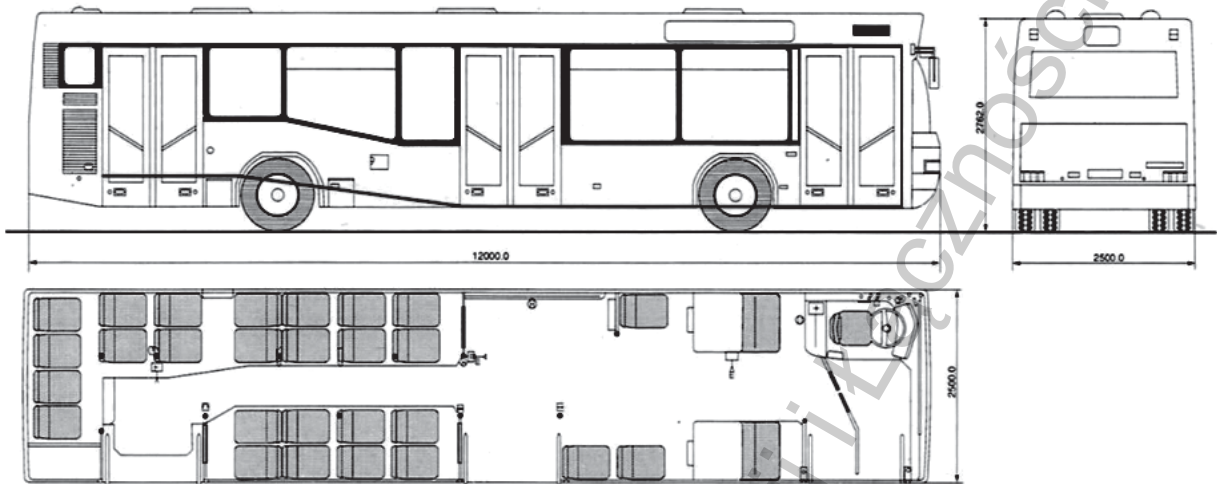
Autobus Neoplan N4016  
*Fot. Archiwum Neoplan  
Polska*

Neoplan N4016 to podstawowa odmiana rodziny niskowejściowych autobusów serii N4000. W 1996 roku pojawił się w programie produkcyjnym powstałej w Polsce montowni tej marki. Pierwotnie do naszego kraju trafiały kompletne szkielety nadwozia z niemieckiej fabryki Neoplana. Resztę prac montażowych prowadzono w Bolechowie. Pierwsze Neoplany zostały przyjęte bardzo dobrze. Autobusy niskowejściowe w naszym kraju były zupełną nowością. Produkcję takich pojazdów uruchomił Jelcz, sprzedaż w Polsce rozpoczął MAN i Mercedes oraz Scania i Ikarus. Firmy przewoźne dysponowały przestarzałym taborem średnio- i wysokopo-

kładowym. Na polskich drogach dominowały Jelcze PR 110, M 11, M 120 oraz Ikarusy serii 200. Tabor trzeba było unowocześnić. Problemem był brak środków na zakupy nowych autobusów. Przewoźnicy ratowali się importem autobusów używanych. Niektóre przedsiębiorstwa postawiły na nowoczesne autobusy. Tak było na przykład w Poznaniu gdzie trafiła spora partia 72 Neoplanów zmontowanych w Polsce.

Pierwotnie Neoplany N4016 występowały jako autobusy niskowejściowe, czyli z bezstopniowym wejściem do drzwi pierwszych i drugich. W tylnej części podłoga przebiegała na większej wysokości. Niebawem jednak opracowano





Autobus Neoplan N4016 – przebieg podłogi i rozmieszczenie siedzeń pasażerskich

Rys. Archiwum Neoplan Polska

całkowicie niskopodłogowy wariant oznaczony symbolem N4016td. Wyposażono go w silnik umieszczony w zabudowie wieżowej na tylnym zwisie na wprost trzecich drzwi.

W 1998 roku Neoplan Polska dokonała rozbudowy fabryki. W Środzie Wielkopolskiej powstał wydział spawania szkieletów do autobusów. Tym samym zakończono sprowadzania tych elementów z fabryki w Niemczech.

Produkowane w Polsce Neoplany napędzane były silnikami DAF GS160M o mocy 160 kW (218 KM) lub MAN D2866UH (220 KM) i MAN D0826LOH17(240 KM).

W latach 1996–1999 wykonano 116 szt. Neoplanów N4016, zaś w okresie między 1998 i 1999 rokiem powstały 32 sztuki wersji N4016td, zastąpionej w 1999 roku unowocześnioną wersją opracowaną w polskim biurze konstrukcyjnym oznaczoną symbolem K4016td. Był to model przejściowy, zaś jego następcą stał się Solaris Urbino 12.



Widok wnętrza autobusu Neoplan N4016

Fot. Archiwum Neoplan Polska



Widok tylnej części autobusu Neoplan N4016

Fot. Archiwum Neoplan Polska

---

### Podstawowe dane techniczne autobusu Neoplan N4016 i N4016td

---

Stosowano silniki o zapłonie samoczynnym umieszczone z tyłu, napędzające koła tylnej osi:

DAF GS16OM 160 kW (218 KM), MAN D2866UH 160 kW (220 KM), MAN D0826LOH17 176,5 kW (240 KM)

Układ hamulcowy: wyposażony w ABS i ASR, hamulec ręczny postojowy z możliwością mechanicznego odblokowania układu hamulcowego, hamulec dodatkowy – retarder skrzyni biegów.

Układ poziomyjący zawieszenie: ECAS z funkcją przykłąku prawej strony.

Nadwozie: osadzone na przestrzennej ramie podłużnicowo-kratownicowej, ze szkieletem wykonanym z profili o przekroju kwadratowym i prostokątnym łączonych za pomocą spawania, poszycie zewnętrzne z blachy nierdzewnej oraz tworzywa sztucznego. Szyby boczne i tylna wklejane do nadwozia, przednia osadzona w uszczelce.

Poszycie wewnętrzne ścian bocznych i sufitu wykonane z płyt laminowanych. Podłoga pokryta wykładziną PVC. Fotele pasażerskie indywidualne, pokryte miękką wykładziną. Wentylacja wymuszona wywietrznikami dachowymi oraz uchylnymi luźnikami w oknach bocznych. Rozmieszczenie drzwi pasażerskich 2-2-2. Drzwi dwuskrzydłowe wykonane z profili aluminiowych, otwierane do wewnątrz, sterowane pneumatycznie z miejsca kierowcy.

Rozstaw osi: 6020 mm.

Długość pojazdu: 11 900 mm.

Szerokość pojazdu: 2500 mm.

Wysokość pojazdu: 2789–2900 mm.

Liczba miejsc siedzących: 31–39.

Liczba miejsc ogółem: 87–105.

Masa własna: 11 000 kg.

Dopuszczalna masa całkowita: 17 600 do 18 000 kg.

---

### Neoplan N4009 (1996–1999) / N4009 Mini (1999)

---

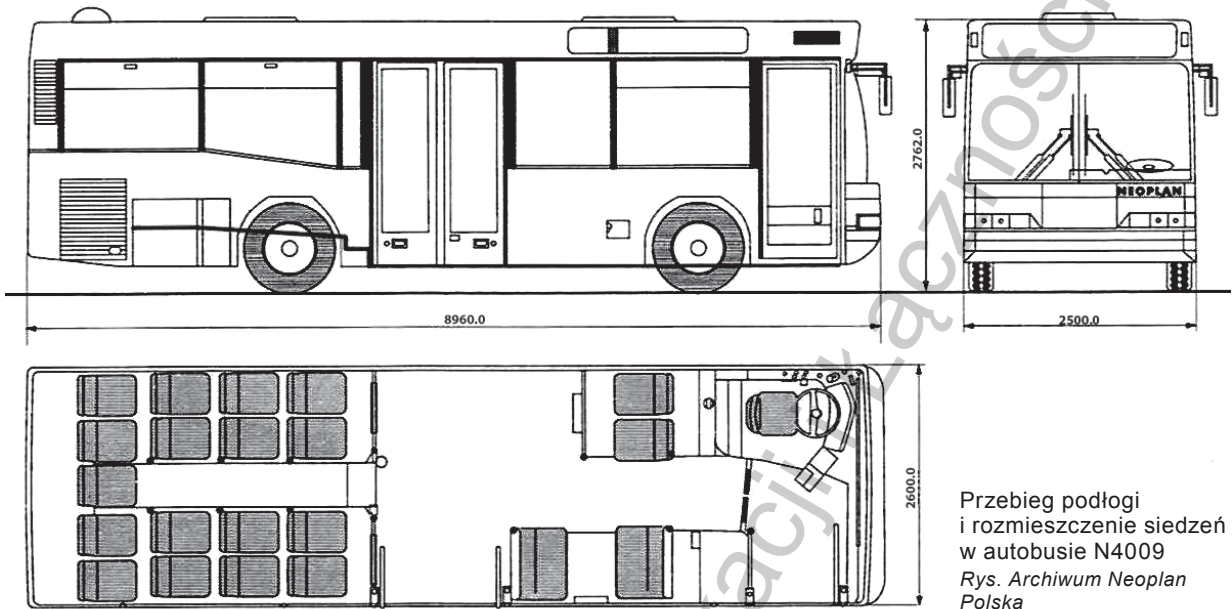


Neoplan N4009

Fot. Archiwum Neoplan Polska

Wprowadzając na polski rynek rodzinę autobusów Neoplan nie zapomniano o modelu dziewięciometrowym niskopodłogowym. Dotychczas na polskim rynku nie produkowano autobusów tego typu. Mały Neoplan powstał na bazie większych modeli, miał identyczną szerokość. Tuż za drugimi drzwiami pojawił się stopień, który spowo-

dował zwiększenie wysokości przebiegu podłogi w tylnej części pojazdu. Autobus miał dwa bezstopniowe wejścia. Przednie było jednoskrzydłowe, zaś środkowe dwuskrzydłowe. Na wysokości drugiej osi znajdował się stopień, podłoga w drugiej części autobusu przechodziła na wyższym poziomie niż z przodu. W autobusie roz-



mieszczono 23 miejsca siedzące. Ogółem istniała możliwość przewozu 53 pasażerów. Do napędu pojazdu wykorzystywano między innymi silnik DAF NS133 poj. 6,24 dm<sup>3</sup> o mocy 181 KM, umieszczony na tylnym zwisie. W polskim oddziale Neoplana opracowano skróconą odmianę N4009 Mini. Zmniejszono obszar między pierwszymi a drugimi drzwiami. Autobus napędzany był silnikiem MAN D0826 o pojemności skokowej 6,87 dm<sup>3</sup> i mocy 220 KM. Wyprodukowano tylko dwa takie autobusy. Jeden został przerobiony z odmiany miejskiej na

specjalne zamówienie portu lotniczego imienia Chopina w Warszawie. Pojazd zyskał odmienne wyposażenie wnętrza. Autobus służył jako salonka VIP dowożąca pasażerów do samolotów. We wnętrzu zamontowano 12 miejsc siedzących. W tylnej części fotele ustawiono w półkołu. Pojazd wyposażono w ogrzewanie postojowe oraz w dwustrefową klimatyzację z możliwością niezależnej regulacji w strefie VIP i przedniej części pojazdu. Na pokładzie znalazł się barrek, lodówka oraz ekspres do kawy. We wnętrzu zamontowano system audio prestiżowych ma-



Neoplan 4009 Mini, skrócona wersja najmniejszego Neoplana  
Fot. Archiwum Solaris



Neoplan N4009 Mini w wersji luksusowej salonki dla firmy LOT

Fot. Archiwum Solaris

rek. Drugi egzemplarz otrzymał typowe wyposażenie wnętrza i został sprzedany do miasta Augustów. Mały autobus doskonale się sprawdził w mieście, gdzie pasażerów jest niewiele, a uliczki są bardzo wąskie.

Neoplan N4009 w większej wersji był wytwarzany do momentu rozpoczęcia produkcji Solarisa Urbino 9. Łącznie wykonano 37 szt. dłuższej wersji Neoplana N4009.

#### Podstawowe dane techniczne autobusu Neoplan N4009

Stosowano silniki o zapłonie samoczynnym umieszczone z tyłu:

DAF NS133M 133 kW (180 KM), DAF GS16OM 160 kW (218 KM), MAN D2866UH 162 kW (220 KM), MAN D0826LOH17 176,5 kW (240 KM).

Układ hamulcowy wyposażony w ABS, ASR, hamulec ręczny postojowy z możliwością mechanicznego odblokowania układu hamulcowego, hamulec dodatkowy – retarder skrzyni biegów.

Układ poziomujący zawieszenie: ECAS z funkcją przykłąku prawej strony.

Nadwozie: osadzone na przestrzennej ramie podłużnicowo-kratownicowej ze szkieletem wykonanym z profili o przekroju kwadratowym i prostokątnym łączonych za pomocą spawania, poszycie zewnętrzne z blachy nierdzewnej oraz tworzywa sztucznego. Szyby boczne i tylna wklejane do nadwozia, przednia osadzona w uszczelce. Poszycie wewnętrzne ścian bocznych i sufitu wykonane

z płyt laminowanych. Podłoga pokryta wykładziną PVC. Fotele pasażerskie indywidualne, pokryte miękką wykładziną. Wentylacja wymuszona wywietrznikami dachowymi oraz uchylnymi lufcikami w oknach bocznych. Ogrzewanie wodne, konwektory oraz nagrzewnice w przestrzeni pasażerskiej, ogrzewanie postojowe Webasto. Rozmieszczenie drzwi pasażerskich 1-2-0. Pierwsze drzwi jednoskrzydłowe, drugie drzwi dwuskrzydłowe wykonane z profili aluminiowych, otwierane do wewnątrz, sterowane pneumatycznie z miejsca kierowcy.

Rozstaw osi: 4240 mm.

Długość pojazdu: 8960 mm.

Szerokość pojazdu: 2500 mm.

Wysokość pojazdu: 2760 mm.

Liczba miejsc siedzących: 23.

Liczba miejsc ogółem: 53.

Masa własna: 8040 kg.

Dopuszczalna masa całkowita 12 800 kg.