



Fot. archiwum Autosan



Fot. M. Kuc

Od wielu lat interesuję się motoryzacją. Najwięcej uwagi poświęcam samochodom wyprodukowanym po naszej stronie żelaznej kurtyny. Najbliższa memu sercu jest oczywiście polska motoryzacja. Pamiętam lata świetności naszych fabryk. Mimo iż nie zawsze wytwarzano w nich nowoczesne auta, stały po nie kolejki. Potrafiliśmy eksportować. Za granicą otwieraliśmy montownie polskich samochodów. Tworzyliśmy ogrom wersji pochodnych produkowanych u nas pojazdów. Udawało się opracować konstrukcje, których mogli pozazdrościć nam nawet zachodni konkurenci (np. Star 266, uznany za samochód ciężarowy o najlepszych właściwościach terenowych).

Kiedy nastąpił upadek komunizmu, zainteresowanie polskich klientów przeniosło się na zachodnie samochody w przystępnej dla nich cenie (czyli najczęściej wiekowe, wyeksploatowane i w kiepskim stanie technicznym). Polskie fabryki podjęły wysiłek modernizacji swoich wyrobów. W latach 90. zeszłego wieku jak grzyby po deszczu powstawały nowe modele. Nie zawsze były one zgodne z oczekiwaniami rynku. Część fabryk została sprzedana zagranicznym koncernom. I tak zaczęły znikać rodzime marki. Nie ma już Polskiego Fiata, Stara, Tarpana ani Nysy, a Jelcz przetrwał w bardzo okrojonej formie i produkuje tylko dla wojska. Ocalał Autosan – fabryka, która może poszczycić się ponad 180-letnią historią. Producent na pewno zapisał się w pamięci dzięki autobusom międzymiastowym, które były widoczne na terenie całego kraju. Najpopularniejszym z nich i nadal eksploatowanym jest bez wątpienia Autosan H9. Oprócz niego sanockie zakłady opuściło kilkadziesiąt innych modeli, bardziej lub mniej znanych. Powstały tu wspaniałe prototypy. Niektóre okazały się za nowoczesne, zbyt futurystyczne i komunistyczne władze nie zezwoliły na ich produkcję. Cały dorobek fabryki jest bardzo duży i zasługuje na przedstawienie. Wiele napisano już o pojazdach z FSO, FSM czy JZS, tymczasem o Autosanie powstały nieliczne publikacje. Pomyślałem, że skoro nikt przez wiele lat nie stworzył takiego opracowania, zrobię to ja. Zgodnie ze swoją pasją na warsztatach wzięłem tylko autobusy z okresu powojennego. Pomiąłem produkowane tu wagony kolejowe i tramwajowe, kotły oraz inne wyroby. Prace rozpocząłem w 2011 roku. Przejrzałem zgromadzone materiały, zacząłem szukać nowych. Poważnym wyzwaniem było odnalezienie kontaktów z ludźmi związanymi z fabryką.



Fot. M. Kuc



Fot. M. Kuc

W trzecim kwartale 2013 roku zbliżałem się do końca prac. Postanowiłem wybrać się do archiwum w Sanoku, aby sprawdzić, czy nie pominąłem jakichś faktów i poszukać dodatkowych informacji. Niestety, nie udało mi się dostać do fabryki. Zrobiłem jednak zdjęcie budynku z zewnątrz. Nie byłem za bardzo zachwycony, gdyż biurowiec od góry do dołu przykrywał baner reklamowy PZU. Był to wynik kiepskiej sytuacji finansowej fabryki. No cóż, każda forma zarobkowania jest dobra. Jakże wielkim zaskoczeniem była więc dla mnie informacja, przedstawiona w wieczornym telewizyjnym programie informacyjnym. W dniu, kiedy robiłem zdjęcia do książki, Autosan ogłosił upadłość. Nie mogłem zrozumieć logiki tych zdarzeń. Po drodze do Sanoka zajechałem do Kielc na targi autobusowe. Tam, na firmowym stoisku, prezentowano autobus Sancity z silnikiem Euro 6. Jaki to ma sens? Po co wdrażać nowy model, kiedy w kasie pusto? Jak się okazało parę dni później, pojawiły się problemy z pozyskaniem pieniędzy na ukończenie montażu pojazdów zamówionych przez klientów. Przez myśl przeszło mi najgorsze – zakończenie pisania książki może zbiec się z końcem istnienia fabryki! Na szczęście stało się inaczej. Szybko znaleźli się nowi inwestorzy, a syndyk robił wszystko, aby fabryka przetrwała najtrudniejszy okres.

Kiedy stawiam ostatnią kropkę w książce, wygląda na to, że fabryka przetrwa. Produkcja autobusów została wznowiona, a odbiorcy nie wycofali swoich zamówień i czekają na dostawę nowych pojazdów. Kto wie, może za parę lat przyjdzie mi napisać drugą część książki?

Styczeń 2014

Marek Kuc

Podziękowania

Książka ta nie ujrzałaby światła dziennego, gdyby nie pomoc wielu osób i firm. Informacje i zdjęcia pozyskane od wielu życzliwych osób stanowiły cenne cegiełki, z których mogłem zbudować tę książkę. Staralem się, aby moje opracowanie było wolne od błędów i cechowało się możliwie jak największą ilością niepublikowanych dotychczas zdjęć.

Sz szczególnie gorąco chciałbym podziękować: Edwardowi Kutkowskiemu, Hubertowi Hajdukowi, Wojciechowi Połomskiemu, Wiesławowi Kwiatkowskiemu, Grzegorzowi Nyczowi, Tomaszowi Niezabitowskiemu, pracownikom AUTOSAN S.A.: Katarzynie Hydzik, Adamowi Łachowi, Wojciechowi Winnikowi, Andrzejowi Romaniakowi z Muzeum Historycznego w Sanoku, Tomaszowi Mikszo z Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz pracownikom firmy PIMOT



PRZEMYSŁOWY INSTYTUT MOTORYZACJI
AUTOMOTIVE INDUSTRY INSTITUTE

Jeśli zamieszczone w mojej książce zdjęcia lub rysunki zostały opisane nieprawidłowo bądź nie zawierają podpisu ich autora, wynika to z braku możliwości ustalenia osoby, która jest ich autorem. Za zaistniałe niedokładności serdecznie przepraszam.

Historia fabryki



Fot. archiwum PIMOT



Fot. archiwum PIMOT

Początki sanockiej fabryki sięgają pierwszej połowy XIX wieku. W **1832** r. Walenty Lipiński i Mateusz Beksiński zakładają warsztat stolarsko-kowalski. Powstają tu różnego rodzaju kotły oraz urządzenia dla przemysłu naftowego i górniczego.

W **1886** r. syn W. Lipińskiego, Kazimierz, rozbudowuje fabrykę i dostosowuje ją do produkcji wagonów kolejowych. W **1891** r. zdobywa pierwsze zamówienie na dostawę wagonów towarowych. Fabryka przyjmuje nazwę Fabryka Wagonów i Maszyn w Sanoku - Kazimierz Lipiński.

W **1894** r. firma zmienia status na spółkę o nazwie Pierwsze Galicyjskie Towarzystwo Akcyjne Budowy Wagonów i Maszyn.

Na przestrzeni lat **1894–1897** fabryka sukcesywnie zwiększa asortyment produkcyjny. Oprócz wagonów towarowych w ofercie pojawiają się wagony osobowe, walce drogowe, stalowe łodzie ratunkowe oraz maszyny parowe i konstrukcje mostów.

W **1901** r. zostaje uruchomiona produkcja wagonów tramwajowych.

W **1913** r. sanocka fabryka dołącza do spółki Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieliński w Krakowie, Lwowie i Sanoku.

W latach **1926–1928** po raz pierwszy w Sanoku są budowane nadwozia autobusowe na dostarczonych z Włoch podwoziach marki Lancia. Powstaje 10 autobusów.

W okresie międzywojennym (do **1939** r.) następuje znaczny rozwój Sanockiej Fabryki Wagonów (Sanowag), pozwalający zaklasyfikować ją jako jedną z większych ówczesnych wytwórni sprzętu kolejowego w Polsce.

Podczas okupacji fabryka działa jako zakład naprawy czołgów oraz samochodów wojskowych.

W **1944** r. zakłady zostają zniszczone przez wojska niemieckie. Po wyzwoleniu rusza ich odbudowa.

Po wojnie fabryka zostaje znacjonalizowana. Właścicielem jest skarb państwa. Wytwarza się w niej mało prestiżowe wyroby – prosty sprzęt dla rolnictwa, gwoździe, okucia budowlane oraz inne wyroby metalowe.



Fot. archiwum PIMOT



Fot. archiwum PIMOT

W niedługim czasie zostaje wznowiona produkcja wagonów kolejowych. Z Sanoka wyjeżdżają również tramwaje dla Warszawy, kursujące po trasie W-Z.

W **1950** r. w sanockiej fabryce postanowiono zlokalizować produkcję średnich autobusów oraz wozów strażackich. Pojazdy dla pożarników są wykonywane na podwoziach angielskiego Bedforda, a autobusy na importowanych z Włoch podwoziach firmy FIAT. Rozpoczyna się również wytwarzanie przyczep do samochodów Star.

W **1951** r. powstaje pierwszy własny prototyp na podwoziu samochodu Star 20.

W **1952** r. fabrykę opuszczają pierwsze wykonane tu seryjne autobusy Star N52.

W **1958** r. rusza produkcja autokarów San H01. Zakłady otrzymują wówczas oficjalną nazwę Sanocka Fabryka Autobusów (SFA).

W **1960** r. pierwsze trzy egzemplarze autobusów San H01 trafiają na eksport.

W **1961** r. rozpoczyna się współpraca z ZBNS (późniejsza FSD) w Nysie. SFA prowadzi lakierowanie i montaż wykończeniowy mikrobusów przeznaczonych na eksport. Następcą modelu H01 jest autobus San H25.

W **1964** r. w ofercie pojawia się autobus napędzany silnikiem wysokoprężnym – San H27, odpowiednik benzynowego Sana H25.

W **1966** r. zakłady opuszcza seria pilotażowa nowego autobusu San H100.

W **1967** r. powstają prototypy autobusów Sanos i Sanok 09, będących protoplastami późniejszego Autosana.

W **1973** r. pełną parą rusza produkcja nowoczesnego, tylnosilnikowego autobusu Autosan H9. Na jego

bazie powstaje mnóstwo różnych modyfikacji, rozwija się eksport.

Oprócz autobusów w Sanoku są produkowane przyczepy oraz zabudowy furgonowe (nadwozia) do samochodów Star.

W **1975** r. ma miejsce uruchomienie produkcji miejskiej odmiany modelu H9.

W latach **1978/1979** powstają prototypy autobusów w wersji miejskiej i międzymiastowej mających zastąpić serię H9.

W **1979** r. zostaje wykonana partia naczip lotniskowych współpracujących z ciągnikiem siodłowym Star 200.

W **1982** r. fabryka obchodzi jubileusz 150 lat istnienia. Towarzyszy mu prezentacja prototypu nowej rodziny autobusów Autosan H10. Do produkcji seryjnej jako pierwszy przewidziany jest wariant 11-metrowy. Trwają prace nad kolejnymi modyfikacjami rodziny H10 oraz minibusami H6 na podwoziu samochodu ciężarowego Star 742.

Zmiana ustroju w Polsce w **1989** r. owocuje wprowadzaniem nowych modeli i modernizacją tych już produkowanych – dla fabryki oznacza to trudny okres przejściowy.

W **1991** r. firma zmienia nazwę z SFA w Sanoku na Autosan S.A. Do produkcji seryjnej trafia Autosan H10-10.

Lata 90. XX w. upływają pod znakiem poszukiwania nowych zagranicznych rynków zbytu. Autosan sprzedaje dużo swoich autobusów do Rosji, planuje nawet zbudować tam montownię. Pewna liczba pojazdów trafia na Litwę i Łotwę. W ofercie pojawiają się wysokopokładowe autokary turystyczne. Przy tworzeniu nowych modeli są wykorzystywane podzespoły renomowanych zachodnich marek.



Fot. archiwum PIMOT

W **1994** r. odbywa się prezentacja miejskiego autobusu Midi A1010M, który w założeniu ma zastąpić przestarzały model H9-35.

W **1997** r. zostaje wyodrębniona spółka Autosan Bus-San, zajmująca się wytwarzaniem minibusów. Rusza produkcja wysokopokładowych autokarów turystycznych A0404T na podwoziu Mercedes-Benz. W **2000** r. ma miejsce premiera następcy Autosana H9, czyli modelu A0909 Tramp. Duże zapotrzebowanie na kultowego poprzednika powoduje przedłużenie okresu jego produkcji jeszcze o 6 lat.

Rozpoczynają się prace nad 8-metrowym autobusem miejskim.

Ofertę pojazdów międzymiastowych i turystycznych uzupełnia nowoczesny, 10-metrowy model A1010T.

W **2002** r. Autosan wraz z Jelczem i firmą Sobiesław Zasada S.A. tworzy spółkę Polskie Autobusy S.A. Autobusy Autosan trafiają na nowe rynki eksportowe, m.in. do Szwecji i Wielkiej Brytanii.

W **2008** r. rozpoczyna się produkcja nowej rodziny autobusów międzymiastowych Eurolider.

W **2009** r., po upadku firmy Jelcz, Autosan wprowadza nową rodzinę autobusów miejskich o nazwie Sancity.



Fot. M. Kuc

W **2012** r. fabryka obchodzi jubileusz 180-lecia. Na zorganizowanej w Sanoku okolicznościowej wystawie autobusów oprócz aktualnej oferty są prezentowane historyczne pojazdy San.

19 września **2013** r. Zarząd spółki Autosan S.A. składa wniosek o upadłość firmy. 20 września Sobiesław Zasada za symboliczną kwotę sprzedaje akcje spółki biznesmenowi Grzegorzowi Tarnawie.

7 października **2013** r. sąd gospodarczy wydaje postanowienie w sprawie upadłości likwidacyjnej spółki. Także w październiku Grzegorz Tarnawa sprzedaje swoich 40% akcji (zatrzymując 51% pakiet kontrolny) biznesmenom Krzysztofowi Mosce (20%) i Leszkowi Soblikowi (20%). Produkcja autobusów zostaje wznowiona.

W listopadzie i grudniu **2013** r. do odbiorców trafiają pierwsze autobusy wyprodukowane po ogłoszeniu upadłości. W grudniu zostaje ogłoszona informacja o podpisaniu ze stroną rosyjską wstępnego porozumienia o budowie montowni autobusów Autosan w okręgu samarskim. Mają tam powstawać autobusy miejskie i międzymiastowe z silnikami spełniającymi normy czystości spalin Euro 5.

matycznie. Tylne drzwi pozostały bez zmian. We wnętrzu umieszczono indywidualne fotele wykonane z tworzyw sztucznych dostosowanych do przewozu dzieci (w opcji mogły być normalne fotele). Autobusy lakierowano na kolor pomarańczowy. Na bocznych ścianach umieszczono napis „AUTOBUS SZKOLNY”.

H9-41 eksportowy. Na życzenie odbiorcy litewskiego wyprodukowano autobusy z odmiennym pakietem wyposażenia. Zauważalną różnicą były przednie i tylne drzwi dwuczęściowe adaptowane z odmiany szkolnej, otwierane odskokowo. Po obu stronach autobusy miały tylko 4 okna z przesuwными szybami o średniej wielkości.

Podstawowe dane techniczne autobusu Autosan H9-20/21 z wyposażeniem standardowym

Podwozie: rama podłużnicowo-kratownicowa.
Silnik: Andoria 6CT107 o mocy 110,4 kW (150 KM), przy 2600 obr/min.
Hamulec roboczy: dwuobwodowy z samoregulacją.
Hamulec postojowy: sprężynowy działający na tylne koła, zwalniany sprężonym powietrzem.
Skrzynia biegów: mechaniczna.
Układ kierowniczy: przekładnia kierownicza ze wspomaganie hydraulicznym.
Nadwozie: konstrukcja wykonana z rur stalowych o przekroju kwadratowym i prostokątnym, łączonych za pomocą spawania.
Wnętrze: sufit i ściany boczne pokryte płytami laminowanymi, podłoga pokryta wykładziną PVC.
Fotele pasażerskie w zależności od wersji: wysokie sztywne lub z regulacją pochylenia oparcia.

Ogrzewanie: aparat wodny połączony z układem chłodzenia silnika.
Wentylacja: wywietrzniki dachowe oraz zespół wentylacyjny w ścianie przedniej, okna z przesuwaną górną częścią.
Rozmieszczenie drzwi wejściowych: 1-0-1.
Drzwi pasażerskie: otwierane na zewnątrz ręcznie przez pasażerów.
Długość pojazdu: 10 000 mm.
Szerokość pojazdu: 2500 mm.
Wysokość pojazdu: 3150 mm.
Liczba miejsc siedzących: 41/39.
Masa całkowita : 12 500 kg.
Pojemność luków bagażowych: 4,5 m³.

Autosan H9-33 (1975–1980) i H9-35 (1975–2000)

Produkcja autobusów Autosan H9 w wersjach międzymiastowych systematycznie wzrastała. Nowy model całkowicie wyparł przestarzałego Sana H100. Opracowując rodzinę autobusów tylnosilnikowych H9, przewidziano odmianę nie tylko międzymiastową, lecz także miejską. Pierwszy prototyp autobusu miejskiego był gotowy w 1969 r. Jednak seryjną produkcję odmiany miejskiej rozpoczęto dopiero w 1975 r. Wersja ta powstała przy maksymalnym wykorzystaniu elementów z wariantu międzymiastowego oraz niektórych części pochodzących z licencyjnych autobusów Jelcz-Berliet (np. mechanizmu otwierania drzwi oraz wewnętrznych poręczy). Miejski Autosan był przewidziany do obsługi komunikacji w małych i średnich miastach. Po prawej stronie nadwozia miał dwoje drzwi dla pasażerów (układ 2-0-2). W pojeździe zastosowano czteropłatowe harmonijkowe skrzydła otwierane

pneumatycznie z miejsca kierowcy. Natomiast po lewej stronie z przodu – drzwi dla kierowcy. Autobus w odmianie miejskiej mógł przewozić 70 pasażerów, w tym 24 na miejscach siedzących. Autobusy Autosan H9-33 i H9-35 były wyposażone w silniki wysokoprężne odpowiednio ze Starachowic i Andrychowa. Obie jednostki napędowe współpracowały z mechanicznymi skrzynkami biegów sterowanymi ręcznie. Warto wspomnieć, że powstał także prototyp wyposażony w automatyczną skrzynkę biegów wykonaną w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (PiMot.) w Warszawie, który odbywał jazdy próbne w sanockim MKS-ie. Seryjnej produkcji tej odmiany niestety nie podjęto. Autosany H9-33 i H9-35 sukcesywnie modernizowano. W 1977 r. zrezygnowano z drzwi kierowcy. W 1980 r., na wzór unowocześnionych wersji międzymiastowych, zaniechano stosowa-



Autosan H9-35
Fot. archiwum PIMOT



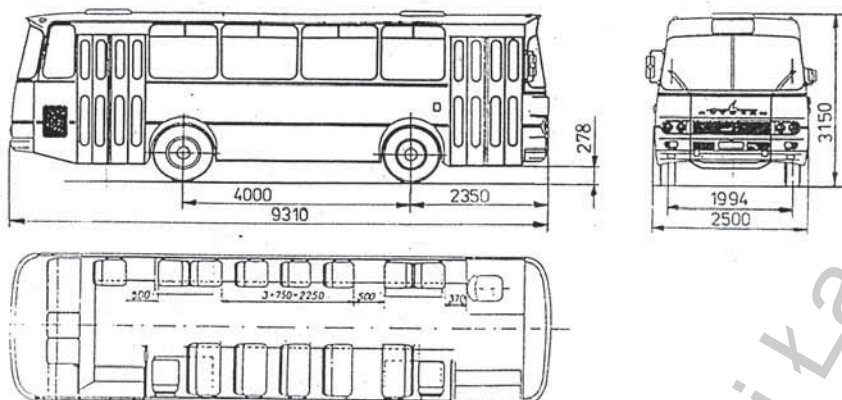
Wnętrze autobusu Autosan H9 w wersji miejskiej – widoki do przodu (po lewej) i do tyłu (po prawej)
Fot. archiwum PIMOT



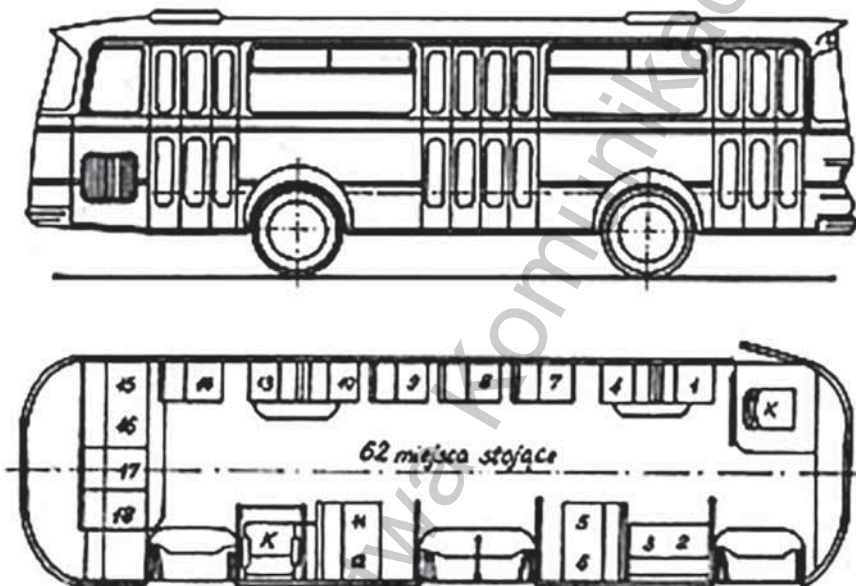
Autosan H9-35 już bez drzwi kierowcy (model z 1977 r.)
Fot. archiwum PIMOT



Otwarte drzwi tylne modelu H9-35
Fot. archiwum PIMOT



Rysunek seryjnego autobusu miejskiego Autosan H9-35
Rys. Autosan, z archiwum W. Połomskiego



Projekt trzydrzwiowej odmiany miejskiej wersji autobusu
Rys. Autosan, z archiwum E. Kutkowskiego

nia świetlików dachowych nad bocznymi szybami. W późniejszym okresie zrezygnowano z silnika pochodzącego z FSC Starachowice. Tym samym w ofercie pozostał tylko Autosan H9-35. Zdecydowana większość produkcji trafiła na rynek krajowy. Zdarzały się też kontrakty eksportowe (m.in. do Kostaryki i ZSSR). Ostatnia partia eksportowa, już u schyłku produkcji modelu H9, była przeznaczona na Litwę.

Jedną z bardzo ciekawych propozycji była trzydrzwiowa modyfikacja wersji miejskiej. Takie rozwiązanie ułatwiałoby wymianę pasażerów. Niestety nie zdecydowano się nawet na budowę prototypu. Produkcję seryjną miejskiej odmiany autobusu Autosan H9-35 zakończono w 2000 r. Jego następcą był Autosan A1010M Medium, który tworzono od podstaw jako autobus miejski.

Autosan-Jelcz H110-30 (prototyp 1976/77) / H90 (prototyp 1977 r.)



Autosan-Jelcz H110-30
Fot. archiwum PIMOT

W 1972 r. w Jelczańskich Zakładach Samochodowych rozpoczęto produkcję autobusu Jelcz-Berliet PR100 wg licencji francuskiej. Warunki zawartego kontraktu pozwalały na wykorzystanie elementów licencyjnych do produkcji innych modeli autobusów w polskich fabrykach. W 1976 r. w Jelczu stworzono więc szkielet nadwozia o długości 10,1 m oparty na konstrukcji autobusu

PR110. Szkielet ten wraz z elementami poszycia nadwozia wysłano do Sanockiej fabryki. Prototyp nowego autobusu miał dwoje drzwi (w układzie 2-2-0). Zamontowano w nim osł przednią i tylną most produkowane wówczas w Jelczu oraz jelczańskie elementy poszycia nadwozia. Do napędu prototypu użyto wysokoprężnego silnika Andoria typu ZT6CT107 o mocy 150 KM, któ-



Autosan-Jelcz H110-30 (widok z lewej strony)
Fot. archiwum PIMOT



Wnętrze autobusu Autosan-Jelcz H110-30
Fot. archiwum PIMOT



Autosan-Jelcz H110-30 (widok z prawej strony)
Fot. archiwum PIMOT



Autosan-Jelcz H90
Fot. archiwum PIMOT

ry był wykorzystywany do napędu autobusów Autosan H9.

W 1977 r. wykonano jeszcze dwa takie autobusy. W jednym z nich dokonano kilku zmian, m.in. przeniesiono akumulatory umieszczone pierwotnie z przodu na prawą stronę za tylną oś. Zwiększono także liczbę siedzeń po prawej stronie pojazdu, zmniejszając liczbę miejsc stojących. Ponadto wprowadzono zmiany w układzie hamulcowym i zmieniono przełożenie w tylnym moście. Pojazdy poddano licznym badaniom w fabryce i w warszawskim PIMocie oraz w sarnockim przedsiębiorstwie obsługującym komunikację miejską.

W 1978 r. zbudowano czwarty prototyp o oznaczeniu Autosan-Jelcz H90. Od modelu H110-30 różnił się on nadwoziem, które wydłużono o 80 cm. Umożliwiało to wygospodarowanie miejsca na zamontowanie silnika SW 680 wykorzystywanego do napędu autobusu Jelcz PR110. Mielecka jednostka napędowa współpracowała ze skrzynką biegów typu S4-95 produkowaną w zakładach w Tczewie wg licencji ZF.

Mimo pozytywnych wyników badań obu prototypów nie podjęto produkcji seryjnej. Powodem były problemy w porozumieniu się obu fabryk autobusów.

Autosan H7-01 „Pogotowie techniczne” (prototyp 1977 r.)



Autosan H7-01
„Pogotowie techniczne”
Fot. archiwum PIMOT

W latach 80. XX wieku w sanockiej fabryce opracowano konstrukcję pojazdu pełniącego funkcję pogotowia technicznego. Nadwozie zabudowano na dostarczonym ze Starachowic podwoziu samochodu ciężarowego Star 244 o układzie napędowym 4×4. Wysoki prześwit i napęd obu osi umożliwił dużą mobilność pojazdu na drogach o niskiej jakości, co umożliwiało dotarcie ruchomego warsztatu np. do maszyn rolniczych lub budowlanych pracujących w trudnym terenie. We wnętrzu zamontowano stół warsztatowy przeznaczony do dokonywania drobnych na-

praw mechanicznych. W tylnej ścianie umieszczono dodatkowe drzwi, co umożliwiało szybką komunikację podczas przeprowadzania naprawy. Mimo dużej przydatności pojazdu i nowoczesniejszej konstrukcji, produkcji seryjnej nie uruchomiono (wykonano tylko jeden prototyp). Planowano także opracowanie podobnego pojazdu na podwoziu samochodu ciężarowego Star 266 o trzech osiach napędowych, lecz nie doszło do realizacji takiego projektu.

Autosan H9/II (prototyp 1978 r.)



Autosan H-9/II (widok od przodu z lewej strony)
Fot. archiwum PIMOT

Inżynierowie z Sanoka doskonale zdawali sobie sprawę, że Autosan H9 nieuchronnie się starzeje. Niezbędne więc było stworzenie nowego modelu autobusu. Po nieudanej współpracy z Jelczem dotyczącej wspólnej produkcji autobusu miejskiego postanowiono skonstruować taki pojazd samodzielnie. Do budowy prototypu wykorzystano elementy jezdne ze starszej rodziny H9. Zaprojektowano 10-metrowe nadwozie o modnej wówczas kanciastej sylwetce. W przedniej ścianie umieszczono duże prostokątne reflek-

tory pochodzące z samochodu Wartburg 353. Aby ułatwić wymianę pasażerów, zastosowano niespotykane wcześniej w polskich autobusach miejskich rozwiązanie – czworo dwuskrzydłowych drzwi (układ 2-2-2-2). Decyzja o montażu czworga drzwi była wynikiem badań nad sprawną wymianą pasażerów na przystankach komunikacji miejskiej.

Względnie krótki tylny zwis wymusił poprzeczne ustawienie wysokoprężnego silnika Andoria 6cT107 o mocy 150 KM oraz zastosowanie no-



Autosan H9/II (widok prawej strony)
Fot. archiwum PIMOT

wej skrzynki biegów z przekładnią kątową opracowaną przez PIMot. W trakcie prób okazało się, że prototypowa przekładnia kątowa działała jednak bardzo głośno i wymagała dopracowania. W 1985 r. postanowiono zmodernizować prototyp. Wydłużono nadwozie, aby umożliwić zamontowanie silnika i tradycyjnej skrzynki biegów umieszczonych wzdłuż osi podłużnej pojazdu.

Zrezygnowano z dwóch par środkowych drzwi, umieszczając zamiast nich akumulatory. To rozwiązanie zapewniało drugie źródło energii, co umożliwiało zastosowanie napędu hybrydowego. Autobus nie wszedł do seryjnej produkcji. Posłużył jednak jako wzorzec do budowy kolejnych prototypów bazujących na nowszej wersji autobusu międzymiastowego Autosan H10.

Naczepa Autosan LOT (1979–1980)

W 1979 r. na zamówienie Polskich Linii Lotniczych LOT w Sanockiej Fabryce Autobusów opracowano naczepę przystosowaną do przewozu podróżnych z budynku portu lotniczego do samolotu. Naczepę przystosowano do współpracy z ciągnikiem siodłowym Star C200, cechowała się ona modną wówczas kanciastą sylwetką. Koła jezdne naczepy osłonięto pokrywami, które

poprawiały wygląd nadwozia. Do budowy nadwozia wykorzystano szyby pochodzące z autobusu Jelcz-Berliet.

Wykonano trzy takie naczepy. Różniły się one liczbą i rozmieszczeniem drzwi. W pierwszym egzemplarzu drzwi umieszczono po obu stronach za trzecim oknem i w tylnej ścianie. Kolejny egzemplarz w lewej ścianie miał dwoje dwu-



Zestaw złożony z ciągnika siodłowego Star C200 i naczepy Autosan LOT
Fot. archiwum PIMOT



Naczepa Autosan LOT na ciągniku siodłowym Star C200
Fot. W. Kwiatkowski



skrzydłowych drzwi, a w prawej – jedno. Po obu stronach pierwsze drzwi były umieszczone za drugim oknem.

Podłoga naczepy była płaska i położona 35 cm nad powierzchnią. Aby wejść do wnętrza, nie trzeba więc było pokonywać żadnych schodów. Podłogę naczepy pokryto wykładziną imitującą drewno. Dolna część ścian była obita aluminium w blachę ryflowaną. Wyżej zastosowano dREW-

nopodobną płytę. Komunikację kierowcy z pasażerami umożliwiało połączenie radiofoniczne. Pojemność naczepy wynosiła 120 osób, w tym 18 na miejscach siedzących. Długość całkowita zestawu ciągnika z naczepą przekraczała nieco 14 m (14 040 mm).

Ciągnik i naczepa były polakierowane na biało. Poniżej okien na obu ścianach bocznych widniały granatowe logo PLL LOT i mniejszy znak firmowy Autosan.

Przyczepa osobowa D-46 (1979–?)

Na terenach wiejskich w drugiej połowie lat 70. XX wieku nadal brakowało autobusów do wozenia dzieci i młodzieży do szkół na drogach o złej nawierzchni. Podobne problemy występ-

owały w transporcie pracowników leśnych oraz rolnych.

W 1979 r. opracowano i wdrożono do produkcji przyczepę osobową, która powstała z połącze-



Przyczepa osobowa D-46 widziana od tyłu (zdjęcie lewe) i od przodu (zdjęcie prawe)
Fot. archiwum Autosan

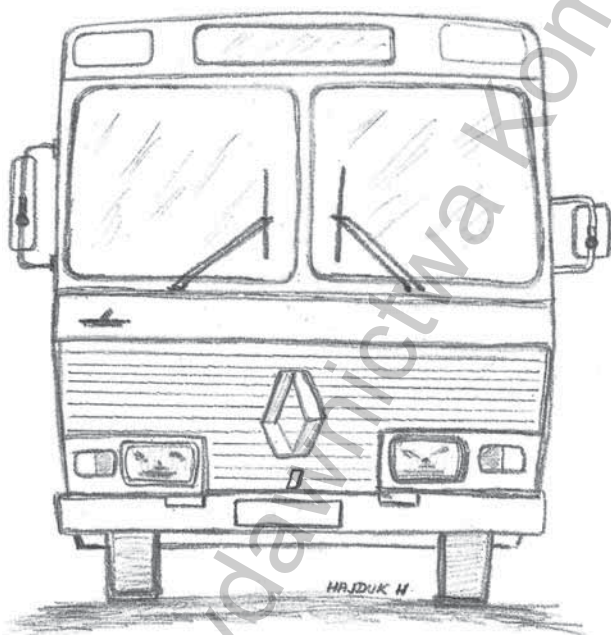
nia dwóch wyrobów wytwarzanych w Sanockiej Fabryce Autobusów. Na podwoziu skrzyniowej przyczepy rolniczej D-46 posadowiono nadwozie pogotowia technicznego montowanego wówczas na podwoziu samochodu Star. We wnętrzu umieszczono siedzenia dla 26 osób. Wejście do

przyczepy znajdowało się w ścianie tylnej. Ze względu na wysokie umieszczenie podłogi konieczne było zamontowanie schodów z poręczą. Przyczepa ta była przeznaczona do holowania przez ciągnik rolniczy lub samochód ciężarowy.

Autosan-Saviem (prototyp 1979 r.)



Prototypowy autobus
Autosan-Saviem
Fot. Internet



Rysunek autobusu autorstwa Huberta Hajduka

Sanocki producent autobusów podejmował się też zadań nietypowych i produkcji krótkoseryjnej. W 1979 r. zaprezentowano autobus, który powstał na zamówienie klienta z Afryki. Do jego budowy wykorzystano podwozie Saviem P42E (z silnikiem umieszczonym z przodu) francuskiej firmy należącej do koncernu Renault.

Nadwozie tego prototypu nie przypominało żadnego z wcześniej produkowanych autobusów AUTOSAN. Cechowała je prosta stylizacja. We wszystkich oknach bocznych występowały duże przesuwne szyby. Na dachu umieszczono bagażnik na przedmioty pasażerów.

Planowano uruchomienie produkcji seryjnej na większą skalę. Odbiorcą docelowym autobusu miał być Pakistan. Niestety, pogarszająca się sytuacja w Polsce i wprowadzony potem stan wojenny przerwały współpracę z francuskim koncernem Renault. Wykonano tylko jeden egzemplarz tego autobusu. Współpracy później nie wznowiono.

Polmos Saturno (1979 r.)

W 1979 r. z grecką firmą Damco sanocka fabryka podpisała kontrakt na wyeksportowanie 100 szt. 10-metrowych podwozi autobusu Autosan H9-26, na których grecki producent montował nadwozia własnej konstrukcji. Greckie nadwozia nie przypominały sanockich „dziewiątek” i wyglądały znacznie nowocześniej. Miały bardziej kanciasty kształt oraz duże szyby boczne zamontowane w kanciastych ramach.



Polmos Saturno
Fot. Internet

Czawdar-Autosan 11M4/H11 (prototyp 1979 r.)

W drugiej połowie lat 70. XX wieku Autosan odnosił sukcesy na rynkach eksportowych. Zwiększanie grona odbiorców zagranicznych wymagało wzbogacenia gamy modeli autobusów o pojazdy atrakcyjne technicznie i cenowo. W sanockiej fabryce rozważano bowiem rozszerzenie eksportu na rynki Bliskiego Wschodu.

W tym celu nawiązano współpracę z bułgarskim producentem autobusów Czawdar, który wytwarzał wówczas nowoczesny, komfortowy autobus wg licencji zachodnioniemieckiej firmy Setra. Współpraca obu wytwórni miała polegać na kooperacji. Z sanockiej fabryki miano wysłać podwozia autobusów Autosan H11 wyposażone



Czawdar-Autosan 11M4/H11
Fot. archiwum Autosan