



Jak co roku na placu znalazły się zarówno autobusy miejskie, jak i turystyczne

Jak autobusy, to tylko w Sadach

Cieszą się niesłabnącym od lat powodzeniem u polskich przewoźników. Autobusy używane, bo o nich mowa, trafiają głównie do małych i średnich miast. - *Kilkuletnie auto można kupić nawet za połowę ceny nowego. To dla ośrodków, dysponujących bardzo ograniczonymi możliwościami finansowymi, często jedyna szansa pozyskania dobrego taboru* – mówi Wojciech Rose, manager sprzedaży Centrum Autobusów Używanych MAN Truck&Bus Polska. To właśnie MAN Truck&Bus Polska był jedną z pierwszych polskich firm, które już z górną dziesięć lat temu postanowiły „ucywilizować” handel popularnymi „używkami”. W podpoznańskich Sadach, tuż obok fabryki autobusów MAN i Neoplan, stworzono wówczas Centrum Autobusów Używanych. Corocznie za jego pośrednictwem trafia do nowych właścicieli 40-50 pojazdów. Za pośrednictwem centrum używane autobusy nabyli np. miejscy przewoźnicy w Jeleniej Górze oraz Gorzowie. Każdego roku organizowane jest Wiosenne Spotkanie w Sadach, impreza podczas której można zapoznać się nie tylko z ofertą wystawionych na sprzedaż pojazdów, ale również części zamiennych, usług serwisowych itp.

W tegorocznym, siódmym już spotkaniu wzięło udział kilkaset osób, głównie przewoźników prywatnych, a także przedstawicieli firm komunalnych. Przygotowano też stoiska firm współpracujących z MAN Truck&Bus: Boss, Castrol, Drabpol, HES, Kiel, Pixel, Pronar i WBK Leasing.

Skąd i dla kogo?

Sprzedawane autobusy pochodzą głównie z rynku niemieckiego, ale również z austriackiego i... polskiego. Często są to pojazdy pozostawione w rozliczeniu przy zakupie nowego taboru. Nie są oddawane w komis, lecz nabywane przez MAN Truck&Bus i stanowią jego własność. Lwia część oferty to pojazdy marki MAN i Neoplan, są jednak również i propozycje marek konkurencyjnych, głównie Mercedesa, Setry, Irisbusa, Volvo. Przekrój wiekowy jest bardzo szeroki, w czasie majowego spotkania na placu znalazły się zarówno autobusy pochodzące sprzed kilkunastu lat, jak i zaledwie kilkuletnie. Są to pojazdy o różnym zastosowaniu: miejskie, podmiejskie oraz turystyczne. Każdy z autobusów ma udokumentowany „życiorys”, a przed sprzedażą przechodzi gruntowny przegląd techniczny.

Zaglądamy do oferty

Wśród autobusów miejskich marki MAN znalazły się egzemplarze popularnego modelu A21. Dziesięciolatka z silnikiem spełniającym wymagania proekologicznej normy Euro 3 można kupić za 175 tys. zł. Ponad trzykrotnie mniej kosztował dwudrzwiowy, miejski MAN MN 223 Midi, natomiast 200 tys. zł to cena dziesięcioletniego, trzydrzwiowego „mieszczucha” A26 (dostępne były aż cztery, bliźniacze, równoletnie egzemplarze tego modelu). Większy przekrój cenowy występuje w grupie autobusów turystycznych. Wśród najciekawszych propozycji znalazła się luksusowa i świetnie wyposażona Setra S317 GT-HD (Euro 3, przebieg ponad 900 tys. km) pochodząca z roku 2003, którą wyceniono na 259 tys. zł oraz droższe od poprzedniczki niemal o 100 tys. zł Volvo 9700H z rocznika 2007. Wśród autokarów dwupokładowych (ponad siedemdziesiąt miejsc) znalazł się liczący sobie już siedemnaście lat Neoplan N122 (Euro 2, przebieg 613 tys. km) kosztujący 94 tys. zł. Najdroższym „turystą” na placu był MAN R08 z trzyletnim życiorysem kosztujący 626 tys. zł. Za swoistą ciekawostkę uznać można natomiast wystawiony na sprzedaż autobus hybrydowy MAN Lion's City. Trzyletnik będący jak dotąd fabrycznym autobusem testowym czekał na klienta gotowego zapłacić ok. 800 tys. zł.

Tekst i zdjęcia: Michał Jurczak



Wojciech Rose, manager sprzedaży Centrum Autobusów Używanych MAN Truck&Bus Polska

– *Dla wielu przewoźników zakup nowego taboru praktycznie nie jest możliwy ze względu na zbyt wysoką cenę. To właśnie oni poszukują autobusów używanych, najczęściej kilkuletnich. Przychodzą do nas bo... zależy im na kupowaniu pojazdów z pewnego źródła, ze znanym życiorysem. Przekonują się, że to dobry zakup, wracają za jakiś czas poszukując kolejnych autobusów do swojej floty.*