

Český autobus, to není jen Karosa. SOR našel díru na trhu a busy staví už 33 let. Díky Karose vlastně ale tak trochu vznikl

 garaz.cz/clanek/auta-historie-cesky-autobus-to-neni-jen-karosa-sor-nasel-diru-na-trhu-a-busy-stavi-uz-33-let-diky-karose-vlastne-ale-tak-trochu-vznikl-21012139

Český automobilový průmysl má bohatou historii. Kopřivnická Tatra je nejstarší automobilkou ve střední Evropě, mladoboleslavská Škoda Auto není o moc mladší. Vedle nich tu však jsou i podstatně mladší značky, některé vznikly až po sametové revoluci. Mezi ně se řadí i SOR Libchavy, specialista na cenově dostupné autobusy, který svým způsobem převzal roli Karosy. Jaký je jeho příběh?

Přes maringotky k busům

SOR Libchavy se výrobou autobusů začal zabývat na začátku devadesátých let, a to poté, co byl privatizován podnik Sdružení opravárenství a rozvoje (odtud název firmy), který se před revolucí zabýval výrobou a opravami zemědělské techniky. Nová firma se nejprve zaměřila na stavební techniku a maringotky, aby se posléze přeorientovala na výrobu autobusů, v níž viděla větší potenciál.

O to se postaral Jaroslav Trnka, bývalý ředitel Karosy Vysoké Mýto, který do SORu přišel s několika dalšími bývalými zaměstnanci Karosy. SOR navíc sídlí poblíž Karosy (dnes Iveco Bus), z Libchav do Vysokého Mýta to po silnici není ani 25 kilometrů.

Díra na trhu

SOR Libchavy totiž na trhu viděl volný prostor v podobě malého autobusu, který tehdy na českém trhu chyběl. Prvním produktem tak byl SOR C 7,5 Lili, 7,5 metru dlouhý autobus, jehož první prototyp vznikl koncem roku 1993. A už následující rok se prezentoval na veletrhu Autotec v Brně.

Lili byl minibusem pro 26 sedících a 10 stojících cestujících s vlastní konstrukcí. Ta musela být kompletována v Litomyšli, u firmy Teroz, protože v SORu tehdy ještě neměly prostory na dokončení. Tato spolupráce tak dala novému busu jméno – Lili je akronym pro Libchavy-Litomyšl. Pohon zajistil motor anglického výrobce Perkins, kombinovaný s automatickou převodovkou Voith Midimat.



Foto: SOR

Takto si maličký SOR pamatují cestující Dopravního podniku města Olomouc.

Při premiéře v Brně novinka zaujala, když získala prvního zákazníka. Technické služby města Kadaň objednaly čtyři busy pro městskou hromadnou dopravu. První dva ještě využily motor Perkins, pozdější kusy vsadily na spolehlivější agregáty Iveco kombinované s mechanickou převodovkou. Další exempláře pak zaměřily k firmě ZDAR Žďár nad Sázavou, která je využila pro linky mezi Žďárem nad Sázavou a Novým Městem na Moravě.

Postupná expanze

SOR se díky tomu postupně etabloval jako výrobce autobusů, díky čemuž se nabídka mohla rozrůst. Model Lili se nakonec vyráběl do roku 2001, celková produkce přesáhla 140 exemplářů. Ty vznikaly ve dvou variantách – B 7,5 byly městské busy, LC 7,5 autobusy pro dálkovou přepravu.

V průběhu let se nicméně ukázalo, že sedmimetrový minibus je přece jen až příliš malý, a tak stroj jako Lili už dnes v nabídce SORu nenajdeme. Nejmenším modelem je dnes SOR EBN 8 s délkou osmi metrů.



Foto: SOR

SOR LH 10,5 z počátku milénia byl vlajkovou lodí, reagoval na požadavky zákazníků na dálkový bus.

Ten je mimochodem důkazem, že SOR sleduje moderní trendy. EBN určený pro městský a meziměstský provoz je totiž elektrobus, pohání ho asynchronní elektromotor o výkonu 120 kW, který čerpá svoji energii z lithium-iontových baterií s kapacitou 172 kWh. Vedle toho SOR testuje také vodíkový autobus a ve spolupráci s plzeňskou Škodou nabízí trolejbusy. Ty využívají karoserii SOR a elektrickou výzbroj Škody. Možností je i pohon na CNG.

SOR Libchavy každopádně pořád sází na vlastnosti, kterými firma prorazila. Výrobce se orientuje hlavně na cenově dostupné modely, čemuž pomáhá lehká, jednoduchá konstrukce nebo maximální možná unifikace dílů, a to napříč modelovými řadami. SOR vedle toho prorazil také částečně nízkopodlažní konstrukcí, díky níž si jeho stroje vysloužily přezdívku „hrbatý autobus“ nebo „velbloud“.



Foto: SOR

SOR dlouhá léta nabízí také busy na CNG.

Hlavním trhem samozřejmě zůstává ten domácí, český. Tuto pozici před lety upevnil fakt, že SOR vyhrál v zakázce na dodávku busů pro Prahu. V letech 2009–2018 měl SOR do metropole dodat celkem 620 autobusů SOR NB v hodnotě přibližně 3,5 miliardy korun. Vedle busů „standardní“ délky řady NB 12 šlo také o kloubové autobusy NB 18 a NBH 18 s hybridním pohonem.



Foto: SOR

SOR NB 12 v klasických barvách pražského dopravního podniku.

Autobusy SOR ale prorazily také na Slovensku, kde slouží u bratislavského dopravního podniku, a mimo to jezdí třeba rovněž v Německu, Litvě, Bulharsku, Rumunsku nebo na Faerských ostrovech.

Dnešní portfolio

Aktuální nabídka čítá čtyři modelové řady dostupné v různých délkových provedeních. Zmíněný EBN je elektrobus pro městský i meziměstský provoz, který má být vhodný i pro turistické oblasti nebo národní parky a horská střediska.

Pro města je určen také výhradně dvanáctimetrový model NS12 electric, který je odvozený od řady NS12 diesel, dostupné se vznětovým motorem o výkonu 210 kW. Existuje přitom i kloubový derivát NS18 dlouhý 18 metrů s agregátem o výkonu 243 kW.



Foto: SOR



+9

Naopak řada ICN je prezentovaná jako meziměstská. Nabízena je v několika délkách s tím, že nejmenší má 9,5 metru. Vedle vznětové jednotky je přitom dostupný i pohon na CNG.

SOR Libchavy je od roku 2012 součástí EP Industries patřící do portfolia Daniela Křetínského.