



Do Esslingenu dorazily první trolejbusy Škoda 32 Tr a 33 Tr

17.07 2026 17:22, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 17. 7. 2026 byly v Esslingenu – v jednom ze tří německých trolejbusových provozů – představeny slavnostně první dva nové trolejbusy Škoda 32 Tr a 33 Tr s karoserií SOR řady NS. Jde o vůbec první trolejbusy ze Škodovky dodané na území někdejšího západního Německa. Do toho východního byly poslední trolejbusy s okřídleným šípem ve znaku dodány před 42 lety, kdy zamířily tři trolejbusy Škoda 14 Tr původně určené pro Sarajevo do Eberswalde.

Škoda vyhrála výběrové řízení na dodání nových trolejbusů pro Esslingen na jaře 2025. Šlo přitom o opakovanou veřejnou zakázku, protože původní soutěž vyhrál belgický Van Hool, jenž měl dodávat své trolejbusy postavené na nově vyvinuté platformě řady „A“. Van Hool ovšem zkrachoval, což způsobilo Esslingenu řadu obtíží, protože na trolejbusy již měl zajištěno financování a počítal s obnovou vozového parku.



Vůz Škoda 33 Tr ve třídvéřovém provedení.(foto: Frank Wonneberger)

Nakonec vypsál výběrové řízení nové s tím, že základní kontrakt počítal s 46 vozidly, dalších 15 bylo možné přikoupit v rámci opce. Do tendru se přihlásila čtveřice účastníků, avšak podání finálních nabídek bylo umožněno pouze třem z nich, konkrétně Škodě Electric, Solarisu Deutschland a švýcarskému HESSu. Nejlepší nabídkovou cenu za 46 trolejbusů (36 článkových a 10 sólo) nabídla Škoda Electric, a to 41 424 600 eur (cca 1 mld. Kč). Druhý Solaris měl mít cenu o 7,4 % vyšší, nabídka HESSu nebyla zveřejněna. Město následně objednalo nejen oněch základních 46 trolejbusů, ale ještě dalších šest z opce, celkem tedy 52 kusů. Cena jednoho článkového vozu měla činit 0,947 mil. € (cca 23 mil. Kč) a sólo 0,733 mil. € (cca 17,9 mil. Kč).

Článkové vozy pro Esslingen jsou vyhotoveny ve třídvéřovém a sólo vozy ve dvoudvéřovém provedení. Jde vůbec o první použití karoserie SOR NS 12 ve dvoudvéřové verzi. Oproti dříve dodávaným trolejbusům této typové řady mají mít trolejbusy pro Esslingen větší dojezd na trakční baterie, které jsou již kapalinou chlazené. To by mělo zajistit současně jejich delší životnost. Kapacita baterií výrazně vzrostla - u 12m vozu jde o 135 kWh a článkového 156 kWh. Nejedná se však již o články na bázi LTO, ale NMC (nikl-mangan-kobalt).



Trolejbusy již disponují novými bateriemi s vyšší kapacitou elektrické energie. (foto: Frank Wonneberger)

Dosud Škoda nabízela baterie chlazené pouze vzduchem, přičemž drtivá většina českých dopravních podniků uváděla právě tuto technologii jako povinnou ve všech výběrových řízeních na dodávky nových trolejbusů, ačkoli má toto řešení z pohledu životnosti baterií v zásadě jen negativa, nemluvě o dalších omezeních (vyšší hmotnost, nízká kapacita). Nyní však i Škoda přešla – alespoň u vybraných projektů – na baterie chlazené kapalinou, takže lze očekávat náhlé prozření ve prospěch této technologie i v řadách řádných členů Sdružení DP v nadcházejících výběrových řízeních.

Všech 52 trolejbusů má být dodáno do konce roku 2026, což by mělo umožnit nahradit veškerý vozový park autobusů se spalovacími motory. V současné době má Esslingen pouze 10 trolejbusů Solaris Trollino 18 a 18,75 z let 2015 a 2019.

Url: [Do Esslingenu dorazily první trolejbusy Škoda 32 Tr a 33 Tr](#)