

Ohlédnutí za výrobou autobusů SOR řady NB

27.06 2024 18:17, Libor Hinčica, Matěj Stach, Autobusy

První 100% nízkopodlažní autobusy z produkce SOR Libchavy jsou ve výrobním programu minulostí přes dva roky. Dne 31. 3. 2022 opustily závod v Libchavách poslední vyrobené vozy SOR NB 18 CITY pro Dopravný podnik mesta Košice. Skončila tak jedna významná éra historie výroby českých autobusů. Náhradou „enbéček“, jež se stala především v tuzemsku a na Slovensku synonymem pro městský autobus, je modelová řada NS, která postupně od roku 2016 starší typ v produkci nahrazovala.

Cesta k 100% nízkopodlažnímu městskému autobusu

SOR vyrobil svůj úplně první autobus před více než 30 lety, a ačkoli šlo o vůz v linkovém provedení, uplatnění našel (společně s druhým prototypem) ve službách MHD v Kadani. Délkově se jednalo o midibus o délce 7,5 m, s nímž se ve své době podařilo zakladatelům SORu nalézt určitou díru na trhu. Ryze městské provedení s označením SOR B 7,5 ovšem spatřilo světlo světa až o tři roky později – v roce 1996. Autobus se sníženou podlahou v přední části zaujal mechanismem schodů, které bylo možné rozložit do plošiny pro nástup vozíčkářů. Z pohledu tehdejší české legislativy bylo takové vozidlo považováno za nízkopodlažní, resp. bezbariérové. Na platformě tohoto typu se později zrodili delší sourozenci o délkách 9,5 m a 10,5 m.

Se změnou legislativy a obecného vnímání nízkopodlažního vozidla ovšem bylo nutné reagovat odpovídajícím způsobem i v nabídce SORu, a tak v roce 2003 přišel částečně nízkopodlažní vůz v provedení low entry označený jako model SOR BN 12. Od něj se poté postupně pro městskou dopravu odvodily kratší varianty o délkách 10,5 m, 9,5 m a 8,5 m. Přestože šlo o významný milník

v historii závodu, v nabídce stále chybělo zcela nízkopodlažní vozidlo. Osvojení znalosti výroby částečně nízkopodlažních vozidel ovšem bylo dostatečným impulsem k tomu, aby se SOR pustil i do pokoření této mety.

První prototypy řady NB

V roce 2005 proto začaly vznikat první ideové návrhy 100% nízkopodlažního vozu a do výroby zamířila dvojice prototypů o délkách 12 m a 18,75 m. Autobusy byly označeny jako SOR CITY NB 12 a SOR CITY NB 18 (teprve později došlo k přemístění pojmenování „CITY“ až za číselné značení) a svou premiéru si odbyly na veletrhu Autotec v červnu 2006 v Brně, kde patřily bezpochyby mezi největší překvapení pro návštěvníky, u nichž budily zaslouženou pozornost. Právě rok 2006 je tedy možné považovat za počátek produkce řady NB, byť šlo v té době jen o dvojici prototypů, jež se navíc od později vyráběných vozů významně odlišovala.



Prototyp plně nízkopodlažního autobusu libchavské produkce na propagační fotografii výrobce. (foto: SOR)

V případě 12m vozu byla použita čtyřdveřová karoserie, u článkového vozu pětidveřová, což bylo v českém prostředí do té doby s výjimkou řady SOR BN neobvyklé. Prototypy měly první dveře řešeny ještě jako jednokřídlé, u kloubového „enbéčka“ navíc techniky mohlo zaujmout vyhotovení dveří v elektrickém provedení (namísto obvyklejšího pneumatického). Při vývoji byla zohledňována snaha o maximální unifikaci s již existujícími autobusy v nabídce (především ve vazbě na částečně nízkopodlažní vozy) a uplatnění vlastních komponent ve vývoji. Prototyp modelu NB 12 disponoval motorem Iveco Tector o výkonu 194 kW a automatickou převodovkou ZF, kloubový vůz měl silnější

motor Iveco Cursor 8 o výkonu 243 kW. Přední náprava byla převzata kompletně od částečně nízkopodlažních vozů, zajímavostí byla zadní (a u kloubového vozu střední) portálová náprava Voith s montáží ráfků a pneumatik typu „Super Single“, tedy bez typické dvoumontáže. U vozu NB 18 zaujalo provedení kloubového spojení, které bylo rovněž vyvinuto v SORu. Důraz na unifikaci výrobního programu ovlivnil i designové křivky obou prototypů. Za výslednou podobu výtvarného řešení stál Ing. Jan Černý, šéfkonstruktér výrobce. Pro našince působila futuristicky zakrytovaná kola náprav (pochopitelně s výjimkou přední), která se však s výjimkou vozu NB 12 v. č. 001 už na dalších vyrobených vozech neobjevila. Před zavedením sériové výroby totiž byly oba prototypy podrobeny rozsáhlým zkouškám, z nichž vyplynula potřeba provedení vybraných úprav. Navíc byl projekt řady NB ovlivněn vstupem nového většinového vlastníka, slovenské finanční skupiny J&T, která sice uznala potřebu vývoje 100% nízkopodlažního autobusu, na trh ale chtěla uvést produkt s vyššími kvalitativními vlastnostmi, což vedlo k přehodnocení původního paradigmatu o nutnosti maximální unifikace autobusů s již vyráběnými modely.

Než se přesuneme v našim vyprávění k pokračování vývoje řady NB, zmiňme se ještě stručně o osudu obou prototypů. V případě 12m vozu, jenž nezvykle nenesl výrobní číslo 001, ale 252 (čímž byl zařazen po bok jiných 12m vozů vyráběných v té době), byl prvním provozovatel slovenský dopravce SAD Trnava, u nějž byl vůz testován od března do dubna 2007. Po testech u dalších dopravců byl vůz prodán dopravci BusLine, u nějž byl využíván ve službách MHD v České Lípě (a přechodně také v Liberci) do roku 2016. Poté byl prodán do autobazaru v Bohumíně.



První vyrobený článkový SOR NB 18, který měl jako jediný zakrytovaná zadní kola. (foto: SOR)

Kloubový vůz (výrobního čísla 001) si odbyl svou premiéru taktéž na jaře 2007, nikoli však v Trnavě, ale v Praze, kde byl prezentován místnímu DP v dubnu uvedeného roku. Po předváděcích jízdách u českých a slovenských dopravců nakonec zakotvil u Veolie Transport Praha, která vůz později darovala Nadačnímu fondu Českého rozhlasu, který jej použil k nezvyklému účelu, když nechal vůz upravit na tzv. Kavárnu potmě. V putovní kavárně obsluhovala nevidomá obsluha a návštěvníci sami byli od propustnosti venkovního světla izolováni. Tomuto ušlechtilému účelu sloužil kloubový prototyp v letech 2012 až 2019 a v roce 2020 našel nového majitele v podobě Muzea velkých volantů v Loučeni, čímž by měla být zajištěna záchrana vozidla pro další generace.

Nástup inovované řady NB

Během zkoušek obou prototypů v průběhu let 2006 a 2007 a vstupu významného investora do společnosti SOR bylo rozhodnuto o významné inovaci řady NB. Oproti prototypům mělo dojít k rozšíření karoserie z 2 525 mm na 2 550 mm, úpravě uspořádání dveří, kdy přední byly rozšířeny (a nově řešeny jako dvoukřídlé, byť nadále platilo, že byly užší), významnou změnou bylo užití nové zadní (resp. v případě kloubového vozu střední nápravy s klasickou dvoumontáží (typu ZF AVN 133). Zcela přepracován poté byl design vozidel.



Zakrytovanou zadní nápravu měl vedle prototypů ještě SOR NB 12 CITY v. č. 001.

Vytvořením nového vzhledu modelové řady bylo pověřeno pražské studio Appl Design, za nímž stojí český sochař a designér Alexius Appl. Ten byl do té doby s veřejnou dopravou spojen především v oblasti kolejové techniky, konkrétně zpracoval celou řadu návrhů speciálních drážních vozidel, jeho sochařské dílo však mohou znát také uživatelé pražského metra. Budete-li někdy míjet sousoší

Soukolí u vstupu do metra na Palmovce či procházet pod mozaikou nad schodištěm stanice metra Radlická, vězte, že mají obě díla stejného autora jako autobusy SOR NB. Tedy přesněji řečeno spoluautora, protože Alexius Appl přizval k projektu neméně věhlasné jméno designéra Jana Tučka, který už v době prací na inovované řadě SOR NB měl za sebou úspěšnou řádku referencí v automobilovém průmyslu (podepsán byl mj. pod první generací Škody Superb). Dvojice designérů Appl a Tuček tak vtiskla definitivní podobu novým křivkám řady NB, která spatřila světlo světa v první polovině roku 2008, a to opět v podobě dvou prototypů.

12m autobus nesl tentokrát již výrobní číslo 001 a sloužil nejprve k prezentačním účelům, testování a předváděcím jízdám. Koncem roku 2009 jej zakoupil dopravce BusLine, přičemž v jeho službách byl nejdéle k vidění na linkách liberecké MHD. V roce 2017 byl autobus prodán do Polska k dopravci A21 z města Żory, který vůz vyřadil z provozu v roce 2020.



Třetím vyrobeným článkovým vozem se stal reprezentant příměstského provedení SOR NC 18. Takových vozů nakonec vzniklo pouze pět, zbylé „třídveřáky“ byly otypovány jako NB 18.

Prototyp kloubového vozu navázal z hlediska výrobních čísel na první vůz z roku 2006 a přes významné odlišnosti nesl číslo 002. Také on byl nejprve prezentován potenciálním zákazníkům, než skončil v prosinci 2009 v Teplicích, z nichž se v rámci skupiny Arriva přesunul v roce 2015 do Prahy. Zde byl autobus do provozu nasazován u dopravce ARANEA pod ev. č. 1501 do října 2023.

Po dvojici prototypů byla ještě v roce 2008 zahájena sériová výroba. Prvnímu zákazníky autobusů SOR NB 12 CITY se stali provozovatelé ČSAD Karviná a SAD Liptovský Mikuláš. Kloubové autobusy SOR NB 18 CITY poprvé zamířily na přelomu let 2008 a 2009 do Nitry. Vedle dieselového provedení

byl ještě v témže roce představen i model s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG), který byl v prosinci 2008 dodán ve třech exemplářích do Tábora dopravci COMETT PLUS. Zajímavostí těchto prvních vozů s typovým pojmenováním SOR NBG 12 CITY bylo užití převodovky amerického výrobce Allison a motoru Cummins CG 280 v pohonném řetězci. Od druhé poloviny roku 2009 došlo i u plynových vozů k užití motorů z produkce Iveca, resp. později FTP Industrial a převodovek ZF.



Patý vyrobený sólo SOR řady NB začal svou kariéru v roce 2008 v Liptovském Mikuláši, odkud se po dodání nových NB přestěhoval v lednu 2020 do Ružomberoku. Skoro po celý rok 2021 byl vůz zapůjčen dále do Nitry, odkud pochází i tento snímek. (foto: Matěj Stach)

Největší úspěch s novým městským autobusem sklidil SOR v roce 2008, kdy uspěl ve výběrovém řízení na dodání až 720 nových městských autobusů pro Dopravní podnik hl. m. Prahy. První vozidla standardní délky byla v Praze zařazena do provozu od 31. 8. 2009, kloubová následovala od 5. 10. 2009. Úspěch v Praze si libchavský producent zopakoval v roce 2018, kdy bylo potvrzeno vítězství SORu v tendru na dodání dalších až 300 vozidel. S ohledem na uvedená čísla asi nepřekvapí, že právě pražský DP se v průběhu let stal největším provozovatelem řady NB, když z celkového počtu vyrobených „enbéček“ odebral takřka polovinu všech vozů.

Další verze řady NB

Autobusy SOR NB 12 a NB 18 CITY byly primárně vyvíjeny s cílem jejich nasazení v městské dopravě, přičemž základem bylo dieselové provedení, k němuž se, jak už víme, přidalo záhy i provedení s pohonem na CNG. Postupně se ovšem zrodily další zajímavé deriváty. V roce 2009 šlo o dvojici prototypů kloubové verze s hybridním pohonem (typ NBH), která zamířila do Prahy. Dlouhodobé testování ale nenaplnilo očekávání vkládaná do hybridní technologie, a to jak z hlediska dosažených úspor nafty, tak z hlediska nezávadnosti provozu. Oba autobusy byly po několika letech provozu nakonec přestavěny na standardní dieselové provedení.



Hybridním autobusům SOR NBH 18 bylo v hlavním městě přezdíváno „UFO“. (foto: Libor Hinčica)

O poznání větších úspěchů se podařilo dosáhnout ve výrobě trolejbusů, u nichž SOR odzkoušel kombinaci s elektrickou výzbrojí třech různých výrobců, z nichž největšího rozšíření se dočkalo provedení prodávané nikoli pod značkou SORu, ale Škodovky. První dva prototypy se nicméně zrodily pod taktovkou SORu ve spolupráci s firmou Cegelec, přičemž prototypy 12m a 18m verze byly výrobně dokončeny již v roce 2009.



Dvojice libchavských trolejbusů se setkala ve smyčce Náměstí Republiky v Ostravě. Zatímco „hrbáč“ dosloužil v roce 2018, článkový vůz SOR TNB 18 dosloužil po nehodě v březnu 2023. (foto: Libor Hinčica)

Vzhledem k zájmu zákazníků o velkokapacitní autobusy pro linkovou dopravu došlo v roce 2008 k úpravě městského provedení SOR NB 18 na linkovou variantu s označením SOR NC 18. Hlavní úprava spočívala ve snížení počtu dveří (na třídveřové provedení) a ve zvýšení počtu míst k sezení za využití pohodlnějšího typu sedadel, legislativně poté šlo o meziměstský kloubový autobus. Vozů SOR NC 18 ovšem výrobní závod opustilo pouhých 5, neboť výrobce postupně od tohoto řešení ustoupil a již od roku 2011 nabízel v linkové třídveřové variantě paralelně také základní model SOR NB 18. S ním se stal úspěšným především u dopravců působících na příměstských linkách okolo hlavního města Prahy.



První třídveřový SOR NB 18 zamířil v prosinci 2011 do OAD Kolín. Rok 2024 je v Pražské integrované dopravě jeho posledním. (foto: Matěj Stach)

Snížení počtu dveří se později dočkala i výchozí 12m verze. Na podzim 2012 byla na veletrhu v polských Kielcích prezentována poprvé třídveřová verze s nesymetricky umístěným prostředním vstupem (ponechaným v pozici třetích dveří). Tato verze byla nadále určena pro městskou dopravu s provozním určením zamýšleným především pro menší města, kde bylo žádoucí nabídnout vyšší počet míst k sezení, a naopak nehrála tak významnou roli rychlost výměny pasažérů. Zrodila se však také verze ryze příměstská a pouze dvoudveřová, byť jen v 18 kusech v roce 2017 s určením pro provoz u dopravce ČSAD MHD Kladno (navíc v provedení s pohonem na CNG). Na rozdíl od článkových autobusů, u nichž byly použity v případě jejich nasazení do meziměstského provozu zpravidla sedadla s vysokými opěradly a větším polstrováním, u dvoudveřových autobusů délky 12 m zůstala vždy zachována standardní městská sedadla. Všechny autobusy délky 12 m byly zároveň bez ohledu na provozní určení a ve shodě s později uplatněnou praxí u kloubových vozů označovány vždy jako model SOR NB 12, potažmo SOR NBG 12 v případě plynové verze. Standardní délková verze se pak dočkala ještě jednoho provedení se zádí přizpůsobenou na instalaci cyklonosiče. Autobusy v počtu pěti kusů odebral Dopravní podnik hl. m Prahy (ev. č. 3754–3758) a v sezóně je nasazuje na linku 147.



SOR NB 12 ev. č. 8888 vypravený na linku 555 na Kladno odpočívá při letním večeru ve Zbečně na Rakovnicku. (foto: Matěj Stach)

Zatímco vizáž autobusu zůstala po celé období sériové produkce neměnná, v salonu vozů se změn událo hned několik. Původní interiér stavěl na sešikmených stropních podhledech v tmavě šedém provedení, oddělení dveřního prostoru od sedadel bylo poté realizováno nízkou překližkou bílé barvy. Ta byla záhy doplněna o zasklenou část podobné výšky, přičemž na prvních vozech pro DP hl. města Prahy byla tato skleněná zástěna osazována až zpětně, naopak např. u vozů pro skupinu 3ČSAD se zasklení v této podobě nepoužívalo nikdy. Se „světlým“ interiérem s elegantnějšími zaoblenými podhledy v krémovém provedení sjely z výrobní linky poprvé autobusy v létě roku 2011, v případě řady NB 12 se jedná o v. č. 160 a od 166 výše, u kloubových vozů jde o všechny vyrobené exempláře počínaje v. č. 205. Oba první exempláře skončily u DP hl. m. Prahy (vozy ev. č. 3640 a 6706).



Původní provedení salonu s šedým obložením a bez zasklení ve voze SOR NC 18 od Arrivy autobusy (v. č. 018). Změn později doznal i krycí měch kloubu, u kterého došlo ke zvýšení vysunuté části. (foto: Matěj Stach)

O rok později došlo i na vzpomínané zástěny oddělující zboku prostor dveří od zbytku interiéru. Původní sestavu plech s prolisem SOR, bílá překližka a skleněná zástěna nahradilo celoskleněné řešení s bílým vzorem doplněné ve spodní části o plný plech. První takové kloubové autobusy Libchavy opustily na jaře 2012 a zamířily do Bratislavy (v. č. 254 a výše), naopak vozy standardní délky opouštěly výrobní závod s původními zástěnami až do léta téhož roku a celistvým zasklením disponují až vozy od v. č. 221 (PMDP, ev. č. 549), přičemž první takto vybavené sólo vyjelo do provozu v Třinci (v. č. 222).



Třídveřový SOR NB 18 v. č. 274 s novým provedením interiéru a skleněnými zástěnami.

S přechodem na emisní normu EURO VI se u sériových vozů, které mají v technickém průkazu rok narození 2015 či pozdější, objevují nové dveře od firmy NORGREN, charakteristické velkým zeleným tlačítkem poptávkového otevírání. Ty nahradily původní dveře dodávané společností PARS komponenty. Přibyla také možnost ubrat v předním článku vybrané podesty pode sedadly.

Dílčích úprav doznalo také stanoviště řidiče, hned od roku 2009 byly původně používané analogové displeje na palubní desce nahrazeny barevnými obrazovkami a od roku 2015 se do vozů začala instalovat nová ergonomická sedadla řidiče typu ISRI NTS2.

Poslední vyrobené kusy

V roce 2016 představil SOR Libchavy svůj nový 100% nízkopodlažní autobus řady NS. Ta byla zamýšlena jako nástupce úspěšného modelu NB. Po zkouškách a prvních dodávkách vozidel nové řady bylo rozhodnuto, že řada NB již nebude v souvislosti s přechodem na emisní normu EURO VI-E upravována a produkce autobusů bude ukončena a nahrazena v celém spektru již souběžně vyráběnými modely NS. S ohledem na dovolený přesah výroby vozidel splňujících původní limit EURO VI-D se počítalo s tím, že poslední nové autobusy řady NB budou předány zákazníkům na jaře 2022. Tak se také skutečně stalo. V případě autobusů SOR NB 12 CITY byla poslední série třech vozidel pro slovenský Prešov (ev. č. 425 až 427) expedována z výrobního závodu 18. 3. 2022 (ev. č. 425) a 21. 3. 2022 (ev. č. 426 a 427) a do provozu zařazena dne 5. 4. 2022 (společně s dalšími šesti vozy článkovými, jež byly společně s vozem ev. č. 425 přivezeny do Prešova ráno dne 19. 3. 2022).



Poslední článkové vozy SOR NB 18 CITY zamířily do Košic, kam jich bylo mezi lety 2013 a 2021 celkem dodáno 86. (foto: Matěj Stach)

Poslední zákazník autobusů SOR NB 18 CITY pocházel rovněž z východního Slovenska, konkrétně z Košic. Od poloviny února bylo postupně expedováno dvacet vozů (ev. č. 4767–4786), přičemž k převozu poslední pětici došlo dne 31. 3. 2023. Všechna vozidla předaná v roce 2022 jsou oficiálně vykazovaná jako produkty s rokem výroby 2021.

Několik čísel závěrem

Kapitola výroby autobusů SOR řady NB se tak po 16 letech od vyrobení prototypů a po 14 letech od zahájení sériové výroby definitivně uzavřela. V uvedeném období mělo být vyrobeno celkem 934 kloubových vozů, z toho 5 ve verzi NC 18, 25 v plynové variantě NBG 18, 2 jako hybridní autobusy NBH 18 a zbývajících 902 v dieselovém provedení NB 18. V tomto počtu nejsou zahrnuty vozy výrobních čísel 732, 733 a 734 jež měly být sice podle SORu expedovány do Německa, dosud se ale nepodařilo zjistit, že by zde opravdu došlo k jejich zařazení, tj. s největší pravděpodobností se jedná o čísla, jež nakonec nebyla obsazena.



Setkání českých autobusů SOR CN 12 a NB 18 v německém městě Lutherstadt Wittenberg ležícím ve spolkové zemi Sasko-Anhaltsko. (foto: Matěj Stach)

Z uvedeného počtu 934 autobusů bylo 92 vyrobeno ve třídveřové verzi, zbytek v klasické pětidveřové. Ve výrobním plánu byla vynechána v pořadí výrobních čísel dle SORu čtyři, patrně však spíše sedm vozidel (včetně třech údajně dodaných do Německa), proto ve statistických přehledech lze narazit i na výrobní čísla vyšší, než je zde uvedený celkový počet vyrobených vozů. Totéž platí v případě 12m vozů, kde došlo k vynechání hned patnácti vozů ve výrobní řadě. Celkový počet vyrobených „enbéček“ standardní délky (včetně prototypu z roku 2006) činí konkrétně 1 024 kusů, z toho 103 v plynové modifikaci SOR NBG 12. Celkem 126 opustilo výrobní závod v třídveřovém provedení, pouhých 18 ve dvoudveřovém a zbytek v nejpopulárnějším čtyřdveřovém.



ČSAD MHD Kladno postupně odebrala dvě desítky autobusů SOR NBG 18 CITY. Jeden z prvních vozů na snímku čeká na expedici.

Z hlediska prodejů dominoval SOR v ČR, kam z výše uvedených počtů zamířilo celkem 784 vozů standardní délky a 582 kloubových autobusů. Na druhé příčce se umístilo Slovensko se 159 vozy SOR NB 12 a 307 článkovými autobusy SOR NB 18. Dalšími exportními zeměmi byly Polsko (70 standardních +11 článkových), Bulharsko (3+5) a Německo (8+30; resp. dle SORu 33 kloubových).

Pokud bychom chtěli naši malou statistiku rozpadat ještě do dalších položek a podívat se na největší provozovatele, stojí na vrcholu jak v případě modelu NB 12 (s 538 vozidly), tak verze NB 18 (s rovnými 500 kusy a dalšími dvěma zapůjčenými) Dopravní podnik hlavního města Prahy. Z dalších významných provozovatelů lze zmínit například DP Košice (61 vozů NB 12 a 86 NB 18), DP Bratislava (182 kloubových vozů NB 18), DP Brno (54 vozů NBG 12), skupinu Arriva (44 vozů NB 18) či DP měst Mostu a Litvínova (47 vozidel NB 12).



Zadní článek autobusu řady NB v kloubovém provedení během výroby.

Samostatně je zapotřebí zmínit se ještě o trolejbusech s karoserií SOR NB, které ve výše uvedených výčtech zahrnuty nejsou. Od roku 2009 do roku 2020, kdy byly v listopadu předány do Prešova poslední trolejbusy v obou délkových provedeních, bylo vyrobeno celkem 164 trolejbusů s využitím 12m karoserie a 150 s využitím 18m karoserie. Celkem 17 vozů standardní délky bylo vybaveno i náhradním zdrojem pohonu v podobě dieselagregátu a 37 disponuje i trakční baterií, takže je lze považovat za tzv. parciální trolejbusy.

Nejvíce trolejbusů s karoserií NB nalezneme ve službách DP Bratislava, který převzal 70 článkových a 50 sólo vozů. V ČR bychom největší flotilu nalezli v Hradci Králové, kde je v provozu 28 sólo vozů a 13 kloubových. Z dalších provozovatelů lze zmínit například DP Pardubice (22 ks standardní délky) či DP Brno (30 kloubových vozů).



Trolejbusy s karoserií SOR NB zakotvily také v Teplicích, kde jezdí celkem osm kusů. Na fotografii ze Šanova je zachycen konvenční vůz bez baterií. (foto: Matěj Stach)

Pokud bychom chtěli rozdělit dodávky vozidel podle států, zjistíme, že všechny vyrobené trolejbusy s karoserií SOR NB 12/18 byly předány zákazníkům v České republice a na Slovensku. Na Slovensko putovalo dohromady 195 trolejbusů (z toho 89 o délce 12 m), do ČR 118 trolejbusů (z toho 74 standardních). Z 314 trolejbusů bylo pouze pět vyrobeno pod značkou SORu (dva s výzbrojí Cegelecu, tři s výzbrojí RAIL ELECTRONICS CZ), všechny ostatní byly prodávány pod značkou Škoda jako modely 30 a 31 Tr.

Pokud bychom vzali úhrnem počet vyrobených autobusů a trolejbusů všech verzí, zjistíme, že v letech 2006 až 2022 opustilo výrobní závod SORu Libchavy 2 271 reprezentantů typové řady NB (opět bez oněch tří neznámých „Němců“), přičemž je zajímavé, že poměr vozů standardní délky a kloubových je takřka půl na půl, přesněji 47,73 % všech vyrobených vozů tvořily vozy kloubové (1 084 ks) a 52,26 % standardní (1 188 ks).

Vozidla SOR řady NB se stala během 14 let sériové výroby bezpochyby symbolem městské hromadné dopravy (především) řady českých a slovenských měst. Pro mnohá jsou stále typickým představitelem městského autobusu či trolejbusu. Přestože výroba řady NB byla ukončena v dubnu 2022, lze očekávat, že se s vozidly bude možné nadále potkávat na linkách hromadné dopravy hluboko do třicátých let.



Třídveřový SOR NB 18 v. č. 274 po sjetí z výrobní linky.

Url: [Ohlédnutí za výrobou autobusů SOR řady NB]