

Úsvit autobusů SOR ICN 12

15.12 2022 19:36, Matěj Stach, Autobusy

Po ukončení výroby ikonických „hrbatých“ autobusů řad BN a CN začala libchavská fabrika obratem chrlit vozy nové generace SOR ICN. Zatímco první sériové stroje dlouhé 10,5 metru vyjely na tuzemské regionální linky již v červnu 2022, a to na území Pardubického kraje, dvanáctimetrové vozy na ně navázaly až nyní. Dvojici autobusů zařadila pro provoz v rámci IDS JMK společnost BDS-BUS. Mezitím už ale byly vyrobeny více než tři desítky autobusů SOR ICN 12 pro německou skupinu Vetter Verkehrsbetriebe, jež operuje na území spolkové země Sasko-Anhaltsko.

První částečně nízkopodlažní vůz BN 12 s typickou čtveřicí dveří opustil SOR Libchavy na konci roku 2003 nedlouho po vůbec prvním vyhotoveném voze standardní délky typu C 12. Hned od roku následujícího se poté rozběhla sériová výroba a na konci roku 2005 byly následně vyrobeny první „hrbaté“ autobusy SOR BN 9,5 a BN 10,5. Představení nejmenšího z „velbloudů“ o délce pouhých 8 400 mm se událo v roce 2008, naopak nejdelší sériově vyráběná verze BN/CN 12,3 si premiéru odbyla až v roce 2014 na veletrhu CZECHBUS. Částečně nízkopodlažní vozy postupem času z produkce SOR Libchavy vytlačily segment středněpodlažních autobusů, po kterých na hlavních trzích výrobce konstantně klesá poptávka. Poslední vozy řady „C“ opustily linku v Dolních Libchavách na podzim 2021. Konkrétně se jednalo o dvojici vozů SOR LC 10,5 pro polskou společnost PKS w Łukowie z Lublinského vojvodství.



Pohledu na autobusové nádraží v Poličce vévodí poslední vyrobený SOR řady CN 10,5 v. č. 2888, který v posledním červnovém týdnu roku 2022 nadobro uzavřel libchavskou produkci „velbloudů“. Tento stroj provozuje na linkách v Pardubickém kraji společnost ZDAR. (foto: Vojtěch Mařík)

Produkce „hrbatých“ autobusů v Dolních Libchavách sice definitivně skončila až v roce letošním, do něj ovšem katalog výrobků dokráčel už bez nejmenšího 8,5metrového zástupce široké rodiny low entry vozů. Poslední autobus (v. č. 195) této délkové kategorie byl vyroben již na konci roku 2019, tedy ještě před nástupem platnosti emisní normy EURO VI-D. Zmíněný SOR BN 8,5 provozuje společnost STENBUS, která jej pod ev. č. 1712 pravidelně vypravuje na lokální midibusovou linku 212 obsluhující západní cíp vilové zástavby pražských Klánovic. Ke konci roku 2021 opustily výrobní závod společnosti SOR Libchavy také poslední vozy řad BN a CN 9,5. Mezi ke konci dodanými stroji byly mimo městských autobusů pro Nitru (TD Transport) také čtyři příměstské CN 9,5 firmy ČSAD Tišnov a jeden vůz pro BDS-BUS, jenž byl v dubnu 2022 předán jako závěrečný zástupce této kategorie. Posledním vyprodukovaným „hrbatým“ autobusem dlouhým 9,5 metru se ale stal jeden z tišnovských vozů (v. č. 1198).

Rovněž v případě standardních 12metrových autobusů skončily v květnu 2022 poslední kusy v systému IDS JMK, a to konkrétně u dopravce Tourbus (v. č. 2375). Naopak vozy CN 12,3 s nejvyššími výrobními čísly zamířily do společnosti ARRIVA autobusy a jezdí v Pardubickém kraji. Na závěr výrobní proces opustil autobus s v. č. 477, naposledy dodaným vozem je ale ten o jedno výrobní číslo nižší (v. č. 476). Zcela posledními vyprodukovanými „hrbatými“ autobusy se staly vozy CN 10,5 v. č. 2887 a 2888 určené pro dopravce ZDAR, jemuž byly dodány v červenci 2022. Následně ale došlo k předání několika dalších vozů, naposledy v říjnu firmě ČSAD Tišnov. V tomto bodě je nanejvýše vhodné osvětlit, jakým způsobem přiděluje SOR výrobní čísla svým produktům. Zatímco řady SOR NB a NS mají vlastní číslování, stejně jako například elektrobusy nebo trolejbusy, „hrbaté“ autobusy z Libchav sdílejí řadu výrobních čísel vždy se stejně dlouhými vozidly všech ostatních

provedení. Vysoká výrobní čísla vozů délek 9,5, 10,5 a 12 jsou tak daná tím, že jsou mezi tyto vozy počítány i řady B, C, LC nebo LH, vždy v odpovídající metráži. Autobusy dlouhé 8,5 a 12,3 metru se v jiném než částečně nízkopodlažním provedení ani nevyráběly, mezi posledním vyrobeným vozem a počtem vyprodukovaných kusů tak lze po odečtení přeskočených pozic položit rovnítko.



Bezesporu nejkurióznějším zástupcem modelové řady BN/CN je třínápravový vůz SOR CN 13,5, který rovněž vlastní dopravce ZDAR. Přiložená fotografie autobusu pochází ze zastávky Karlov, Skalka, která leží mezi známými rybníky Velké a Malé Dářko. V posledních letech byl vůz do provozu vypravován pouze sporadicky, nyní je odstavený, neboť mu k 6. 12. 2022 skončila platnost povinného pojištění. (foto: Matěj Stach)

Ještě než uděláme za příběhem ikonických „hrbáčů“ z Dolních Libchav poslední tečku, věnujme jeden odstavec verzím, které vznikly pouze v podobě prototypu. V první řadě jde o vůbec nejdelšího člena „velbloudí“ rodiny, a sice třínápravový SOR CN 13,5 vyrobený v roce 2009 původně jako prezentační vozidlo pro maďarskou státní společnost Volánbusz, nicméně jeho finálním provozovatelem se stal dopravce ZDAR z Vysočiny. Ještě o rok dříve, v roce 2008, spatřily světlo světa také dva prototypy trolejbusů TN 12 (v. č. 176 a 181), jež byly zamýšleny především pro východní trhy, nicméně žádný z připravovaných projektů se nepodařilo dotáhnout do konce. Připomeňme, že karoserie „hrbatých“ autobusů z Libchav posloužily také pro zástavby plynových pohonů společností Ekobus (celkem 49 kusů).



Veřejnosti se autobusy SOR ICN a ICNG poprvé představily na veletrhu CZECHBUS 2021. Plynové vozy zatím vznikly dva, oba ve verzi ICNG 12 (v. č. 2 a 3), přičemž před rokem v Letňanech se ukázal druhý z těchto vozů. SOR Libchavy počítá s plynovým pohonem také pro délkové verze 10,5 a 12,3 metru. (foto: Matěj Stach)

Nová generace částečně nízkopodlažních autobusů ICN z produkce SOR Libchavy se svého zhmotnění dočkala v dubnu 2021. Ve stejném čase na internet unikly také snímky prvního ICN, pod jehož vzhledem je stejně jako v případě redesignu elektrobusů EBN a celé modelové řady NS podepsán doc. Ing. arch. Patrik Kotas. Tento 12metrový vůz se společně s jedním ze dvou plynových prototypů ukázal na loňském veletrhu CZECHBUS, načež jej od 5. 1. 2022 začal do provozu na svých linkách z Ostravy nasazovat Transdev Morava (tento stav trvá i nadále). V letošním roce vznikly vždy po jednom exempláři všechny tři zbylé plánované délkové verze, a sice ICN 9,5, 10,5 a 12,3. Zároveň byly v červnu dodány dopravcům první sériově vyrobené autobusy. Desítku strojů ICN 10,5 odebral pro potřeby zajištění dopravy v Pardubickém kraji BusLine, další 4 vozidla zakoupil za stejným účelem AUDIS BUS. Mimochodem dalších 11 autobusů SOR ICN stejné délky zařazuje v těchto dnech do provozu slovenská Arriva Trnava.



Na odstavné ploše autobusového nádraží v Ústí nad Orlicí se dne 23. 6. 2022 sluní SOR ICN 10,5 společnosti AUDIS BUS. Čtveřici těchto vozů využívá dopravce v Pardubickém kraji na zajištění subdodávek za BusLine Pardubicko. (foto: Matěj Stach)

Během letošního léta se rozeběhla také produkce celkem 32 autobusů SOR ICN 12 pro německou skupinu Vetter Verkehrsbetriebe, která tak provozuje již přes 300 vozidel značky SOR. Tato „ICNka“ jsou po vzoru do Spolkové republiky Německo dříve dodávaných autobusů vybavena klimatizací Konvekta, jež nahrazuje pro ostatní trhy standardní výrobky od Eberspächeru. Všechny dosud zprovozněné vozy jezdí ve spolkové zemi Sasko-Anhaltsko, a to jak na východě v okrese Wittenberg, tak na severu okolo města Salzwedel.

V listopadu byly první ICN 12 přihrány také na domácí hřiště, konkrétně jde o dva vozy v provedení IDS JMK pro dopravce BDS-BUS. Oba autobusy jsou alokovány do Pozořic ležících východně od Brna, první vůz ale na linky poprvé vyjel v pondělí 12. 12. 2022 za znojemskou provozovnu, kam je na jeden týden zapůjčený. V rámci kurzu $_{108}$32 SOR ICN 12 registrační značky 7J2 5860 zavítal na spoje linek 104 (Brno – Hevlín – Laa an der Thaya), 108 (Brno – Pohořelice – Znojmo) a 158 (Tavíkovice – Miroslav – Břežany). Finální provedení laku autobusů po vzoru řady NS kreativně nakládá s křivkami vozidla a běžně rovný stříbrný pruh u rohů karoserie konkávní křivkou vytahuje až pod okenní linii, čímž vzniká na přechodu mezi předním čelem a bočnicemi klín. Zbývá nám tak sledovat, jak tento zásah do svých jednotných laků integrované systémy a dopravci přijmou a zda se stejně jako v případě řady NS takové provedení uchytí.

Url: Úsvit autobusů SOR ICN 12