Viele Gelenkbusse im Schienenersatzverkehr

Artikel vom **4. Juni 2026**
Gelenkbusse

Mit seinen Gelenkbussen der Baureihe »NS 18« hat sich SOR in Deutschland vor allem im Schienenersatzverkehr einen Namen gemacht. Neben klassischen Dieselversionen bietet der tschechische Hersteller die Fahrzeuge auch mit Gas-, Hybrid-, Batterie- oder Trolleybusantrieb an.



SOR »NS 18« von Verhuven aus Xanten im Schienenersatzverkehr Köln – Hagen (Bild: Christian Marquordt).

Für Busbauer SOR aus dem tschechischen Libchavy eröffnete sich mit den Schienenersatzverkehren bei Generalsanierungen von Eisenbahnstrecken eine große Chance auf dem deutschen Busmarkt. So hat der Hersteller eine große Zahl von

Gelenkbussen seines Typs »NS 18« an mehrere Busunternehmen liefern können, die Schienenersatzverkehr bei der Generalsanierung Köln – Solingen – Wuppertal – Hagen fahren. Zum Beispiel an so namhafte Unternehmen wie Rheingold aus Wuppertal, Weinzierl aus Köln, Wiedenhoff aus Burscheid und Verhuven aus Xanten. Die Buchstaben »NS« in der Typenbezeichnung stehen dabei für »new structure«. Der Aufbau der selbsttragenden Niederflurbusse besteht aus einem Gerippe aus verschweißten Stahlprofilen, die mit Aluminium- und Elementen aus Verbundstoff beplankt sind. An der zweiten Tür des Vorderwagens ist eine Rollstuhlrampe möglich, die je nach Kundenwunsch manuell, aber auch elektrisch ausgeklappt werden kann. Lieferbar ist der SOR als Diesel, aber auch mit Erdgas- oder Hybridantrieb. SOR liefert seinen Gelenkbus auch als Batteriebus (»ENS 18«) und als Trolleybus (»TNS 18«). Je nach Wunsch des Kunden sind unterschiedliche Batterien mit unterschiedlicher Kapazität und Reichweite möglich. Auch liefert der Hersteller den »ENS 18« als Depotlader (über CCS-Combo-Stecker) oder für Nachladung unterwegs über Pantograph.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag