

„Boženka“ dokončila zkoušky s cestujícími. Rozloučí se šotojízdou

24.12 2025 08:01, Libor Hinčica, Trolejbusy

Testovací trolejbus Bozankaya SNG 12T, který od konce června realizoval zkušební provoz v síti pražského DP (pod ev. č. 510), dokončil poslední předepsanou etapu – 20 000 km s cestujícími. Danou metu pokořil již v neděli 21. 12. 2025, na linku č. 58 v trase Palmovka – Čakovice – Miškovice byl ale vypraven dle dohodnutého harmonogramu ještě v pondělí a v úterý.

Trolejbus zahájil zkušební provoz bez cestujících, když na jeho tachometru svítilo 828 km. První jízda se uskutečnila dne 30. 6. 2025, načež následovaly ve třísměnném provozu zkoušky bez zátěže a se simulovanou zátěží, přičemž v každé části najel trolejbus více kilometrů, než bylo ze strany Drážního úřadu předepsáno. Dne 9. 8. 2025 byla dokončena první část testů, načež probíhaly statické zkoušky, montáž informačního a odbavovacího systému atp. V provozu s cestujícími se pak poprvé vůz objevil dne 15. 10. 2025. Denně pak najezdil okolo 330–350 km, přičemž byl nasazen přibližně 21,5 hodiny denně, tedy takřka nepřetržitě. Během dvou měsíců a jednoho týdne zvládl v tomto režimu najezdit předepsaných 20 000 km, čímž byl zkušební provoz ukončen.

Ačkoli se jedná o jeden z prvních vyrobených vozů (fakticky druhý po prototypu, byť ve výrobě došlo následně k upřednostnění dokončení prvního sériového vozu pro Temešvár), ukázal se trolejbus v provozu jako překvapivě spolehlivý, o čemž ostatně svědčí rychlost nájezdu. Hlavní závady se týkaly dveří, které utrpěly během zkušebního provozu se zátěží. Jako simulovaná zátěž byly totiž použity pytle s pískem, z nichž se během nakládky, provozu i vykládky uvolňoval jemný prach, který zanesl dveřní mechanismy. Současně na dveře tlačila i samotná zátěž, takže po zahájení zkušebního provozu s cestujícími bylo opakovaně nutné dveřní pohony pročistit a dveře seřídit. Další drobné problémy se projevily u sběrací soustavy, které byly řešeny reklamací u výrobce. V obou případech šlo přitom o komponenty provozem osvědčené a běžně používané (dveře dodává nizozemská Ventura, sběrače vyrábí závod Faiveley v České republice) a četnost a charakter závad se nijak

nevymykaly běžné míře poruchovosti u podobných výrobků.



Testovací trolejbus byl na dobu zkušebního provozu opatřen polepem se stylizovaným panoramatem Prahy. Sériové vozy jsou již vyhotoveny v „PIDžamu“, nicméně symbol svatovítské katedrály z nich zcela nezmizí. Silueta Hradu a Karlova mostu bude totiž použita na prosklených přepážkách v interiéru, kam standardně výrobci umisťují svá loga. (foto: Libor Hinčica)

Pokud bychom počítali čistě dobu nájezdu kilometrů bez vynucené přestávky mezi srpnem a říjnem, patří rychlost, s jakou trolejbus zvládl 30 000 předepsaných kilometrů najet, bezpochyby k těm rekordním.

Dne 23. 12. 2025 dojezdila „Boženka“ směnu a do garáží se vrátila půl hodinu po půlnoci na Štědrý den, tj. fakticky až 24. 12. 2025. Na tachometru svítilo již 33 963,5 km, v součtu tedy najela dokonce o 3 000 km více, než byl minimálně požadovaný nájezd ze strany Drážního úřadu. V provozu s cestujícími se objeví již jen jednou, a to v rámci fotojízdy pro fanoušky městské dopravy. Právě střet s početnou komunitou „šotoušů“ patřil bezpochyby mezi největší kulturní rozdíly, na něž turečtí pracovníci během svého angažmá v Praze narazili (neboť „šotoušství“ rozhodně není v Turecku obvyklou činností). Zájem o vozidlo, k němuž naprostá většina fanoušků dokázala přistupovat s opravdovým zájmem a bez předsudků navzdory očerňující, lživé a řízené kampani v médiích z počátku letních prázdnin, potěšil dodavatele natolik, že se rozhodl se souhlasem pražského DP uspořádat pro ně jako poděkování za neutuchající pozornost ještě jednu speciální jízdu, která se uskuteční v neděli dne 28. 12. 2025.

Tato jízda bude začínat v 10:00 na zastávce Palmovka a bude pojata jako fotojízda se stáním na vybraných zastávkách. Trolejbus přitom nebude obsluhovat pouze tradiční trasu linky č. 58, ale využije i tzv. virtuálních trolejbusových tratí na severu města, takže bude možné si vůz vyfotografovat i v místech, kde až dosud k vidění nebyl, mj. na úsecích, které obsluhovaly v letech 1952–65 trolejbusy původní linky č. 58. Část míst v tomto spoji bude vyhrazena pro děti a mládež z pražského Klubu dopravní historie, zbytek je určen pro další fanoušky do vyčerpání kapacity vozu, přičemž svezení bude zdarma. Návrat na Palmovku je předpokládán v cca 12:15.

Následně proběhne ještě jedna jízda pro uzavřenou skupinu, konkrétně pro pražský Kroužek přátel městské dopravy. Jeho členové se především v minulosti výrazně zasloužili o zachování vybraných historických vozidel (včetně například dnes muzejního trolejbusu Tatra 400) a o mapování historie (nejen) pražské MHD, a tak budou mít možnost být opravdu těmi posledními cestujícími, kteří se po Praze testovací „Boženkou“ svezou. Po zátahu trolejbus už nebude moci být vypraven a bude se připravovat na odvoz zpět do Turecka.

Url: „Boženka“ dokončila zkoušky s cestujícími. Rozloučí se šotojízdou