



Testovací trolejbus Bozankaya ukončil zkoušky bez cestujících

11.08 2025 20:04, Libor Hinčica, Trolejbusy

Trolejbus Bozankaya SNG 12T využívaný pro potřeby zkušebních jízd má za sebou jejich první část. Za účelem schválení typu předepsal Drážní úřad testovací jízdy v rozsahu celkem 30 000 km, z nichž 10 000 mělo být najeto bez cestujících a zbylých 20 000 km s pasažéry. První část testů, tj. jízdy bez a s umělou zátěží, byla během uplynulého víkendu dokončena.

Připomeňme, že testovací trolejbus byl do Prahy dovezen dne 16. 6. 2025, načež po absolvování první části předepsaných zkoušek vyrazil dne 30. 6. 2025 poprvé mimo garáže na jízdní zkoušku, jež zahrnovala projetí části trasy linky č. 58. Od středy 2. 7. 2025 běžely zkoušky naplno, přičemž nasazení vozu bylo víceméně převzato z dřívějšího vypravení trolejbusů Škoda-Solaris 24m, jež se rovněž testovaly na trase linky č. 58. V praxi to znamenalo, že trolejbus byl nasazen ve třisměnném provozu (tedy v režimu 24/7) pouze v úseku Palmovka - Letňany - Trutnovská a zpět (s využitím smyčky u OC Čakovice), přičemž část spojů byla vždy vedena jen v úseku Letňany - Trutnovská. Denní kilometrický nájezd činil okolo 350 km.

Harmonogram byl narušován interními testy výrobce (úpravy a zkoušky dle požadavků DPP, optimalizace softwarového nastavení atp.), či zkouškami laboratoře prováděnými dle příslušné normy (ČSN 30 0250), takže někdy byla „Boženka“, jak se trolejbusu mezi zaměstnanci DPP přezdívá, k vidění mimo areál garáží jen na několik hodin denně, případně (vzácněji) zůstávala v garážích na Klíčově po celý den.



Během zkušebních jízd se trolejbus pohyboval dle jízdního řádu jen na úseku Trutnovská (potažmo okružní křižovatka u OC Čakovice) až Palmovka. (foto: Libor Hinčica)

Dne 11. 7. 2025 byl trolejbus nesoucí ev. č. 510 opatřen (v interiéru i exteriéru) polepy dle manuálu Pražské integrované dopravy, které nahradily původní provizorní označení pomocí papírových cedulek. Po najetí více než 5 000 km došlo dne 22. 7. 2025 k naplnění umělou zátěží (odpovídající 5 os/m²) v podobě pytlů s pískem, s níž se začala předepsaná porce kilometrů (2 000 km) najíždět od následujícího dne. Večer dne 2. 8. 2025 byly doplněny další pytle s pískem pro dosažení simulace maximální obsaditelnosti a ještě v noci téhož dne vyjel trolejbus opět na trasu, aby mohl ukrajovat poslední 3 000 zkušebních kilometrů bez pasažérů. Ty zvládl vůz najet v průběhu sobotního odpoledne dne 9. 8. 2025, načež byl z trati stažen a vyložen.

S ohledem na to, že mezi jednotlivými etapami nebylo možné (a ani žádoucí) zajistit přesné nájezdy kilometrů, urazil nakonec trolejbus během 41 dnů v rámci každé testovací části více, než bylo ze strany Drážního úřadu požadováno (celkem více než 12 000 km). Během uvedeného období se na trolejbuse projevila jediná závada, která si vynutila jeho stažení do garáže, jejíž příčina přitom měla banální povahu.

Nyní čekají vozidlo další předepsané zkoušky a instalace informačního a odbavovacího systému dle požadavků DPP (potažmo PID). V následujících dnech a týdnech proto bude pobývat výhradně v klíčových garážích. Předpoklad zahájení zkoušek s pasažéry je zhruba počátkem září.

Ve výrobním závodě v Ankaře mezitím již probíhá výroba sériových vozů, jež budou vyhotoveny přesně dle specifikace DPP.

Doplňme, že v rumunském Temešváru, který si od Bozankaye objednal celkem 33 trolejbusů (z toho 25 článkových a 8 standardní délky), se v současné době nacházejí již tři sériové 12m vozy. S ohledem na odlišný homologační proces se zde první zkouška v ulicích odehrála až během noci z 8.

na 9. 8. 2025.

Autor je zaměstnancem společnosti Bozankaya, článek však není tiskovým sdělením společnosti ani jejím oficiálním vyjádřením.

Url: [Testovací trolejbus Bozankaya ukončil zkoušky bez cestujících](#)