

MOTOROVÁ LOKOMOTIVA BLUE TIGER 2 VE VELIKOSTI TT OD FIRMY MEHANO (3.1.2008)

Autor textu a obrázkové přílohy: Jiří Sládek

První pracovní den po Vánocích se mi do ruky dostal model nákladní lokomotivy BLUE TIGER 2 v „tygrovitém“ nátěru společnosti POLLOK, který jsem netrpělivě očekával. Již před několika lety jsem v jedné nejmenované prodejně okukoval model tohoto stroje ve velikosti H0. Byl jsem proto zvědav, jak se s tímto modelem ve velikosti TT vypořádala slovinská firma MEHANO.

Model lokomotivy je uložen v atraktivní barevné papírové krabici s průhledným okénkem, které je překryto odklopnou záložkou. Vlastní model je nejprve zabalen v mikrotenové fólii a potom nasunut do výstelky z pěnového polystyrenu. Místo pro uložení lokomotivy je velice přesné, dokonce tam ani nelze model uložit obráceně. Navíc je zepředu model ještě překryt výliskem z pevnější čiré fólie, takže je skutečně bezpečně uložen. Ve výstelce jsou na pravé straně vylisovány dvě kapsy na prsty pro její snadné vytahování z papírového přebalu. V krabici se navíc nachází návod k použití se sestavou dílů a návodem k zapojení dekodéru (žel ten není v češtině), list s poučením o zacházení s odpady (z mě nepochopitelných důvodů právě ten v češtině je) a pak drobné doplňkové díly (4 stupačky na čela a 2 N-ková spřáhla).

Model působí již na první pohled impozantním a nezvyklým dojmem. Délka lokomotivy přes nárazníky dosahuje úctyhodných 194,5 mm.

Rám lokomotivy je odlit z kovu jako jeden díl a slouží zároveň jako závaží. Je nastříkán černou barvou a doplněn potiskem popisů. Na rám jsou osazena plastová čela s nárazníky (které mají i naznačené otvory pro zapuštění hlav šroubů pro upevnění talířů), tažným hákem a stupačkami pod nárazníky.

Vlastní skříň lokomotivy je vylisována velice čistě a do nejjemnějších detailů. Skládá se ze tří základních dílů, jedním je kapota strojovny a dále jsou to kabiny stanovišť strojvedoucího. Na kapotě strojovny je dosazen výfuk a žaluzie střešních ventilátorů. Díly jsou nastříkány stříbrnou barvou a poté je na ně nanesena „tygrovitá“ kresba tmavě modré barvy. Touto barvou jsou nastříkány i střešní patie modelu. Přechody mezi jednotlivými barvami jsou ostré a čisté, stejně jako jednotlivé popisy. I ty nejmenší jsou pod lupou čitelné! Na skříň je dosazeno množství madel vyrobených z drátu imitujícího chrom. Kabiny jsou zaskleny zevnitř čistě vylisovanými okny a světlovody pro střešní reflektory, dále jsou na ně osazeny stěrače čelních skel a na střechách houkačky a majáky. Navíc jsou na střeše předního stanoviště i dvě antény vysílačky.

Po bocích lokomotivy jsou umístěny ochozy s imitací krablovaného plechu a chromovaným zábradlím.

Masky podvozků jsou vylisovány velice věrně z černého pružného plastu a na podvozky se připevňují pomocí dvou zámků. Masky jsou doplněny stupačkami ve stříbrné barvě. Otočné podvozky jsou vylisovány ze stejného pružného plastu. Ozubená kola, která zajišťují pohon všech tří dvojkolí v každém podvozku, jsou uložena na kovových hřídelích. Vlastní dvojkolí jsou celokovová a na první pohled zaujmou bíle natřenou obroučkou po obvodu jednotlivých kol. Obě kola jednoho dvojkolí v každém podvozku (nejblíže ke středu lokomotivy) jsou opatřena bandážemi pro zvýšení tažné síly. Sběr proudu z jednotlivých kol zajišťují pružné kovové plíšky, které dosedají na vnitřní boky kol. Tyto kontakty jsou na krajních nápravách zdvojeny. Vzdálenost otočných středů obou podvozků je 126 mm.

Mezi každým otočným podvozkem a rámem lokomotivy je připevněna spojovací tyč (otočně v podvozku a otočně a posuvně v hlavním rámu). Ta u skutečného stroje zajišťuje přenos tažných sil mezi jednotlivými podvozky a hlavním rámem lokomotivy.

Model je vybaven novými spřáhly Tillig, která jsou osazena v kinematikách. Ty umožňují dostatečný boční výkyv vlastních spřáhel, takže jízda s modelem na kolejích o poloměru 286 mm a to i včetně připravených vagonů nepůsobí nejmenší problémy. Vzhledem ke značné délce

modelu na těchto malých poloměrech dochází ale ke značnému vybočení mimo osu koleje, takže by se na kolejišti mohlo stát, že by lokomotiva někde mohla zadrhnout, týká se to především stupaček na čelech lokomotivy (nemělo by se to stát, pokud při stavbě kolejiště byly dodrženy příslušné norem NEM 102 a 103).

Skříň je k podvozku upevněna čtyřmi dvojicemi zámků, které lze vidět zespodu po vytočení podvozků bokem. K tomu, abychom skříň mohli bez problémů sejmut, je nejprve nutné vyjmout na čelech skla pozičních světel, protože světlovody červených světel jsou zasunuty pod interiér stanovišť strojvedoucího (osobně jsem tento přesahující kousek u každého skla odstranil a skla nalepil přímo do čel stanovišť opravným lakem, abych je nemusel vyjímat opakovaně. Původní řešení se mi nezdá příliš šťastné, domnívám se, že hrozí poškození nejen vlastních sklíček světel, ale i laku na čelech kabin). Potom lze skříň uvolnit zatlačením na jednotlivé zámků skříň zespodu od podvozků. Před úplným sejmutím je ale ještě nutné v tuto chvíli vyjmout madla z boků stanovišť vedle vstupních dveří. Potom již lze skříň bez problémů sejmut.

Čtvrtinu délky prostoru mezi stanovišti zabírá úzký a nezvykle dlouhý motor, který je z části zapuštěn do rámu modelu. Na obou koncích hřídelí jsou poměrně dlouhé setrvačnický, i s motorem zaplňují zhruba polovinu délky prostoru. Po celé délce mezi kabinami nad motorem je připevněna úzká destička plošného spoje, kam je pomocí vodičů připojen motor a napájení z otočných podvozků. Nachází se zde i rozhraní pro eventuelní připojení lokomotivního dekodéru. To je pro analogový provoz z výroby osazeno pevnou propojkou.

Výlisky imitací interiéru stanovišť zakrývají LED diody pro čelní osvětlení, které se v závislosti na směru jízdy přepíná mezi bílou (!!! - nikoliv žlutou) a červenou barvou.

Při osazování skříň je potřeba postupovat opačně než při jejím sundávání. Chce to ovšem trpělivost a trochu cviku. Každopádně je nutné věnovat pozornost jejímu správnému natočení vůči rámu, protože při nesprávné orientaci nepůjde správně nasadit (na pravé straně vzadu pod bočními žaluziemi chlazení je vylisován odskok, který musí sednout do prohlubně v ochozu na odpovídajícím místě).

Model má vzhledem ke své vysoké hmotnosti, která je 231,71 gramů, velkou tažnou sílu. Nízko uložené těžiště napomáhá klidnému chodu. Model jezdí velice tiše, při jízdě modelovou rychlostí je takřka neslyšitelný, jeho hluk bez problémů zanikne v „šustotu“ kovových dvojkolí vagonů při pohybu po kolejnicích, při vyšších rychlostech hlučnost mírně vzrůstá. Vzhledem ke svému malému průměru nemají setrvačnický na dojezd při modelové rychlosti výraznější vliv, model při ztrátě napětí zastavuje odhadem na cca 20 mm. Při plně vytočeném ovladači a ztrátě napětí jsem naměřil dojezd 14,5 cm (oba údaje se týkají pouze lokomotivy bez připojených vagonů).

Dovolím si konstatovat, že první model ve velikosti TT, který firma MEHANO uvedla na trh, je skutečně vydařený a stěží mu lze něco zásadního vytýkat. Podobně, jako předloha modelu, tak je i model velice atraktivní a bude jistě zajímavým zpestřením při provozu kolejišť. Cena, která se pohybuje kolem 4500,- Kč, je dle mého soudu vzhledem k jeho kvalitě přijatelná.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr.1 - Pohled na krabici modelu



Obr.2 - Pohled na model uložený v krabici



Obr.3 - Celkový pohled na model z levé strany



Obr.4 - Celkový pohled na model z pravé strany



Obr.5 - Střešní partie v přední části modelu



Obr.6 - Střešní partie v zadní části modelu



Obr.7 - Přední část modelu z levé strany



Obr.8 - Přední část modelu z pravé strany



Obr.9 - Zadní část modelu z pravé strany



Obr.10 - Zadní část modelu z levé strany



Obr.11 - Střední část modelu z levé strany



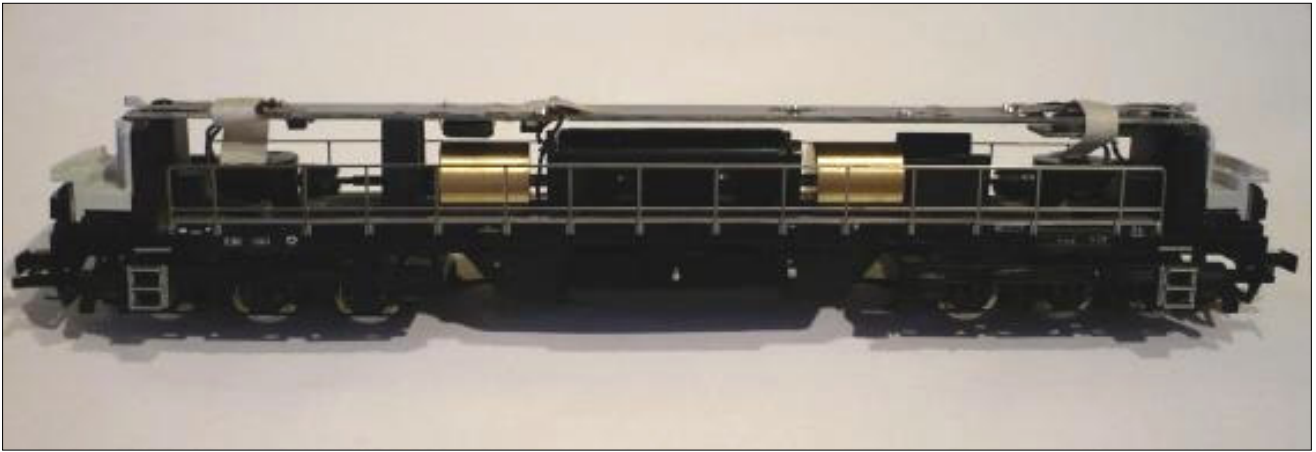
Obr.12 - Střední část modelu z pravé strany



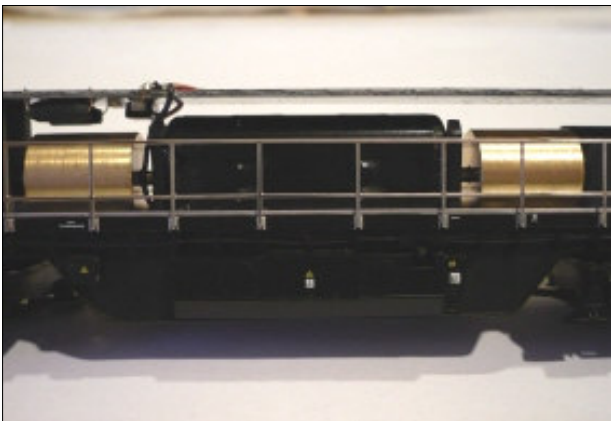
Obr.13 - Čelo stanoviště strojvedoucího



Obr.14 - Odkryté stanoviště strojvedoucího



Obr.15 - Celkový pohled na model se sejmутou skříňí



Obr.16 - Motor se setrvačníky uložený v rámu stroje



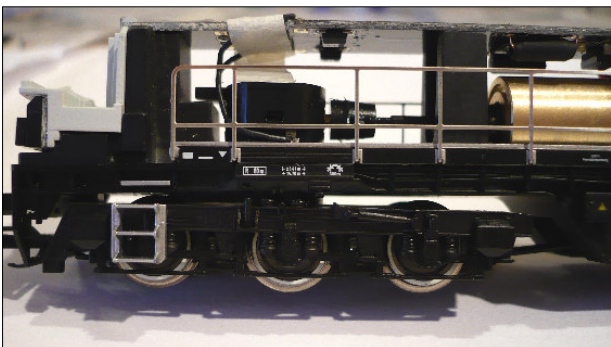
Obr.17 - Detail otočného podvozku



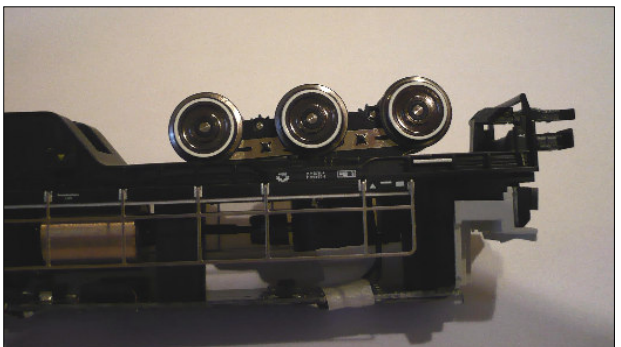
Obr.18 - Detail převodů v otočném podvozku



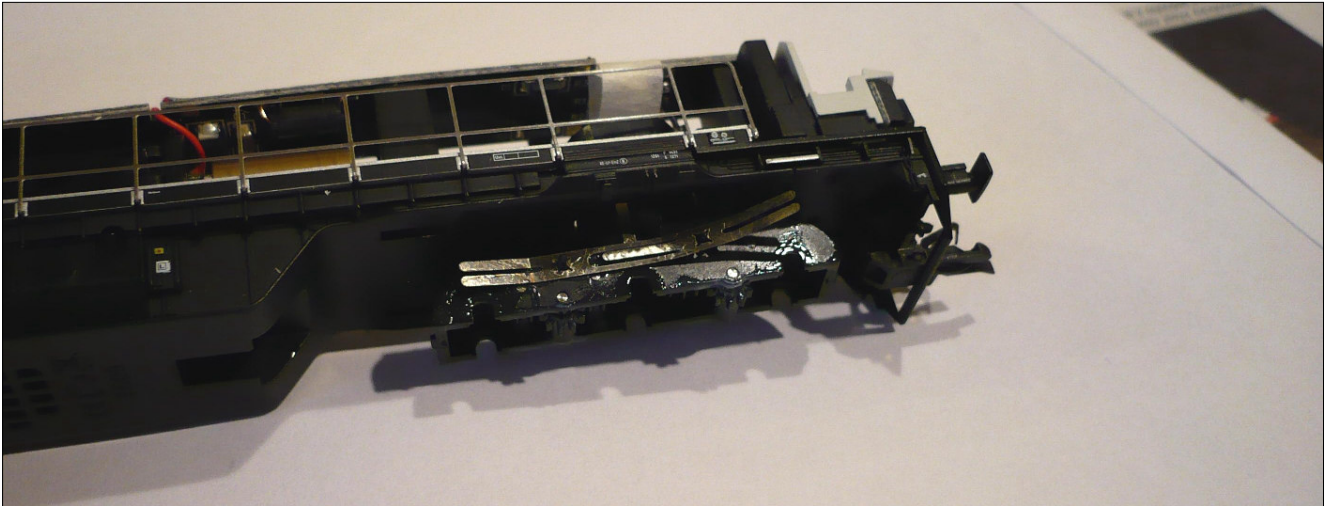
Obr.19 - Detail vyjmutých dvojkolí



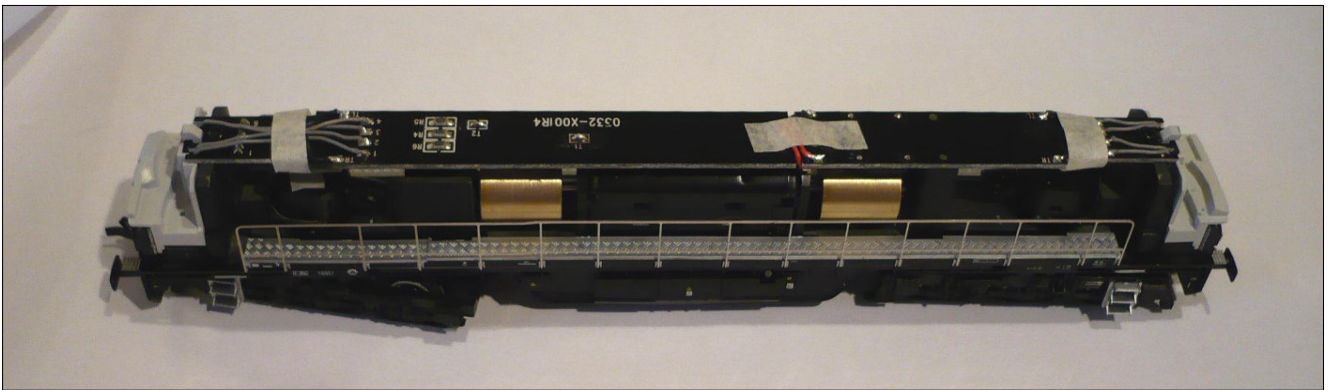
Obr.20 - Maska podvozku



Obr.21 - Podvozek s dvojkolími



Obr.22 – Detail sběračů podvozku



Obr.23 – Celkový pohled na odkrytovaný model



Obr.24 – Blue Tiger na kolejišti



Obr.25 – Blue Tiger na kolejišti