



Ve velikosti H0f (rozchod 6,5 mm) je na trhu několik setů polních/průmyslových drážek od firmy Busch. K dispozici je i příslušenství, samostatně nabízené kolejivo i vozidla. V této velikosti ještě není takový problém vyrobit provozní modely, i když už jsou lokomotivy opravdu malé. Dnešní technologie nabízejí dost možností, takže polní drážky na kolejišti jsou opravdu funkční a plně života. Zajistěte mi dáte za pravdu v tvrzení, že tento doplněk je vskutku pozoruhodný a dění na kolejišti náležitě obohatí. Model zapůjčil kolega Marek Trejbal.

BUSCH - kat. č. 12003

K dispozici jsem měl startset 12003 se zelenou motorovou lokomotivou, jedním nízkostěnným a jedním oplenovým vozem s kládami, oválem kolejí (8x oblouk 45° R 115 mm, 1 x přímá kolej a 1x napájecí kolej, obě o délce 133,2 mm) a ovladačem jízdy vlaku na dvě tužkové baterie AA (umožňuje i napájení z externího zdroje). Modely vozidel jsou opravdu subtilní a lehké. Lokomotiva váží 10 g, nízkostěnný vůz 1 g a oplenový 5 g. Délka lokomotivy činí 37,1 mm, nízkostěnného vozu 29 mm a oplenového 61,2 mm. Vzhledem k nízké hmotnosti „traktůrku“ je adheze a především spolehlivý sběr proudu zajištěn magnetickou silou. V kolejích je kovový pásek a v lokomotivě magnet, který zajišťuje řádné usazení a přítlak lokomotivy ke kolejnicím. Funguje to.

Modely jsou plastové s celokovovými dvojkolími, korbička na nízkostěnném voze je vyrobena ze dřeva technologií LaserCut. Klády na oplenovém voze jsou plastové. Spojení vozidel je realizováno jednoduše, očko jednoho vozidla se zaklesne za čep vozidla sousedního. Lokomotiva má z výroby čep pouze na zadním čele, ovšem přiloženo je i výměnné přední čelo s čepem. Stačí jen prohodit díl „pluhu“.

V setu je dodáván ovál kolejí, který po sestavení zabírá plochu přesně 376 x 248 mm. Měřeno jest od vnějších konců pražců. Údaj na krabici tedy není zcela přesný, i když odchylka je minimální. Kdo však set použije, nebude mít koleje na samé hraně základní desky, takže je to informace spíše orientační.

K ovládání vlaku se používá panel s domečkem na dvě tužkové baterie a třípolohovým přepínačem. Možností moc neskýtá, rychlost nelze regulovat vůbec, přepínačem se pouze volí směr vpřed/vzad nebo střední poloha bez napětí. Nicméně pokud byste měli k dispozici regulovatelný zdroj do 3 V, je možné rychlost modelu řídit. Lokomotiva se rozjíždí již při napětí 0,5 V rychlostí 1,4 km. Odebírá 22 mA. Jízda však není 100% spolehlivá, dochází k občasnému zastavení, což přičítám především volně položeným kolejím, které na spojích nemají ideální přechody, díky čemuž na nerovnosti dochází ke ztrátě kontaktu. Do lokomotivy zpravidla stačí jen lehce ťuknout a pokračuje v jízdě. Použitelné napětí je zhruba od 1,2 V, jízda je již celkem bez problémů a stroj jede rychlostí 4 km/h s odběrem 24 mA. Při maximálním napětí 3 V a odběru 38 mA dosahuje vlak rychlosti 11,9 km/h. Objekt celý ovál o délce 989 mm touto rychlostí trvá 36 sekund. Je zde samozřejmě nutno dbát na velmi dobře položené a spojené koleje, aby byly pokud možno prosty vertikálních nerovností.

Kolejivo je řešeno kombinací plastu a kovu, včetně pásku po celé délce. Zde mám drobnou výhradu ke geometrii. Obloukové koleje totiž dle mého zjištění nesvírají přesný úhel 45°, je to o něco méně. Už při spojení dvou oblouků je zřetelně vidět, že do 90° kousek chybí. V půlkruhu je to znatelné o to více. Jsou to jednotky stupňů, v praxi to však větší problémy nečiní, neboť se koleje dají stáhnout a ve spojích mírně zlomit, což de facto věrně imituje stav předlohy. Na poslední fotografii je jasně vidět, že ač se konce obou kolejnic dotýkají spodní strany trojúhelníku, nejsou k ní naprosto kolmé. Přepony se dotýká jen vnitřní kolejnice, té vnější už pár desetin chybí. Při této odchylce již zákonitě musí v půlkruhu něco chybět. V praxi to znamená, že pokud obloukové koleje sestavíte precizně, tedy že konce obou kolejnic se budou vždy dotýkat, geometrie vycházet nebude. Pro uzavření okruhu je nutno se smířit se zalomením spojů v obloucích. Svůj vliv na to má asi i délka kolejnic nebo jejich poloha v pražcovém podloží. Koleje nesnesou časté spojování a rozpojování, spojky jsou dosti náchylné na deformaci, kterou ještě přizívá fakt, že je nutno okruh stáhnout do sebe díky výše uvedené komplikaci u oblouků. Tím, že jsou

oblouky trochu zlomené, dochází k rozevírání kolejových spojek a koleje v sobě pak téměř nedrží. Někdy se uvolní i spojka na kolejnici, na níž je trvale připevněná. Před stavbou kolejíště tedy doporučuji zkontrolovat stav spojek a případně je poupravit, aby dobře držely a vedly proud.

Závěr

Sety Feldbahn mají asi jen jednu, ale zato obrovskou nevýhodu. Jejich cena i cena dále nabízeného příslušenství je opravdu velmi, velmi vysoká. Zaplatit více než 5 000 Kč za 10 kolejí, jednu lokomotivu, dva vozy a ovladač je opravdu „hrdinský“ čin. Pokud budete chtít i výhybky, připravte si kolem 800 Kč na jeden kousek. A to mluvíme o ručně ovládaných výhybkách. Kolejivo je asi obecně nejdražší položkou. Ceny vozidel se pohybují zhruba v nižších relacích normálněrozchodných modelů, vůz kolem 500 Kč, lokomotiva od 2 500 Kč.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení setu.



Obr. 2: Lokomotiva.



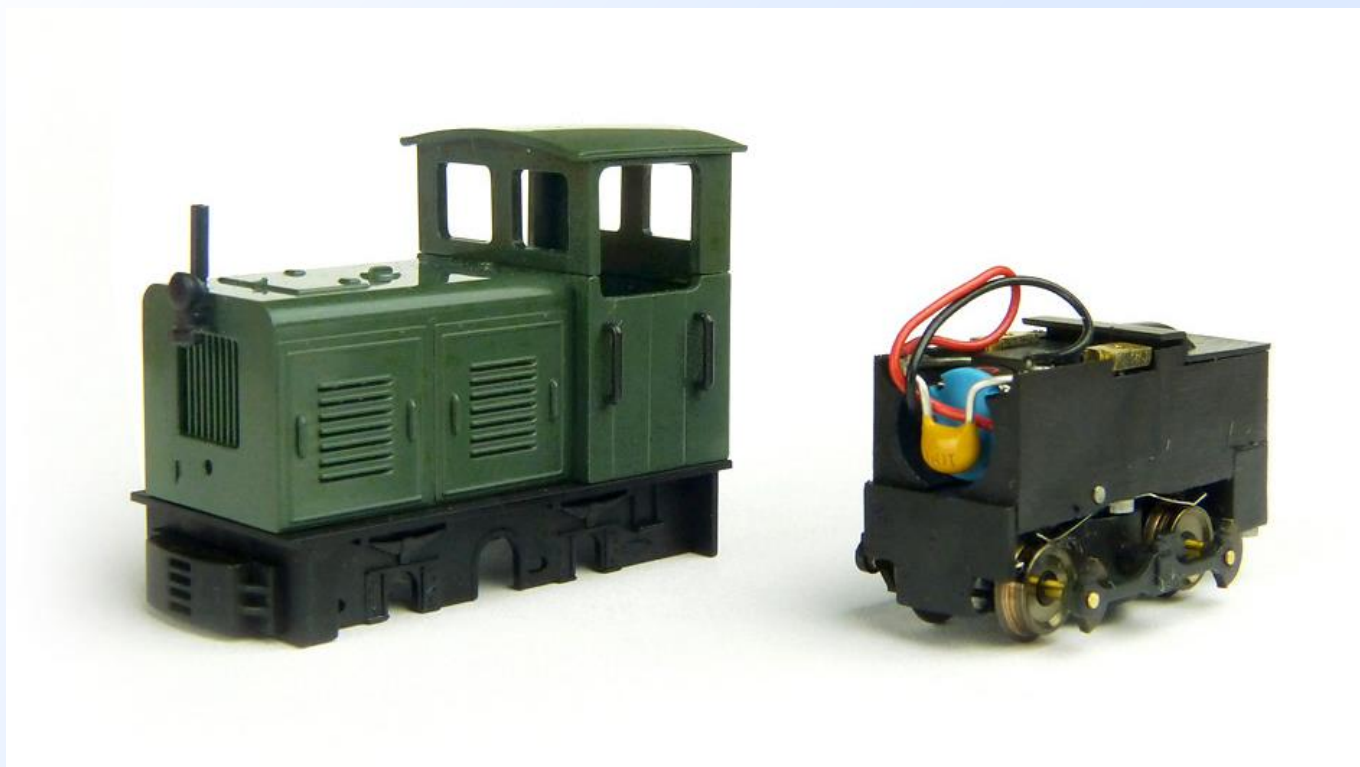
Obr. 3: Nízkostěnný vůz.



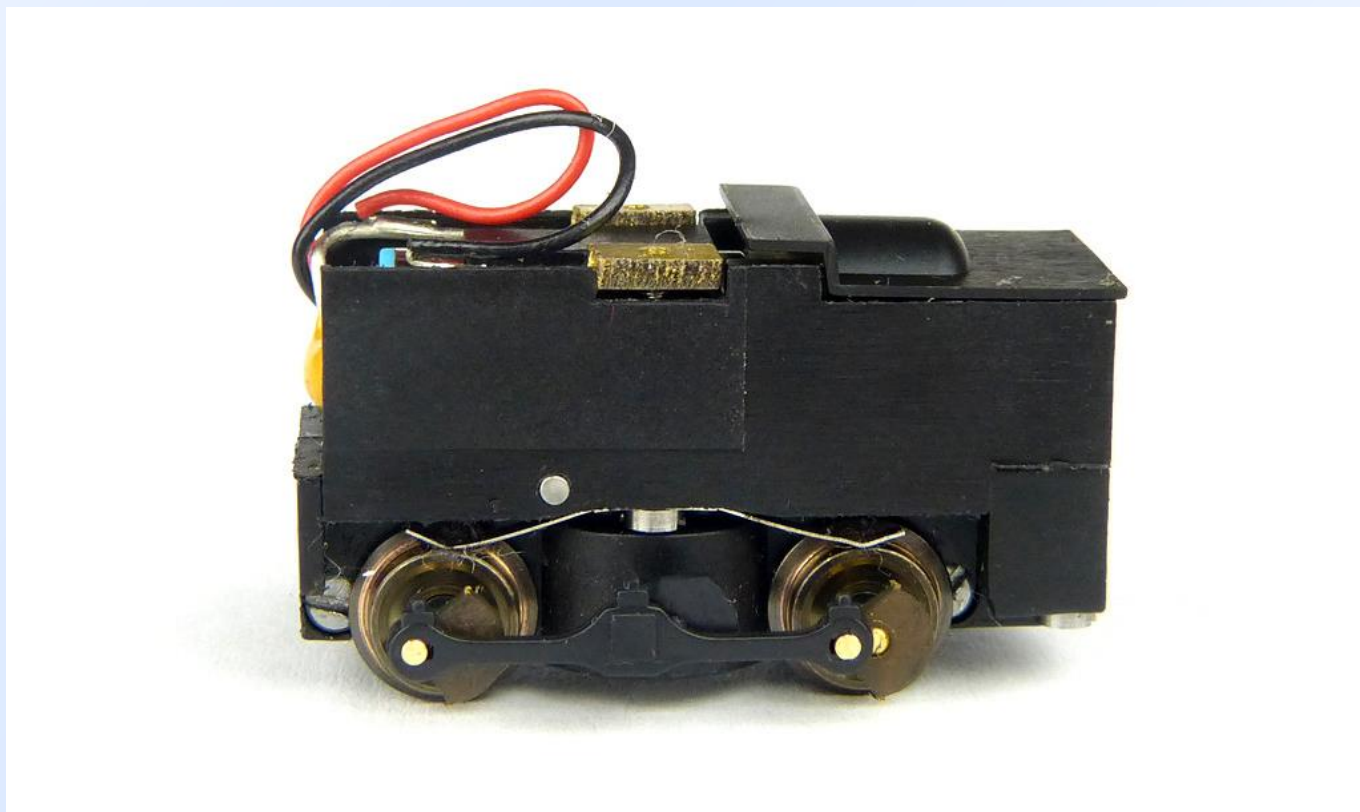
Obr. 4: Oplenový vůz s nákladem klád.



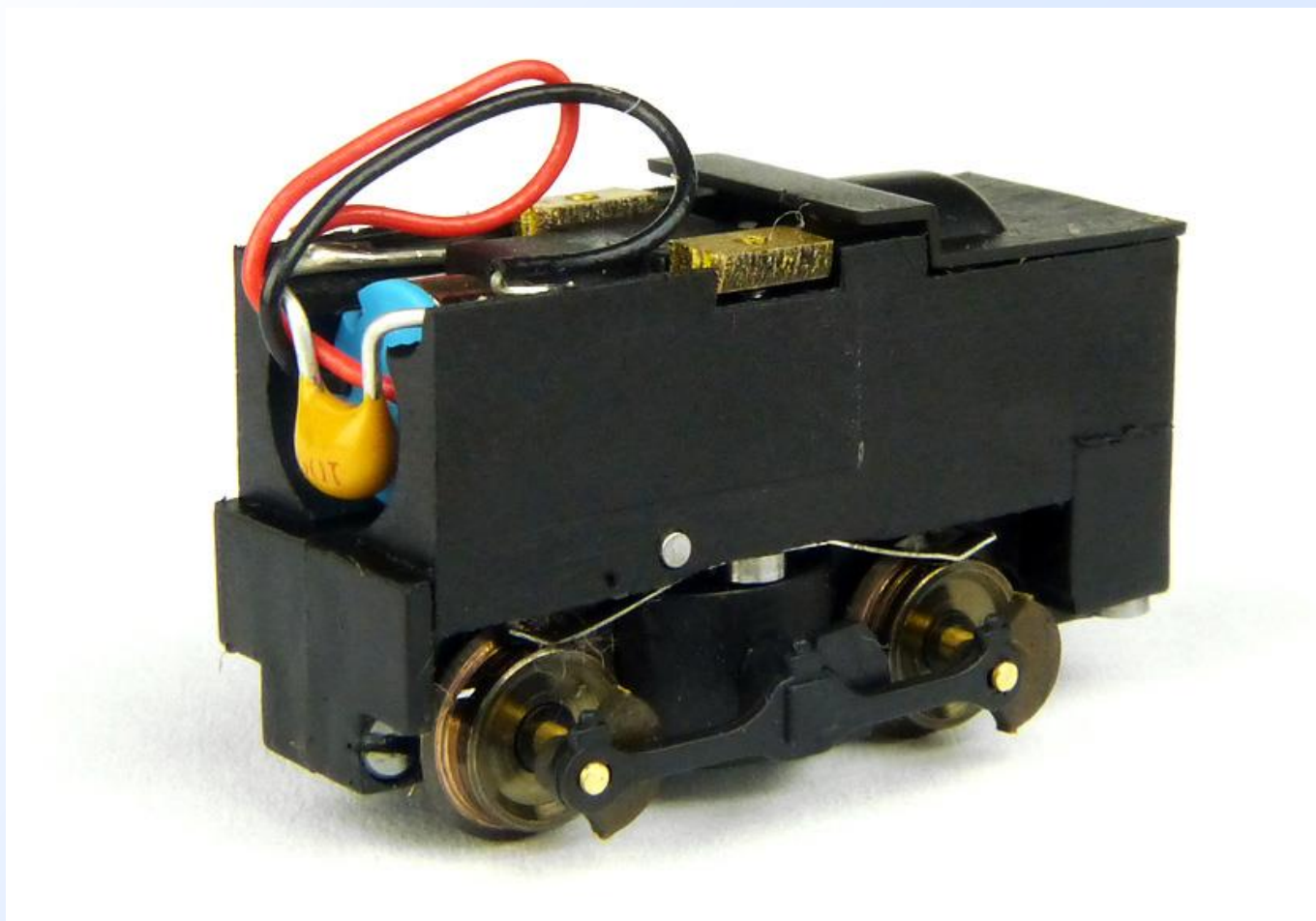
Obr. 5: Pohled na celý vlak.



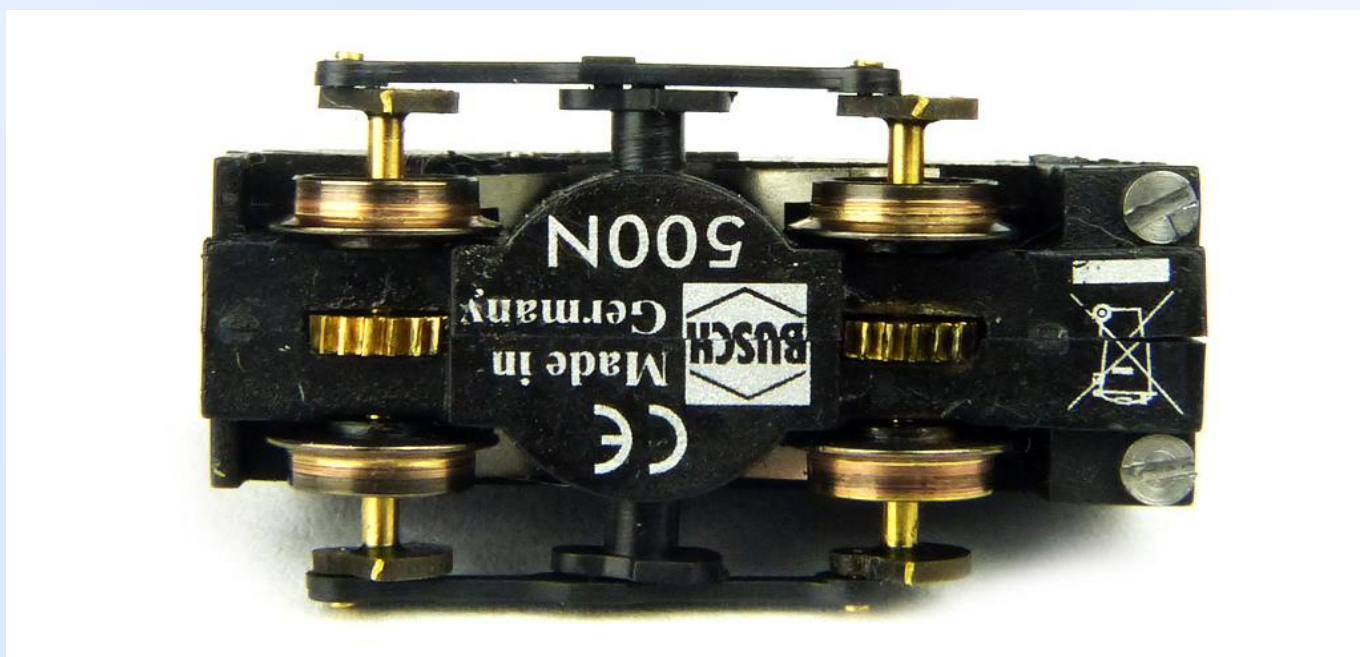
Obr. 6: Lokomotiva se sejmutou skříní.



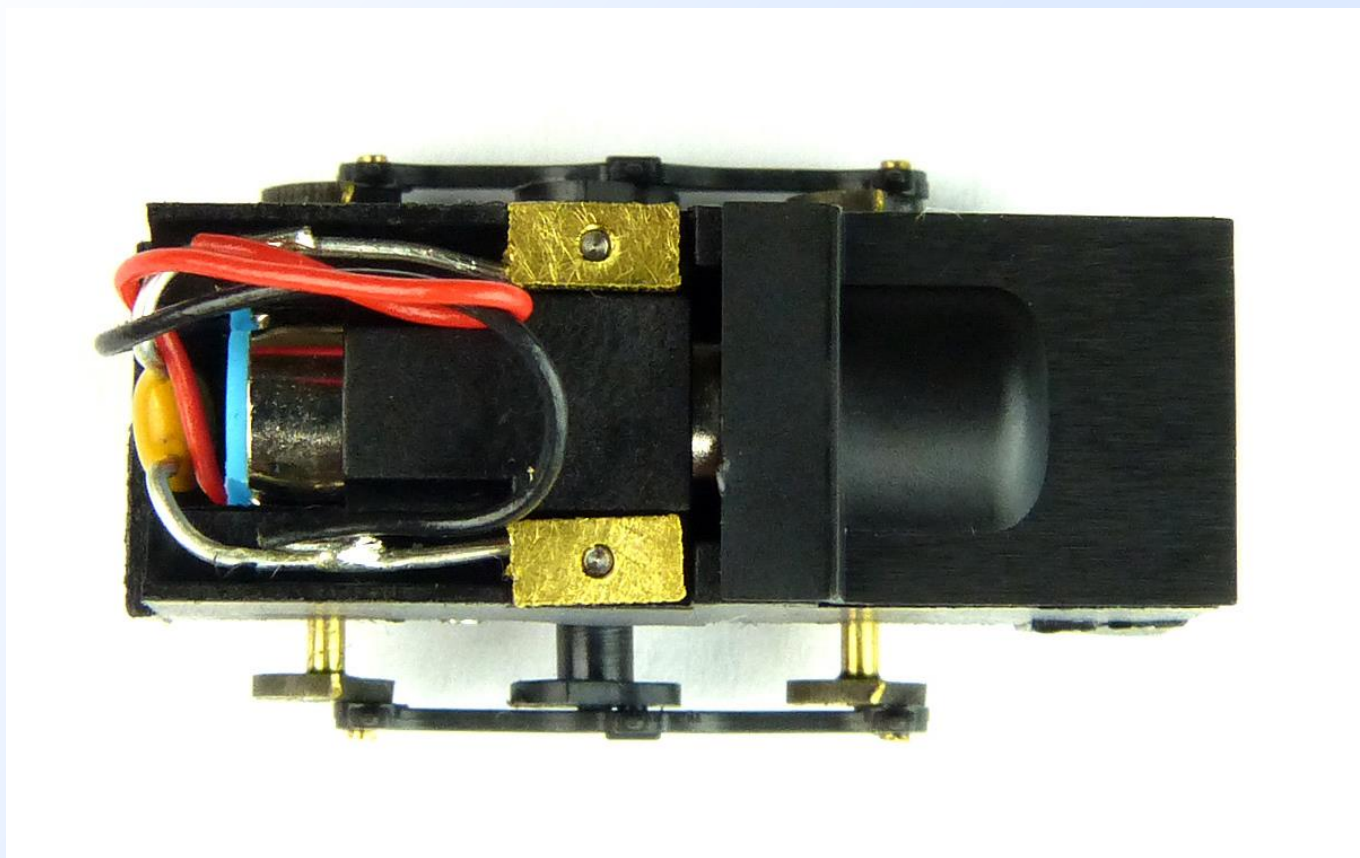
Obr. 7: Pojezd lokomotivy, boční pohled.



Obr. 8: Pojezd lokomotivy, boční a čelní pohled.



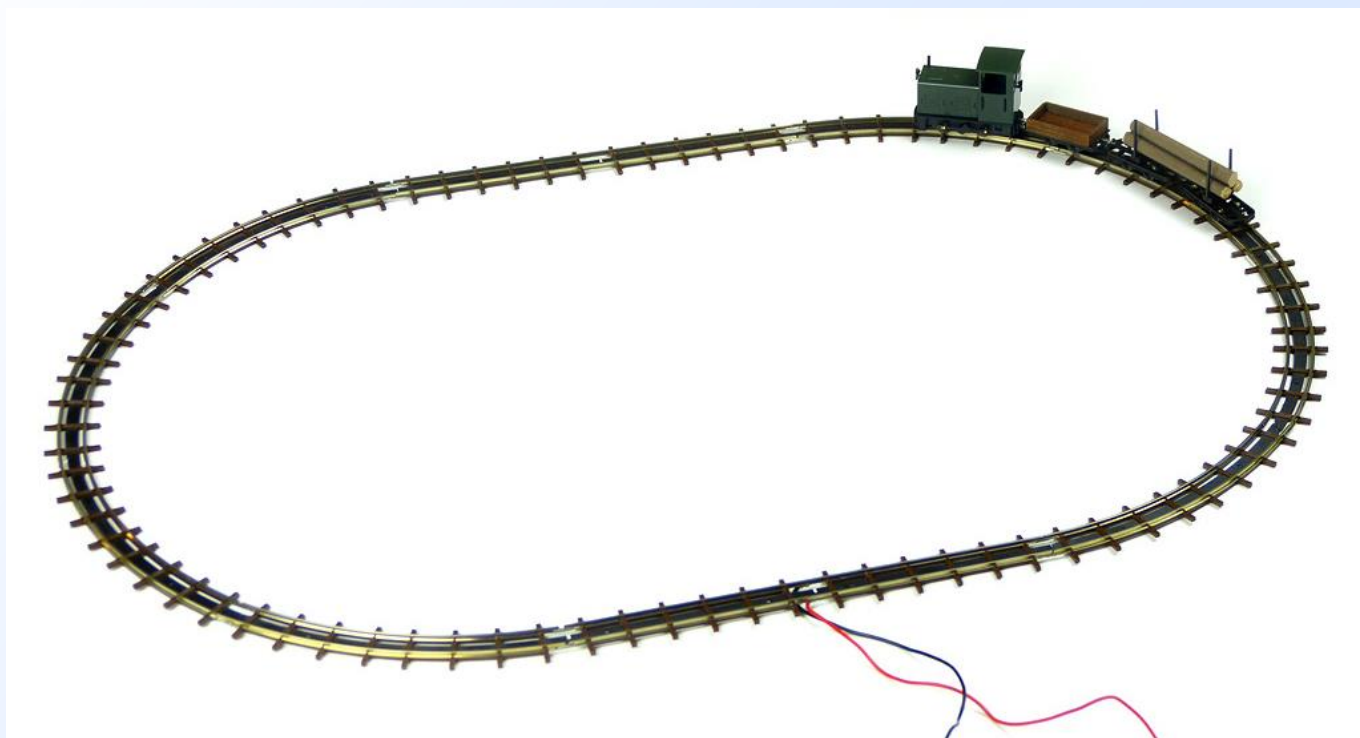
Obr. 9: Pojezd lokomotivy, spodní pohled.



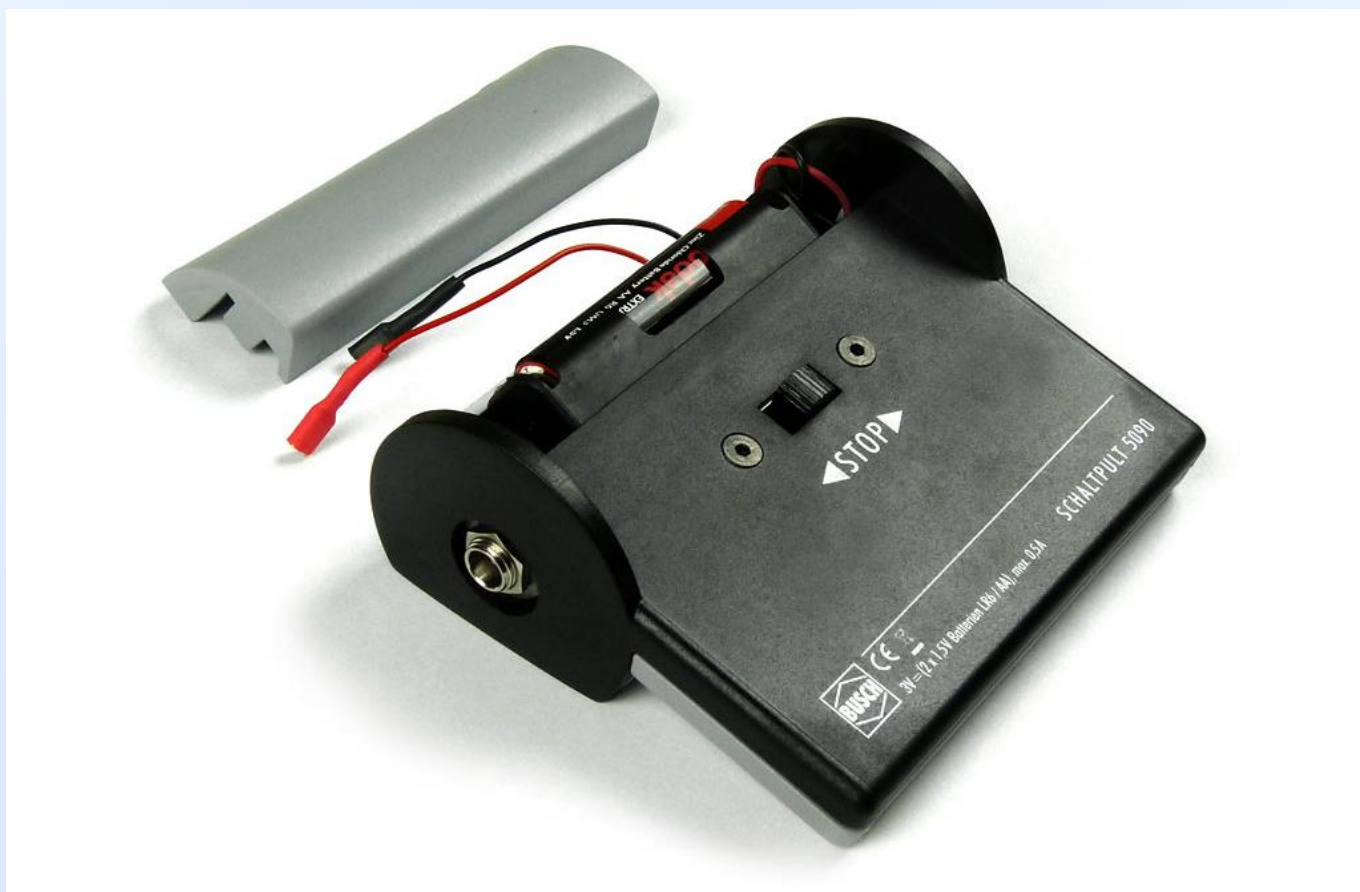
Obr. 10: Pojezd lokomotivy, vrchní pohled.



Obr. 11: Porovnání velikosti modelů s korunovou mincí.



Obr. 12: Kolejový ovál (376 x 248 mm).



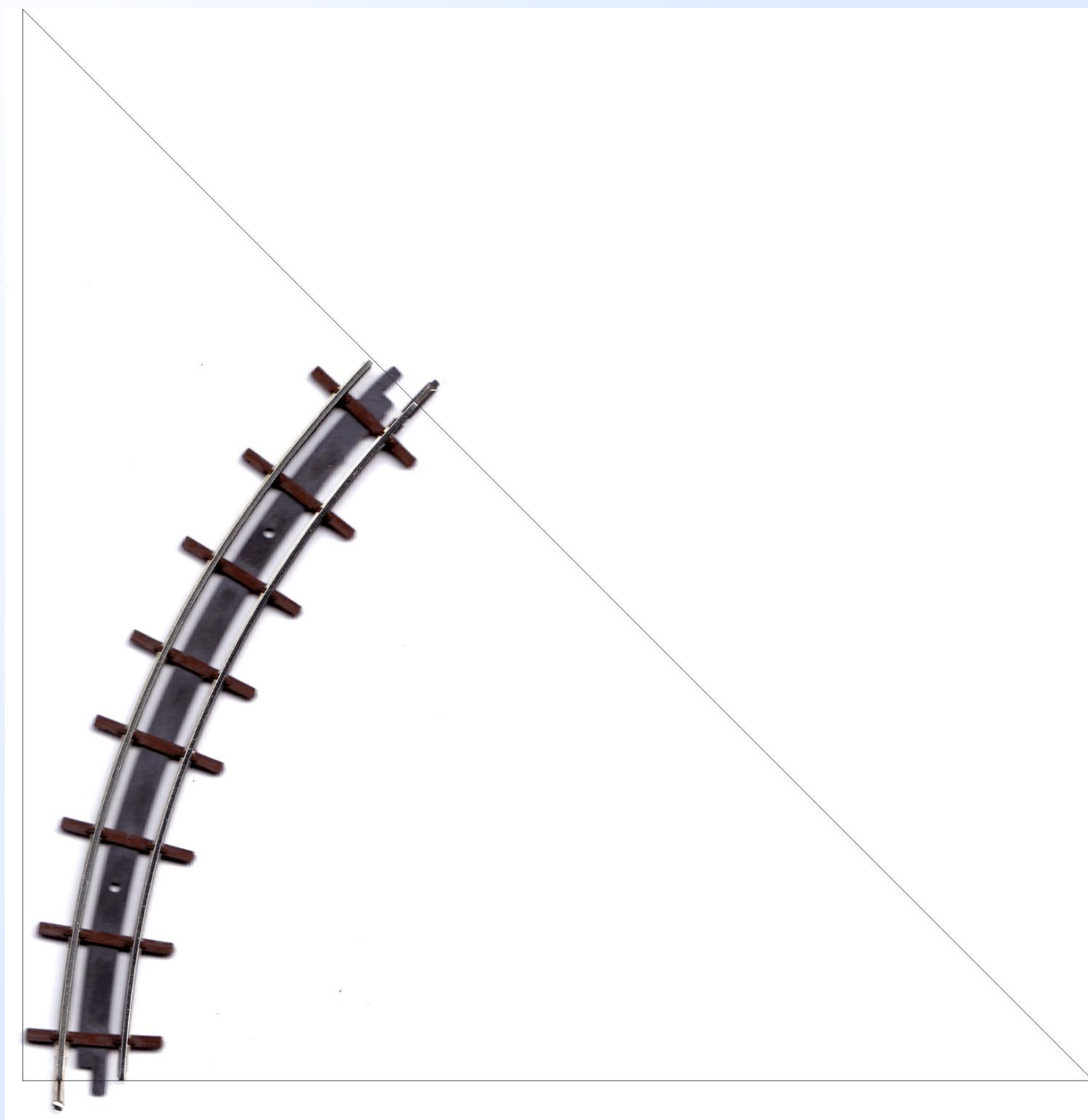
Obr. 13: Ovladač jízdy s odkrytým domečkem pro baterie. Je patrný alternativní boční vstup vnějšího zdroje a přepínač směru jízdy.



Obr. 14: Celkový pohled na vlak.



Obr. 15: Celkový pohled na vlak.



Obr. 16: Ukázka poněkud nedokonalé geometrie obloukových kolejí.