

ÚVAHA O SPŘÁHLU LOCO (vůz Ztr) *(přepřacováno 23.6.2004)*

Na trutnovské výstavě v roce 2003 bylo v souvislosti s výrobou modelu vozu Ztr avizováno blížící se uvedení na trh nového spřáhla od tuzemské firmy Loco. Ve vitríně bylo několik polotovarů vozu a také výlisky dílů nesestaveného spřáhla – **obrázek 1 a 2**.

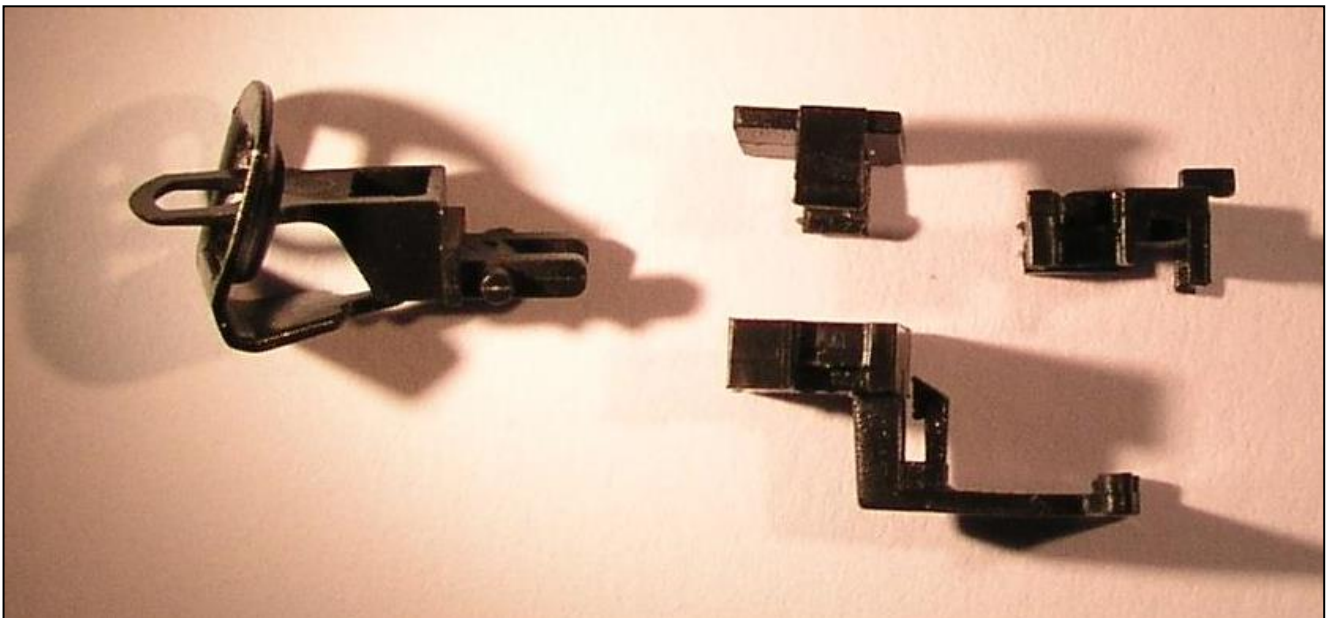


Obr.1 - Výlisky skříňových vozů vystavené na výstavě v Trutnově (2003)

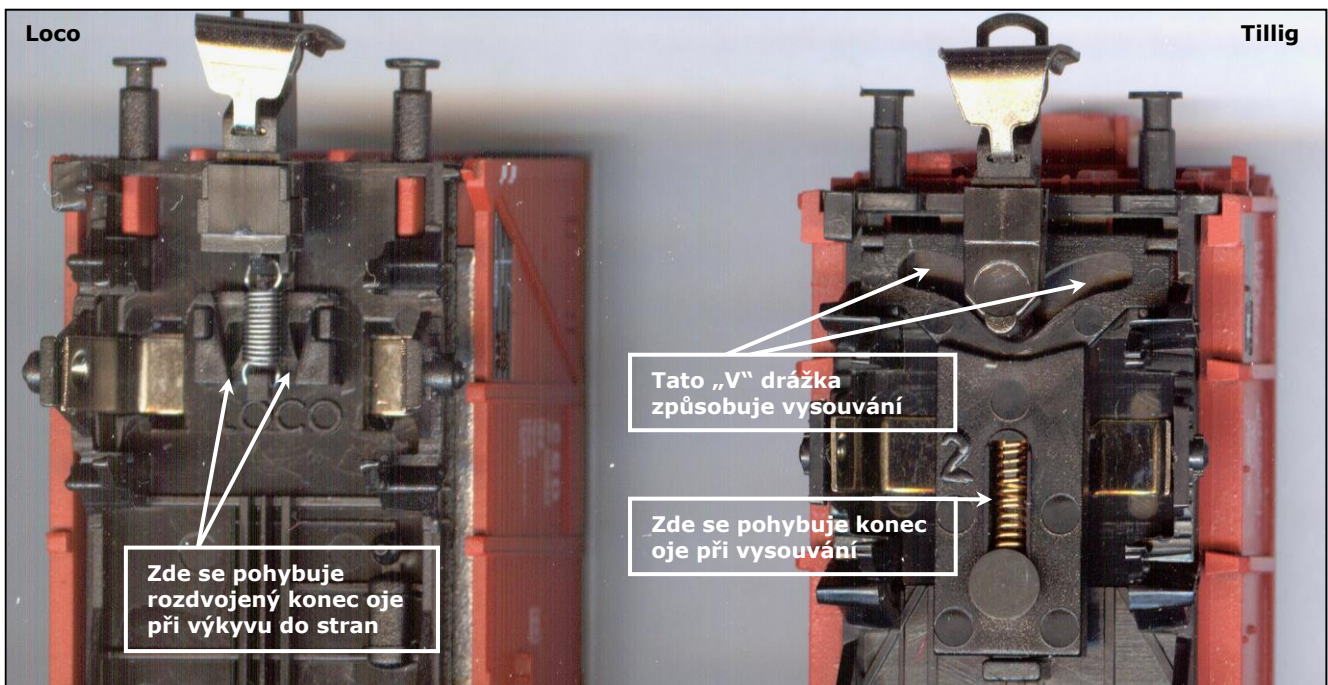


Obr.2 – Podvozek a díly spřáhla Loco vystavené na výstavě v Trutnově (2003)

Z vystavených součástí spřáhla mi nebylo vůbec jasné, jak má celek vlastně vypadat. Teprve po obdržení objednaného modelu vozu Ztr jsem se dověděl, na jakém principu je spřáhlo postaveno. Je to jiná varianta u nás již známého spřáhla Tillig montovaného snad na všechny vozy současné produkce. V následujících řádcích trochu přiblížím vlastnosti Loco-spřáhla (jeho díly jsou vidět na **obrázku 3**) a porovnáím jej s Tillig-spřáhlem. Na **obrázku 4** je na první pohled vidět rozdíl v uchycení. Spřáhlo Tillig má téměř o 1 cm delší oj, který slouží k vysouvání spřáhla v obloucích a tím zamezí zaklesnutí vozů za nárazníky v případě použití krátkého spřáhla. Má tedy delší páku a není potřeba tolik síly k jeho vychýlení. Jinými slovy – spřáhlo Loco je díky svému krátkému oji znatelně tužší než spřáhlo Tillig. Dalším rozdílem je způsob vedení oje v drážce. Zatímco Tillig má na konci oje čep jezdící v jedné drážce a výkyv do boků je zajištěn drážkou do „V“ těsně před koncem vozu, oj u Loco je na konci rozdvojen a pohybuje se ve dvojité minidrážce. Ani tato skutečnost příliš nepřispěje k lehkému vysouvání spřáhla. Koneckonců i pružina se zdá být u Loco tvrdší než u Tillig.

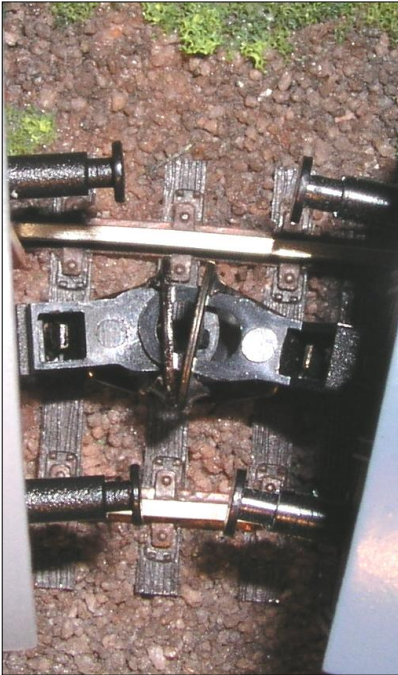


Obr.3 – Rozebrané spřáhlo Loco (bez pružiny)

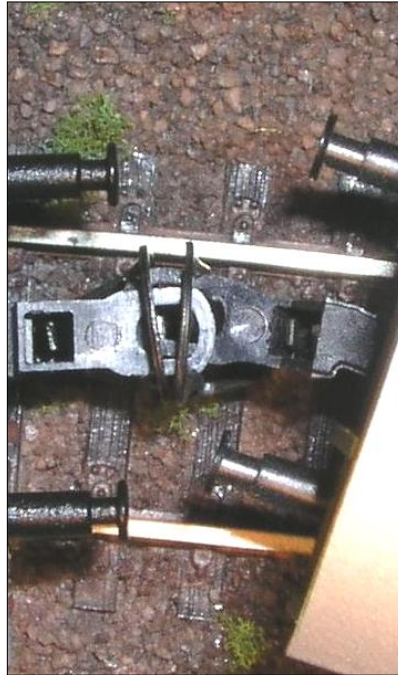


Obr.4 – Porovnání kulisy Loco (vlevo) a Tillig (vpravo)

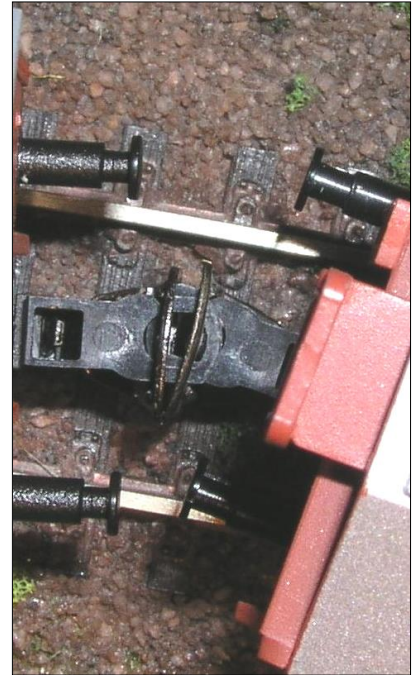
Vzhledem k tomu, že mám k dispozici pouze jeden vůz se spřáhlem Loco, pro ověření chování vozu při projíždění tzv. „S“ oblouku (např. na kolejové spojce) jsem připojil vůz **Z** ze starší produkce se spřáhlem uchyceným ocelovým drátkem. Tuhost a schopnost uhnout do strany je takřka stejná jako u spřáhla Loco. Zkouška proběhla úspěšně, vozy projely bez problémů. Mé obavy byly naštěstí zbytečné. Na dalších obrázcích je vidět chování spřáhel v oblouku o velmi malém poloměru (R267). Při spojení Loco (vůz Ztr) a BTTB (vůz Z) – **obrázek 5** - se ani jedno ze spřáhel nevychýlilo. Pro zajištění bezpečného průjezdu takto ostrým obloukem postačila vůle mezi třmeny závěsného mechanismu. Tolik tedy při spojení s krátkým vozem BTTB. Při spojení s delším vozem BTTB – **obrázek 6** - se vychýlilo spřáhlo tohoto vozu bez ohledu na to, jak ztuhla se pohybuje (je známo, že každý vůz starší produkce má spřáhlo jinak tuhé, dokonce i vozy stejného typu). Zkoušel jsem nejprve 2-nápravový vůz Gbs a potom 4-nápravovou cisternu. Spřáhlo se vychýlilo u obou, přičemž tuhost toho „tužšího“ (u cisterny) byla zhruba stejná jako u spřáhla Loco. Při spojení Loco se spřáhlem Tillig – **obrázek 7** - se vychýlilo spřáhlo Tillig bez ohledu na délku vozu. Třebaže z fotografií se to může zdát nezřetelné, při průjezdu obloukem byl pohyb a vychýlení spřáhel Tillig a BTTB jednoznačně zřejmé. Loco se při testu téměř nepohnulo.



Obr.5 - Loco/BTTB-krátký vůz

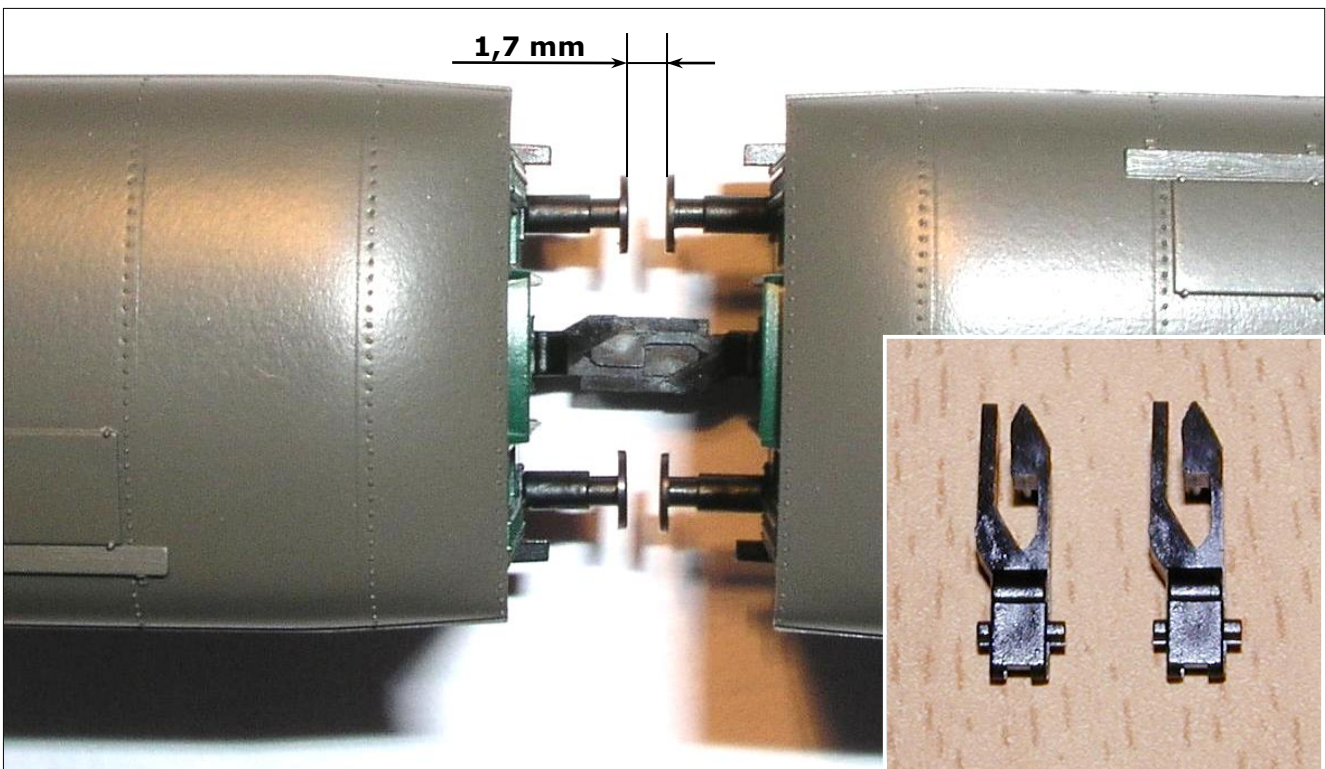


Obr.6 - Loco/BTTB-delší vůz

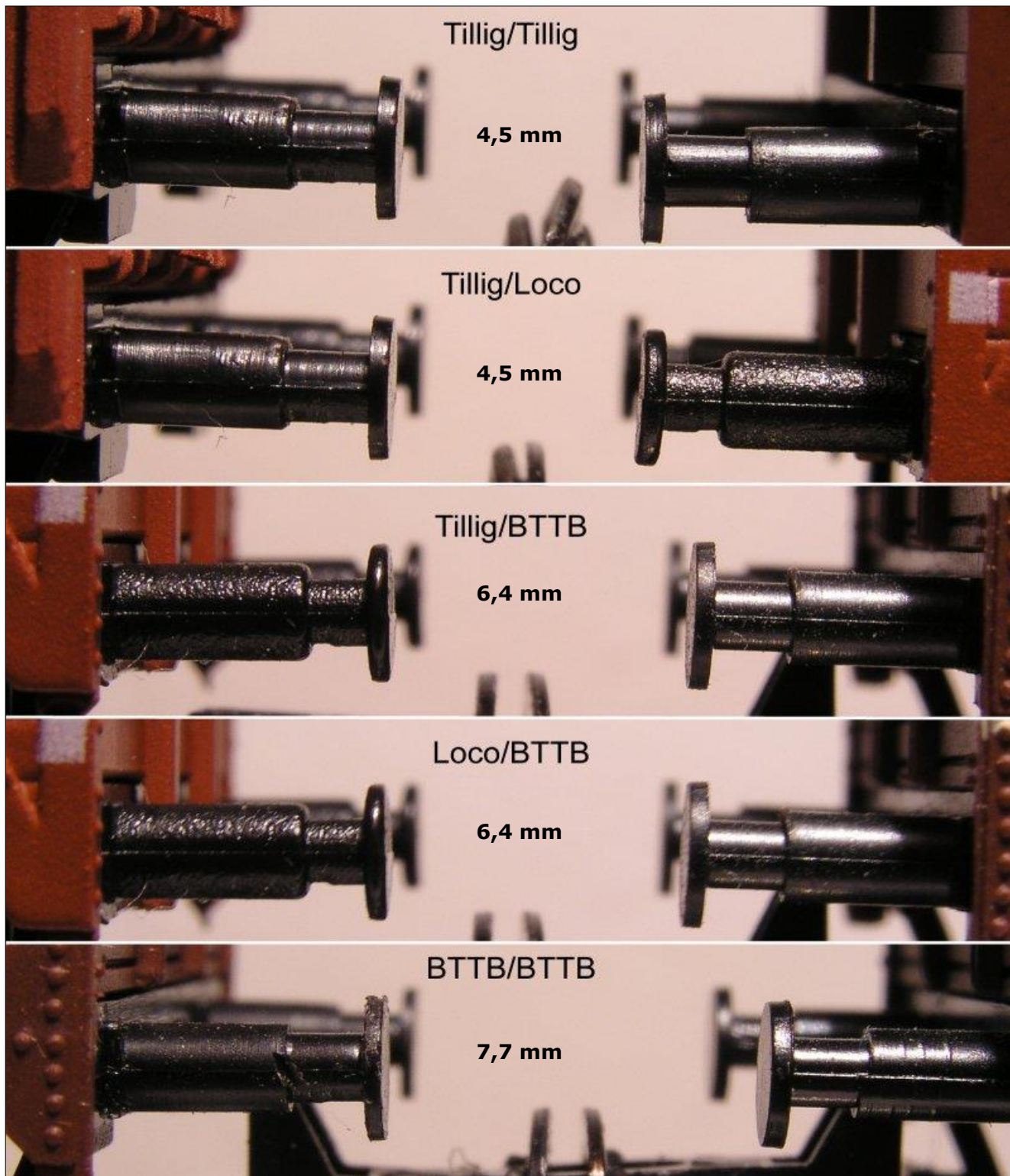


Obr.7 - Loco/Tillig

Dalším zajímavým tématem je vzdálenost nárazníků. Samozřejmě, záleží na tom, s jakým vozem Loco spojujeme. Tedy při spojení se současným spřáhlem Tillig je vzdálenost stejná jako při spojení dvou vozů Tillig. Měřil jsem, porovnával vlastním okem a firemním fotoaparátem **obrázek 9** - ☺. Můžete sami posoudit, jak to tedy s těmi vzdálenostmi je, ale každopádně se vzdálenost nárazníků při použití spřáhla Loco nikterak nezvětšuje. Spíše stojí za chvíli přemýšlení, proč vlastně je současné spřáhlo Tillig jen o málo kratší než původní spřáhlo BTTB. Pokud byste chtěli jezdit s nárazníky (téměř) na sobě, nezbude vám než použít pevné spřáhlo. Přitom se kulisa vysouvá stejně tak u pevného spřáhla jako u klasického závěsu, tedy fungovat by to mělo také. Na **obrázku 8** je zachyceno spojení vozů krátkým pevným **ručně rozpojovatelným** spřáhlem Tillig (nadzvednutím vozu se dají spřáhla vyháknout).



Obr.8 – Pevné ručně rozpojovatelné spřáhlo Tillig dodávané k současným vozům po 2 kusech...



Obr.9 – Ukázka vzdálenosti nárazníků při kombinacích vozů s různým typem spřáhla

Jedinou shodou u obou typů spřáhel je vlastní závěsný mechanismus. Ten je totiž v obou případech naprosto shodný. Ikdyž o současném typu závěsu Tillig by se dalo polemizovat (když už se konečně spojí, je občas problém jej rozpojit). Nevýhodou u připevnění závěsu na Loco je skutečnost, že pokud budete chtít na vůz připevnit pevné spřáhlo, abyste mohli jezdit s „nárazníky na sobě“, musíte demontovat spřáhlo. Závěs nelze jednoduše vycvaknout ze zámku jako u Tillig. Takže po projíždce se musíte rozhodnout, zda budete opět „montovat“ vozy nebo zda uložíte ucelenou soupravu v kuse (u delšího vlaku by to byl asi problém). Další možností je střídat ve vlaku vozy Tillig a Loco s tím, že na Loco bude pevné spřáhlo natrvalo a z tilligáckého vozu se „vycvakne“. Ale to už ať si rozhodne každý sám. Také je možno přejít na všech vozech na jiný typ spřáhla, stejně jako třeba v KŽM Praha 3..., ale to už je z jiného soudku ☺.

Na závěr jenom pár slov k vozu obecně. Je to model klasického vozidla z našich tratí před několika desetiletími. Na **obrázku 10** můžete vidět v detailu provedení nápisů. Většina z nich je hůře čitelná, ovšem při provozu na kolejišti je to podle mého názoru spíše nedůležité. I po všech „upozorněních na nedostatky“ hodnotím vůz kladně, líbí se mi, jízdní vlastnosti jsou velmi dobré a na typicky českém kolejišti vypadá dokonale! Těčkaři mohou být rádi, že se u nás najdou firmy, které vyrábějí klasické vozy našich drah v dobré kvalitě. A mezi ně firma Loco určitě patří také díky perfektně zpracovaným stavebnicím LPH Jičín. Berte proto tento článek opravdu jen jako úvahu, porovnání a poukázání na některé skutečnosti, nikoli jako hodnocení či kritiku.



Obr.10 – Popis psaný menším písmem je hůře čitelný, zdánlivá neostrost je skutečná (foceno v režimu SuperMakro)

Úplně na konec musím upozornit ještě na jednu skutečnost. Pokud z jakéhokoli důvodu budete vyndávat dvojkolí, dbejte při jejich opětovném vsazování na to, aby izolační vložka byla u obou náprav na stejné straně. Kovové uložení obou dvojkolí je totiž kdesi v útrobách vozu vodivě spojeno. Nevím proč, prostě je to tak. Docela jsem se divil, proč mi po nasazení vozu na trať nechce nic jet. Měl jsem totiž dvojkolí nasazena proti sobě.



Obr.11 – Vůz **Ztr** v akci...