

MOTOROVÁ LOKOMOTIVA T 679.1 ČSD OD FIRMY ROCO (05.01.2010)

Spoluautoři: Jiří Sládek a David Strupp

Obecně

Poslední recenze se týkala modelu parní lokomotivy BR 44 od firmy Roco, dnes se budeme věnovat motorové lokomotivě T 679.1 téhož výrobce. Od doby, kdy prosáky mezi modelářskou veřejností informace o tom, že se má Sergej vyrábět, resp. že bude brzy na trhu, všichni netrpělivě očekávali, co že to z našeho rakouského souseda vypadne. Většina z nás asi o vysoké úrovni a kvalitě modelu nepochybovala. Jak se model povedl, na to se nyní podíváme. ☺ Nejsem dokonalý znalec vozidel, nemohu tedy posuzovat u všeho, co je a co není správně přeneseno z předlohy.

Vzhled

V tomto článku se rozhodně nevyhneme porovnání se starším modelem firmy Tillig (zhruba o 15 let ☺). O jeho mouchách, tedy především těch vzhledových, všichni vědí. Roco nám však ukázalo, že je možné konstrukci modelu pojmout i jinak a těmto „kompromisům“ se úspěšně vyhnout.

Stroj je opět zabalen prakticky „nezničitelně“, kolem dokola je dostatečně silná výstelka. Prospekty najdete tradičně na dně krabičky. Model můžete dostrojovat vzduchovými hadicemi a hákem šroubovky (1), ovšem pozor, po jejich zasunutí budete muset na vnitřní straně skříně vyčnívající části zkrátit, jinak brání nasunutí skříně zpět na rám (2). Doplnky se stejně jako u dřívějšího modelu BR 132 nelepí, stačí je pouze zasunout. Drží spolehlivě.

Mezi nejznámější a nejokatější nedostatky Tilligovic modelu můžeme zahrnout dva. Jedním jsou čelní okna, která jsou malá a na první pohled model tak trochu degradují (3). Samozřejmě čeští modeláři to nemohli nechat jen tak a na trhu se po čase objevily sady leptů od firmy Hektor, díky nimž nejen můžeme model trochu vyšperkovat a doplnit o zajímavé detaily, ale zároveň se nabídla možnost přepracovat partii čelních oken a také světlometu. Ten je totiž rovnoběžný, má však být zkosený (3). Tato úprava je ale spíše pro ty otrlejší a zkušenější. Já sám do toho nikdy nešel, neboť si nejsem jist výsledkem. Druhým neduhem modelu je nepřehlédnutelně velká mezera mezi rámem a skříní stroje. Při porovnání obou verzí modelu je jasně vidět, že model Tillig je o něco vyšší, resp. skříně je posazena výše (4).

Abychom ale nehledali nedostatky pouze jednostranně, můžeme zmínit šířku ochozu nad světly lokomotivy. Ten je naopak poněkud širší u modelu Roco. V tomto pohledu by se realitě spíše blížil model Tillig, šířka ochozu je ve skutečnosti přibližně 10 cm. Nicméně u Roco modelu jsou tyto ochozy (mimočodem osazeny jako samostatný díl) krablované (5). Pozitivem jsou naopak obroučky kolem světel natřené stříbrně, které Tillig barevně vůbec neřešil (5). Rovněž mřížka pod hvězdou mi přijde jemněji zpracována, lišta pod oknem je opravdu „chromovaná“, u Tilliga jen matná (5). Navíc na modelu Roco je naznačeno sestavení této lišty z šesti dílů a mezi lištou a čelem lokomotivy je mezera jako v reálu, neboť tato lišta ve skutečnosti současně sloužila i jako madlo pro obsluhu při čištění čelních oken (6). Vodorovné lamely žaluzií na bočnicích skříně se od Tilliga také liší, ten je má svislé.

Jak již bylo zmíněno, čelní okna odpovídají věrněji předloze, podobně i boční okna strojovny jsou nepatrně větší. Jistě zaujme precizní zpracování bočních oken stanovišť, kde jsou rámečky potíštěny celkem třemi barvami (!) a působí tak velice věrohodně (7). Vnitřek strojovny je naznačen plastovými výlisky (8), podobně jako stanoviště strojvedoucího s detailně zpracovanými pulty s kontrolérem, brzdícím a dalšími prvky (9).

Pokud si prohlédneme partii podvozku, pak zjistíme, že Roco věnovalo zpracování spodní strany rámu větší pozornost. Kromě slušně propracovaných nádrží (které Tillig také naznačil, ale tím jeho úsilí skončilo) lze nalézt i různé trubky kabeláže, závěsky a stupačky s madly (u Tilliga byly součástí skříně). Za zmínku jistě stojí i armatury znázorněné na horní straně rámu otočných podvozků.

Díky použití kinematiky se Roco uchýlilo k obdobnému provedení uchycení spřáhla, jako tomu je ve velikosti H0. Prostě v pluhu je díra (milá Lízo... ☺). Hánulkáři mají tu výhodu, že si mohou v případě potřeby pluh nahradit plným, u TT tato možnost není. To je ovšem dáno konstrukcí pluhu a především kinematiky, která do něho zasahuje (10), takže prostá náhrada pluhu za plný by nebyla možná bez současné demontáže

vlastní kinematiky, kterou nelze provést bez takřka kompletní rozborky modelu. Mně osobně to nevádí, Sergej bude jezdit, ne se flákat ve vitríně a hrát si na modelku. ☺ Je tedy na názoru každého jednotlivce, zdali mu více vyhovuje dřevý pluh s krátkým spřáhlem, nebo spřáhlo pod pluhem a zřetelně větší vzdálenost mezi nárazníky. A když už jsem u těch nárazníků, stojí za to zmínit bílý lem na jejich obvodu. Velice působivé, že (1)?

Detaily na střeše modelu jsou zpracovány celkově jemněji než u modelu Tillig. V chladiči lze vidět i lopatky ventilátoru (11). Je pravdou, že model Roco znázorňuje provedení lokomotivy bez tlumiče výfuku, nicméně by u dalších modelů neměl být problém tento tlumič dosadit, protože střední partie střechy a výfuky jsou dosazovány dodatečně. Trumpety vypadají reálně, a to včetně otvoru do trouby v jejich čelech.

Pro podvozky zvolil výrobce stejný odstín šedi jako na střechu, což je také rozdíl, který se nepřehlédne při porovnání s Tilligem. Na něm jsou podvozky a vlastně i rám příliš světlé.

Nápisy ani není nutné nějak komentovat. Ostré, dobře čitelné (12). Někoho možná zarazí vzhled tabulky s číslem. Na čele je čtvrtá cifra stejně velká jako první tři. Nejspíše to není chybou, stejně jako u černé tabulky na boku. Dovolím si citovat jeden příspěvek z fóra na modely.biz: „První série T679.1001 až 026 a T679.5001 až 025 byla opatřena na bocích plastickými tabulkami s označením po vzoru MÁV. Tabulka byla černá s profilovaným povrchem, na němž byl v horní části plastický nápis ČSD a pod ním velké řadové označení T6791 bez mezery a menšími číslicemi inventárního číslo.“ Nevím, zda se toto vysvětlení týká i tabulek na čelech, ale jednonačně to vysvětluje vzhled těch bočních.

Pro osvětlení modelu výrobce použil opět bílé vysocesvitivé SMD ledky s teplým světlem, stejně jako u lokomotivy BR 44 z minulé recenze. Přepínání v závislosti na směru jízdy je samozřejmé. Světla se rozvíjí jasným světlem již při malém napětí, což je pro analogisty vítané vylepšení. Každé světlo má vlastní ledku (13). V Železničním magazínu číslo 8/2009 je recenze německé verze lokomotivy. Nenechte se zmást částí textu na straně 33, kde je chybně uvedeno, že model je opatřen i koncovými světly. Věřte, že tomu tak není. Na fotografiích je to myslím dostatečně patrné. Autoři původního textu si nejspíše spletli modelové velikosti.

Pohon a jízdní vlastnosti

Toto téma bylo živě probíráno na fóru modely.biz. Oba dva modely, které se v našem městečku sešly, vykazovaly stejné „vlastnosti“, jež byly zmíněny v diskusi. Navíc jsem dostal zprávy o tomtéž i z jiných světových stran. Já sám bych na to asi nikdy nepřišel, pokud bych model nezajížděl na okruhu při vyšších rychlostech. Po kolejišti jezdím modelově a v takovém případě se zpočátku nic neprojeví. Tedy oč běží: Sergej při vyšším napětí nepravidelně zrychloval a zpomaloval bez toho, že bych nějak měnil napětí v kolejích. Jeho rychlost se náhle snížila, po projetí jednoho či dvou okruhů se opět zvýšila a tak to šlo nějaký čas stále dokola. Někdo poukazyval na silnější zahřívání modelu a na zápach spáleného oleje, což jsem v nějaké vyšší míře nezaregistroval. Dovolil jsem si však řídit se pokyny, které jsou u modelu přiloženy dokonce v českém(!) jazyce. Výrobce doporučuje prohánět model bez zátěže v obou směrech alespoň 30 minut, aby se zajel a sedly si převody. Musím potvrdit, že po těchto „zahřívacích“ jízdách se problém s kolísáním rychlosti vytratil, stroj poté jezdil konstantně a plynule reagoval na změnu napětí (později i se zátěží samozřejmě). Ovšem tento stav netrval dlouho. Po několika dnech se problém objevil znovu, a to dokonce při nižších rychlostech, konkrétně na druhém stupni transformátoru FZ1. Ani tentokrát jsem však nezaznamenal žádné nestandardní zahřívání stroje. V diskusi padala různá vysvětlení. Od špatné polohy tlumivek (což je samozřejmě nesmysl, ty na polaritu nehrají), přes jakousi pájecí pastu na plošném spoji, až po nečistoty na komutátoru motorku, které se mohly jízdou odstranit. Asi nemá smysl spekulovat, kde že je pravda. Některé uvedené důvody jsou spíše k pousmání, jiné by teoreticky mohly připadnout v úvahu. Zkusil jsem lihem vyčistit plošný spoj a všechny kontakty na něm od pájecí pasty (14), z podvozků mazadlo, protože bylo i na spěračích, a nechal stroj opět kroužit po oválu. Od té doby až do vydání této recenze je vše v pořádku, tak doufejme, že to tak i zůstane. Pravděpodobnou příčinou byla vodivá pájecí pasta na desce plošného spoje, což by potvrzovala i skutečnost, že u třetího testovaného kusu se zmiňované problémy vůbec nevyskytly, plošný spoj byl čistý a prost jakýchkoli zbytků pájecí pasty. Takže je to spíše kus od kusu.

Lokomotiva má poháněno všech 6 náprav, dvě z nich (nejblíže čelům) jsou opatřeny bandážemi. Sběr proudu obstarává všech dvanáct kol, tedy i ta bandážovaná. David Strupp opět testoval tažnou sílu. Na stoupání 20‰ Sergej utáhnul 40 dvouosých vozů (16), údajně měl ještě rezervy. Poté byl zapřáhnut do vlaku složeného z 22 vozů Wap. Ani ten mu nečinil žádný problém.

Rám stroje je kovový, těla podvozků rovněž. Hmotnost celého modelu činí 211 gramů, Tillig váží v novější verzi pohonu 201 gramů. Při jízdě modelovou rychlostí motor příjemně ševelí, není nutno se obávat, že by hluk

mechanismu přehlušil u ozvučené verze zvuky z reproduktoru. Při vyšších otáčkách (FZ1 na čtvrtém stupni a výše) už lokomotiva celkem slyšet je. Alespoň ta moje. Tak rychle však nejezdím, nejsme na okruhu v Le Mans, že ano...

Maximální rychlost při napětí 12 V odpovídá 131 km/hod, přesahuje tedy maximální rychlost předlohy o 31 km/h. K udržení rychlosti při mžikových výpadcích dodávky proudu pomáhá setrvačnick o průměru cca 12 mm a síle 8,5 mm (15). Dojezd modelu z plné rychlosti je 170 milimetrů.

Závěr

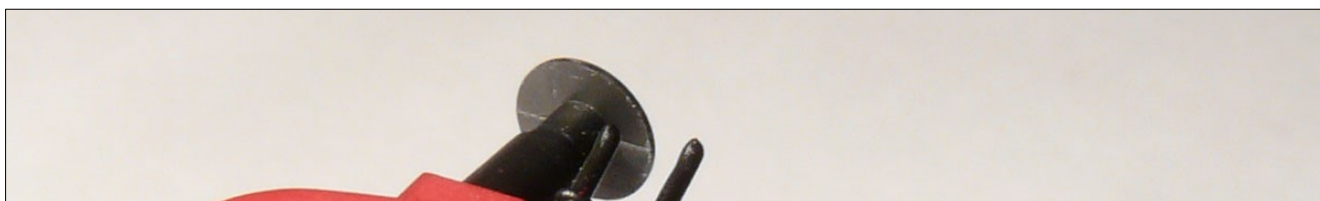
Je potřeba vůbec něco dodávat? ☺ Kdo má BR 132 (nebo její mutace), tak je přibližně připraven na to, co může od T 679.1 očekávat. Pokud laťku Roco nezvýšilo, tak si alespoň udrželo stejnou úroveň. Kdo jej nemá a plánuje jeho nákup, mohu jen doporučit. Litovat nebude.

Na internetu se s objevením Sergeje Roco začaly častěji objevovat nabídky na odprodej staršího modelu Tillig. Navzdory tomu, že je poněkud méně přesný po vzhledové stránce, nemám v plánu jej dávat pryč. Prostě budu mít dva. Každý je jiný, v jiném barevném provedení, takže to přidá na pestrosti mému vozovému parku. Dokud pánové z Roco nevyrukovali se svojí verzí, byl nám ten od Tilliga dobrý. Teď bychom ho měli zatracovat? Kdepak, to není můj styl. ☺ Přestože nový přírůstek je minimálně o třídu lepší, i ten starý dobrý tahoun z roku 2003 svoji práci ještě zastane. Také bude jednou z prvních lokomotiv, na kterých si vyzkouším patinu. ☺

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Detail čela lokomotivy – hadice, hák, nárazníky, světla, okna.



Obr. 2: Hadice i hák je nutno zevnitř oříznout, jinak překážejí při nasazování skříně na pojezd.



Obr. 3: Porovnání čelních partií modelu Tillig a Roco.



Obr. 4: Boční pohled na oba modely. Mezera nad podvozky a celkově větší výška je patrná na první pohled.



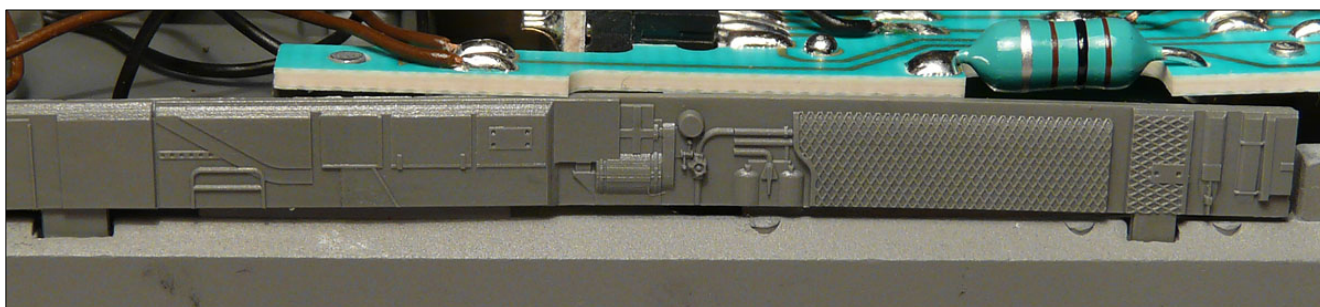
Obr. 5: Pohled na ochozy a lišty.



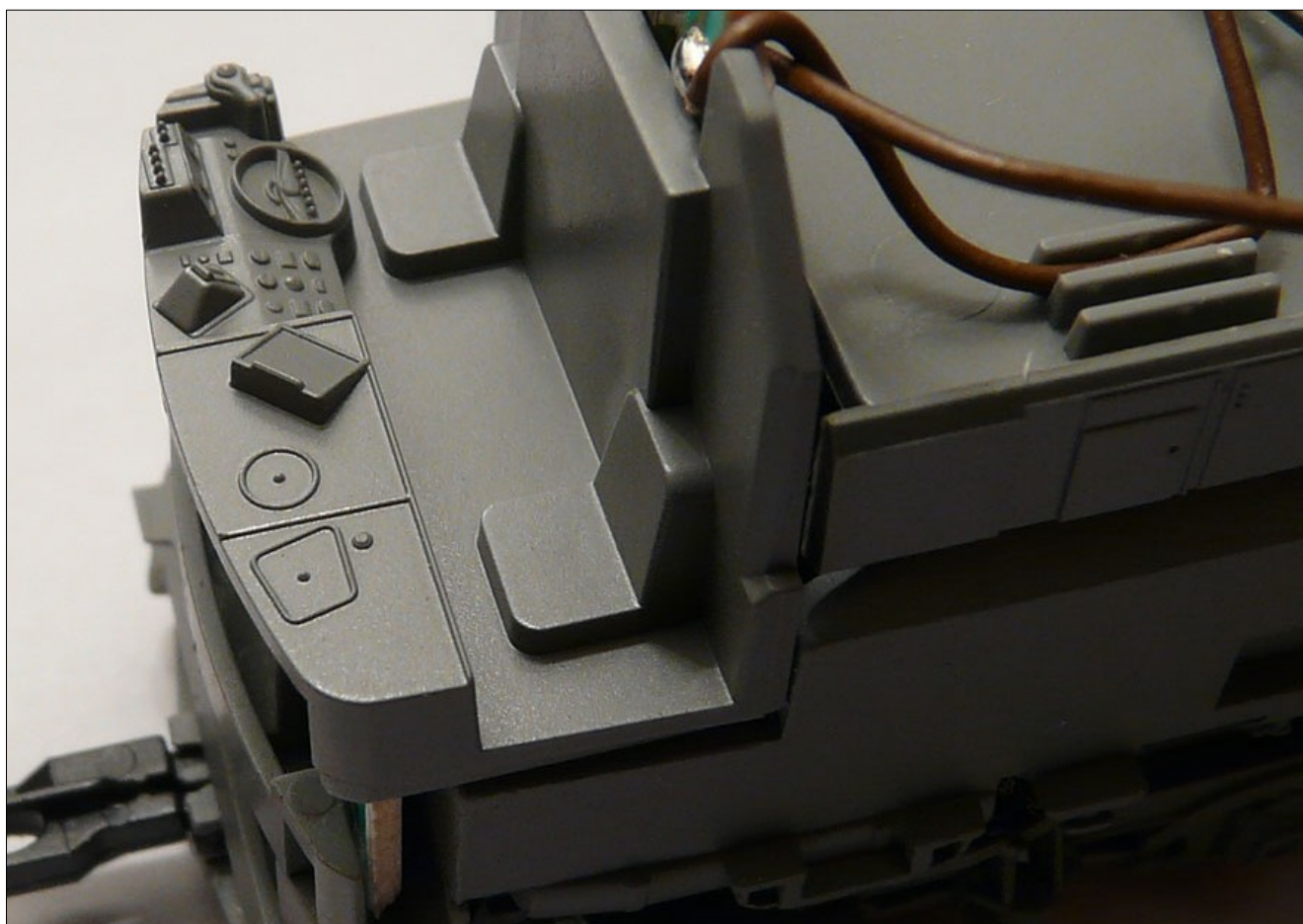
Obr. 6: Detail lišty na modelu Roco.



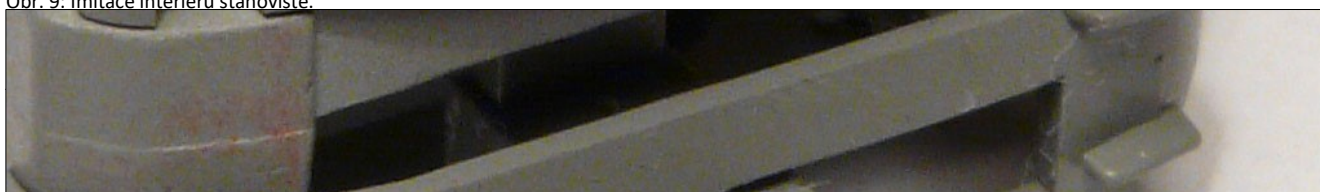
Obr. 7: K potisku bočních oken stanoviště bylo použito tři barev – stříbrné, černé a červené.



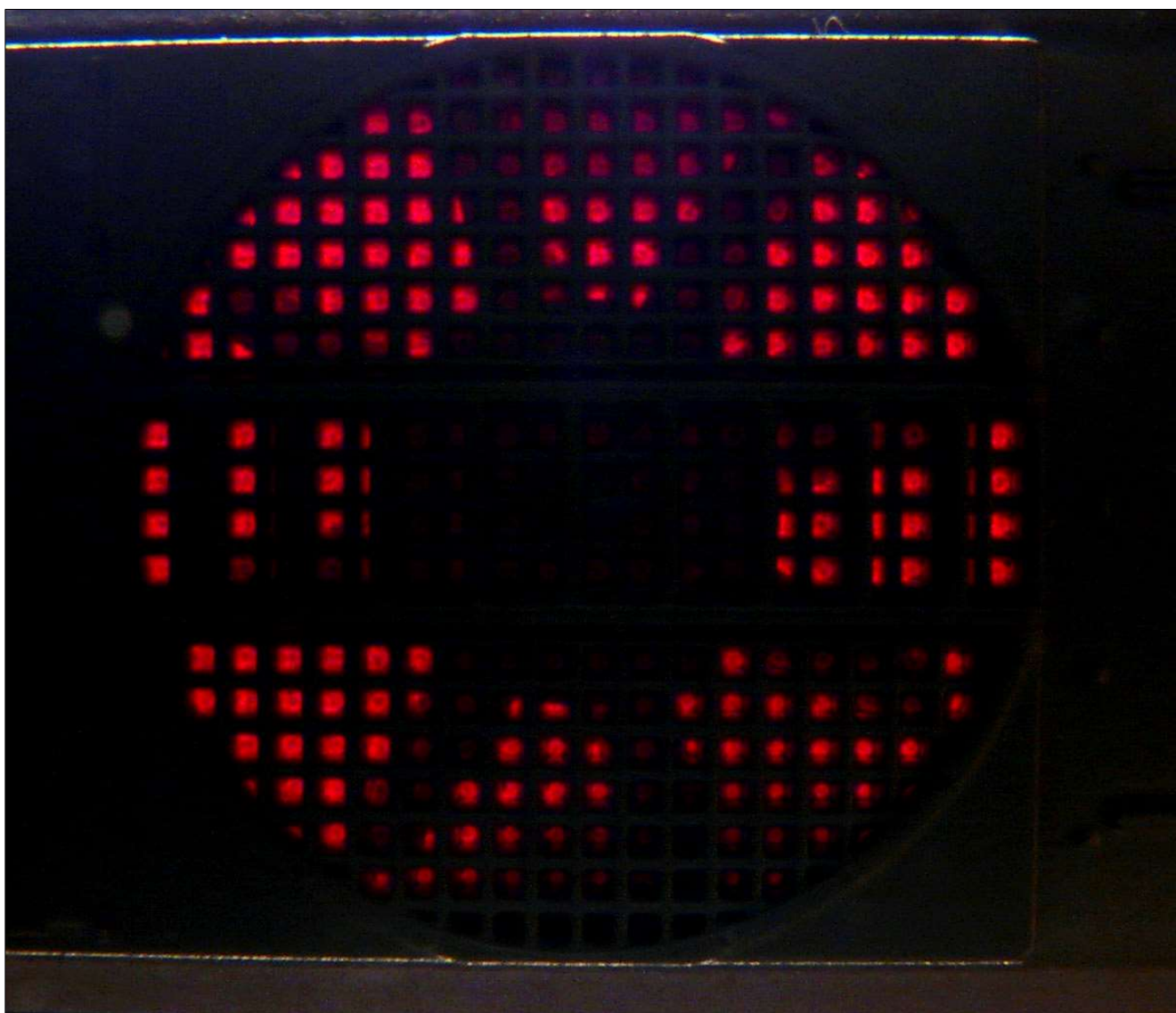
Obr. 8: Imitace interiéru strojovny.



Obr. 9: Imitace interiéru stanoviště.



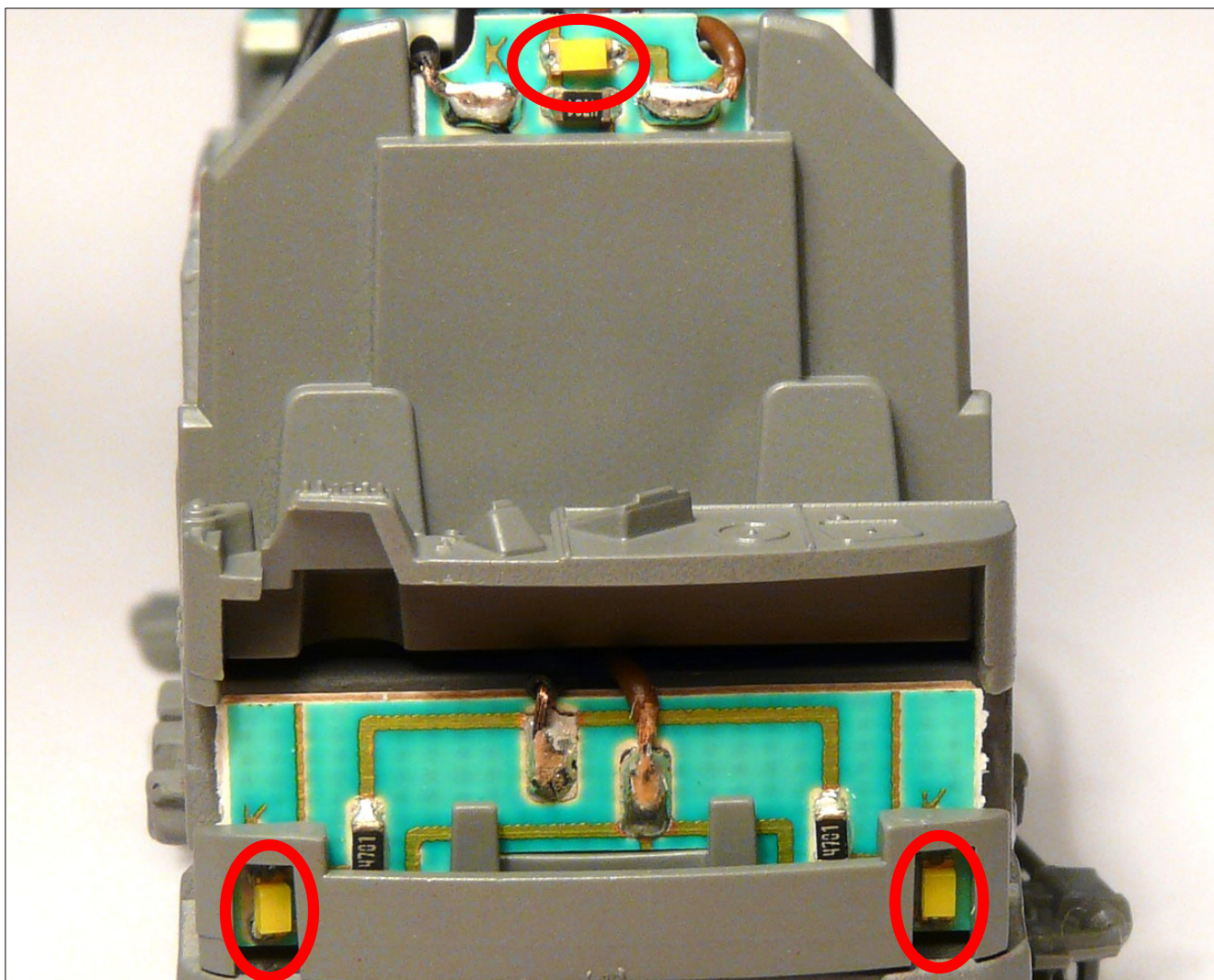
Obr. 10: Kinematika v otvoru pluhu.



Obr. 11: Lopatky ventilátoru ve střeše.

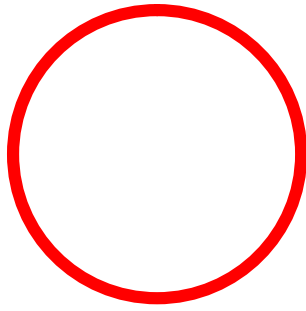


Obr. 12: Nápis a tabulka s číslem na boku skříně.

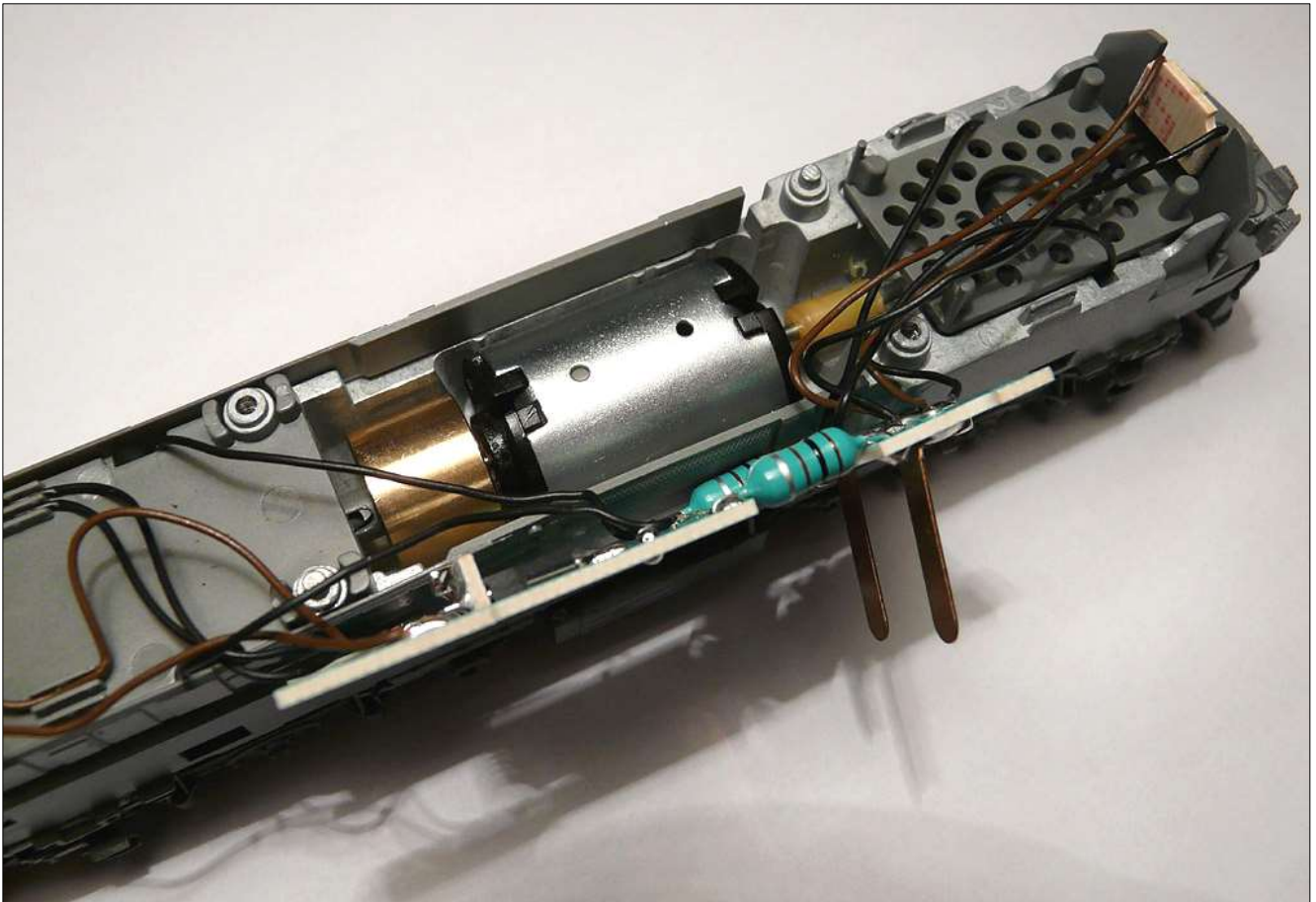


Obr. 13: Teple bílé LED, pro každé světlo jedna.





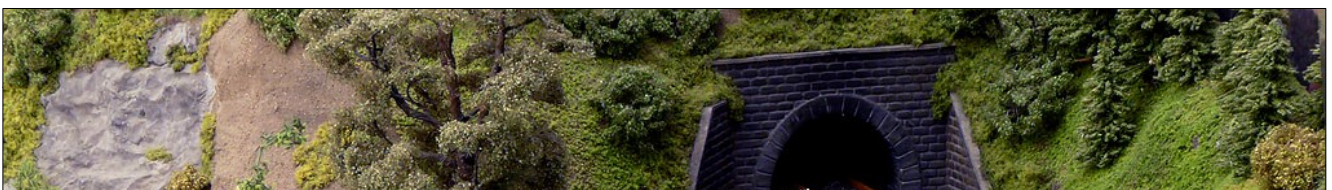
Obr. 14: Na plošném spoji je dobře patrná lesknoucí se pájecí pasta přes vodiče.



Obr. 15: Motor se setrvačником.



Obr. 16: Alespoň náhled pro představu – 40-vozová souprava na stoupání 20% (foto David Strupp).



Obr. 17: Sergej ve službě...



Obr. 18: ... a ještě jednou.