

## PARNÍ LOKOMOTIVA 365.404 OD FIRMY SCHIRMER (21.7.2009)

Na trhu s modely v měřítku TT už několik let figuruje výrobce, nebo lépe řečeno malovýrobce, německá firma Modelleisenbahn Schirmer. Jejich doposud jediným modelem lokomotivy je stroj řady 64 DR, který se už oproti původní verzi dočkal přepracování. Ke slovu se dostala i česká verze tohoto modelu, tedy řada 365.4, konkrétně lokomotiva 365.404 ČSD. I já jsem se stal majitelem českého provedení a rozhodl jsem se sepsat malou recenzi.

### Obecně

Přistihl jsem se, že mám stále více v oblíbě parní lokomotivy. Nakonec proč ne. ☺ Vždyť jsou to de facto umělecká díla. Pokud se mi nějaký stroj zalíbí, je vhodný na mé kolejiště a jsem schopen si na něj ušetřit, většinou si jej pořídím. A pokud je možnost mít jej v českém (tedy přesněji řečeno v československém) provedení, je nabídka o to lákavější. Tak se stalo i v tomto případě. Jak asi mnozí víte, nejsou mi cizí ani německá vozidla, nebráním se tedy ani těm, která patří pod správu Deutsche Reichsbahn. ☺ V tomto případě však po kolejišti proháním stroj ČSD.

Po rozbalení netrpělivě očekávaného balíčku se na men usmála bílá krabička o rozměrech 170 x 78 x 55 mm s modrými popisky. Vypolstrovaná byla černým molitanem, který je spolu s tvrdou krabičkou dostatečnou ochranou modelu proti poškození. Přibaleno bylo německo-anglické povídání o předloze i o modelu a v malém pytlíku dolepovací díly (madla a trubky pístnice). Umístění madel je rovněž v návodu zmíněno, bude potřeba vrtat. ☺ Model je připraven na digitalizaci. Tu však nelze provést tak jednoduše, jak jsme u většiny lokomotiv zvyklí. Bez pájky to nepůjde. ☺ Rozhodně není již z výroby osazen dekodérem, jak je mylně uvedeno na jednom webu.

### Vzhled

Skříň modelu je provedena velice detailně. Nýty, schůdky, trubky a ostatní bižuterie jsou jemně provedeny. Za komínem se schovává i zvon (ten by asi na české verzi být neměl, stejně jako třeba předeříváč, ale kdo by kvůli tomu upravoval formu, že). Je ve stejné barvě jako celá skříň, tedy v polomatné černé, nikoliv zlatý, narozdíl od modelů Tillig.

#### **Několik základních rozměrových údajů modelu a předlohy:**

Rozměry	Model	Předloha	Přepočteno
délka přes nárazníky	104,0	12500	104,2
rozvor krajních hnacích náprav	15,2	3600	15,0
rozvor běhounů	75,5	9000	75,0
průměr hnacích kol	12,6	1500	12,5
průměr běhounů	7,2	850	7,1

Jak ukazuje tabulka, výrobce se držel rozměrů velice přesně, i když musím podotknout, že k měření byla použita nekalibrovaná posuvka. V potaz je potřeba vzít také určitou nepřesnost měření, způsobenou lidským faktorem. ☺

Nápisy jsou velice slušné, až na tabulku s číslem na čele lokomotivy. Ta je podivně malá a nevystředěná. Jinak jsou všechny nápisy čitelné. Pouhým okem stěží, ovšem na makrosnímku ano. Můžeme se tak například dozvědět, že lokomotiva patří do výtopny Trutnov a že objem každého vodojemu je 9 m<sup>3</sup>. ☺ Modrý pruh pod číslem stroje na boku budky strojvedoucího je poněkud nevýrazný. Dobře je vidět až na fotografii při dobrém osvětlení pod určitým úhlem.

Kladně hodnotím šroubek ukrytý v komínu. Není nutno sundávat kryt dómu ani šroubek nestráší nikde na viditelném místě. Po jeho vyšroubování stačí předeek skříňe zvednout (trochu opatrně zaberte) do takové míry, až se v zadní části vysune zámeček ze zadní stěny skříňe. Pak už je možno vršek bez obav sejmut.

Rozvody na pojezdu jsou narozdíl od přepracovaných parních lokomotiv Tillig (BR 56 či 86) vyrobeny z kovu. Jsou dostatečně precizní.

Vnější část nárazníků je dodatečně osazená. Pouhým okem je vidět rozdíl barev, jsou znatelně světlejší (nevím, jestli to nazvat světle černou nebo tmavě šedou barvou ☺) a dost se lesknou, takže si to vyžádá malou úpravu.

Lokomotiva svítí na obou čelech, světla se přepínají podle směru jízdy. Provedeno je, jak je v poslední době standardem, pomocí žlutých SMD ledek.

Pokud se těšíte, že budete jezdit s vlakem spřaženým na krátko, můžete být spokojení. Spojení je totiž při použití nového spřáhla Tillig velice krátké. Problém je v tom, že lokomotiva nemá kinematiky, spřáhlo je upevněno na otočných běhounech. Toto je obdobně řešeno u výše zmíněných Tilligových modelů, ale tam se běhouny vyklánějí pomocí kinematiky, kdežto v tomto případě nikoliv. Pokud lokomotivu spojím s vozy s drátkovým spřáhlem, které jsem zkrátil podle udělátka zde - [http://www.trainmania.info/udelatka/27-zkraceni\\_sprahla\\_08847\\_tillig.pdf](http://www.trainmania.info/udelatka/27-zkraceni_sprahla_08847_tillig.pdf), ve většině případů neprojedou oblouky o menších poloměrech. Pokud připojím vůz s kinematikou Tillig (zkoušel jsem 2-osý uhlák Es), jsou nárazníky téměř na sobě. Níže na obrázcích 14 a 15 je vidět, jak jsou od sebe nárazníky vzdáleny při sunutí a při tažení vlaku na přímém úseku, obrázek 16 ukazuje vzdálenost při tahu v oblouku. Delší vozy Bi či Be od Loco s kinematikou Peho mají při sunutí v oblouku o poloměru 330 mm také občas problém. Samozřejmě záleží na stanovení polohy a na přesnosti při montáži kinematiky. Tento problém se objevuje na zadní straně modelu, vpředu je situace asi o 1,5 mm „lepší“. Celá problematika je dána tím, že výrobce v době vzniku modelu nepředvídal existenci nového spřáhla Tillig. Se starším „očkovým“ spřáhlem problém nenastává. Za pozornost ještě stojí též různá výška nárazníků vpředu a vzadu, rozdíl činí 1 mm.

### Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon modelu zajišťuje 5-pólový motor Mashima, na jehož hřídeli je setrvačnick o průměru 11 a síle 5 mm. Poháněna jsou všechna spřažená dvojkolí, která rovněž zajišťují sběr proudu. Sběrné plíšky jsou takřka neviditelné. Jejich části, které se nedotýkají kol, jsou „zneviditelněny“ barvou odpovídající barvě rámu, aby nerušily. To je šikovní drobnost. Lokomotiva není opatřena bandážemi, což mně osobně nevádí, těžké vlaky tahat rozhodně nebude. V případě třinápravové lokomotivy asi ani nebylo jiné volby. Snad jen v případě, že by se výrobci podařilo zrealizovat sběr proudu i pomocí běhounů, jako je tomu u stejného stroje ve velikosti H0 od firmy Roco.

Po vybalení model jezdil trochu trhavě a ztuha, ale zhruba po hodině se rozjezdil. Je mírně hlučnější než nové modely Tillig, ale nijak extrémě. Dojezd z plné rychlosti činí 129 mm. Hmotnost lokomotivy je 84 gramů, závaží je jak na pojezdu, tak i ve vanách po stranách kotle.

### Závěr

Na modelu se najdou věci, které by se daly vylepšit. Problém se spřáhlem budu řešit poté, co ukáže praxe v provozu, tabulka na čele by se možná dala nahradit leptem či tiskem na fotopapír (?), nárazníky bude lepší přebarvit. Jedná se o malosérii, tomu samozřejmě odpovídá i cena 4900 Kč. Na internetu je však možno nalézt cenu až o několik stovek vyšší. Není to málo, člověk by za takovou částku očekával model, jemuž by nebylo takřka co vytknout, na druhou stranu to jsou většinou jen kosmetické záležitosti, které se dají opravit, případně přežít. ☺ Nákupu rozhodně nelituji, do sbírky mi přibyl další zajímavý model, pro mě o to cennější, že se jedná o parní lokomotivu našich (bývalých) drah.

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



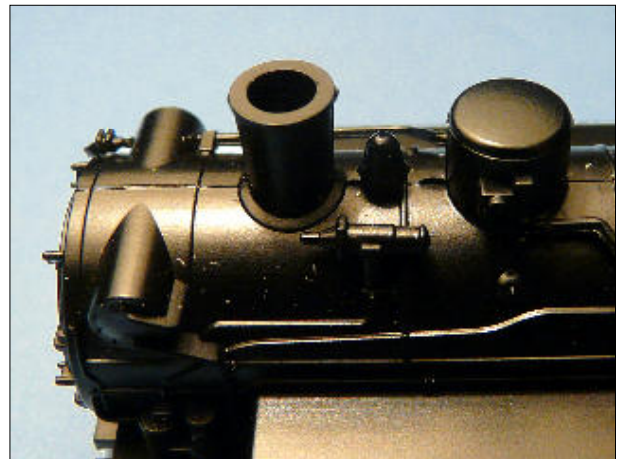
Obr.1 – Krabička modelu



Obr.2 – Model v krabičce



Obr.3 – Dolepovací doplňky



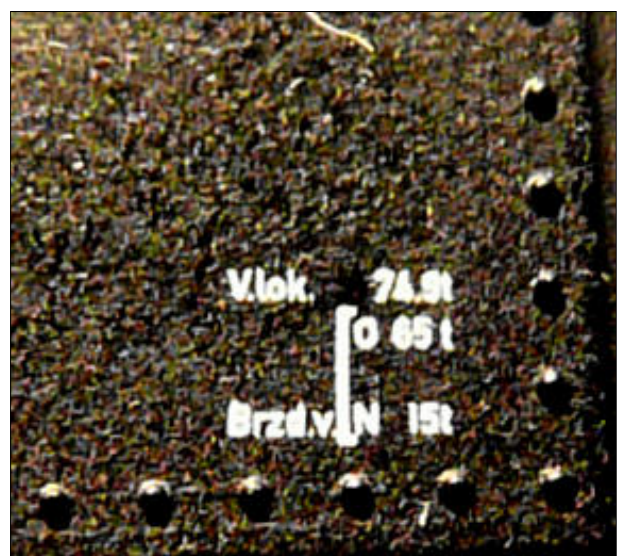
Obr.4 – Zvon



Obr.5 – Nápisy na boku budky strojvedoucího



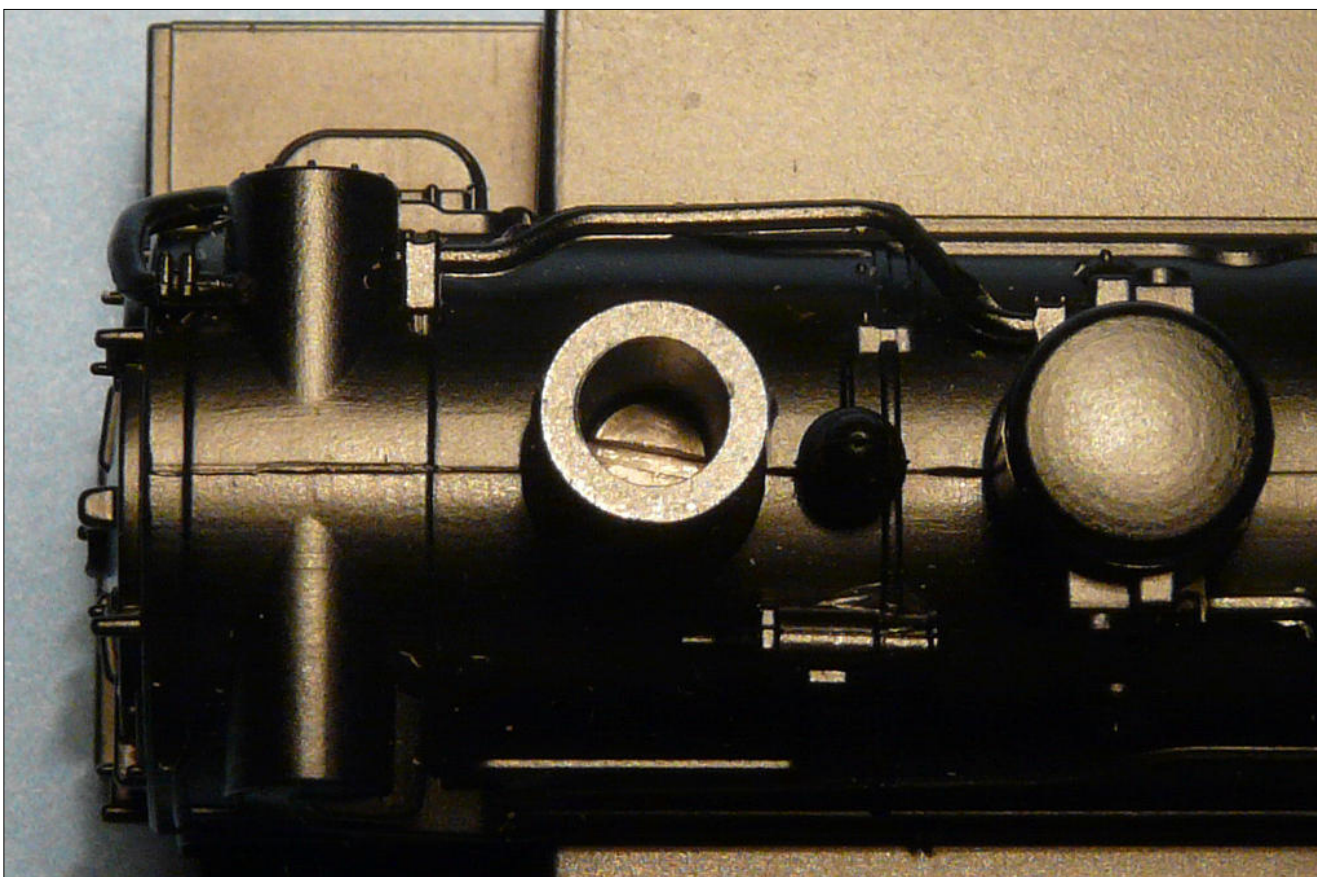
Obr.6 – Nápis na vodojemu



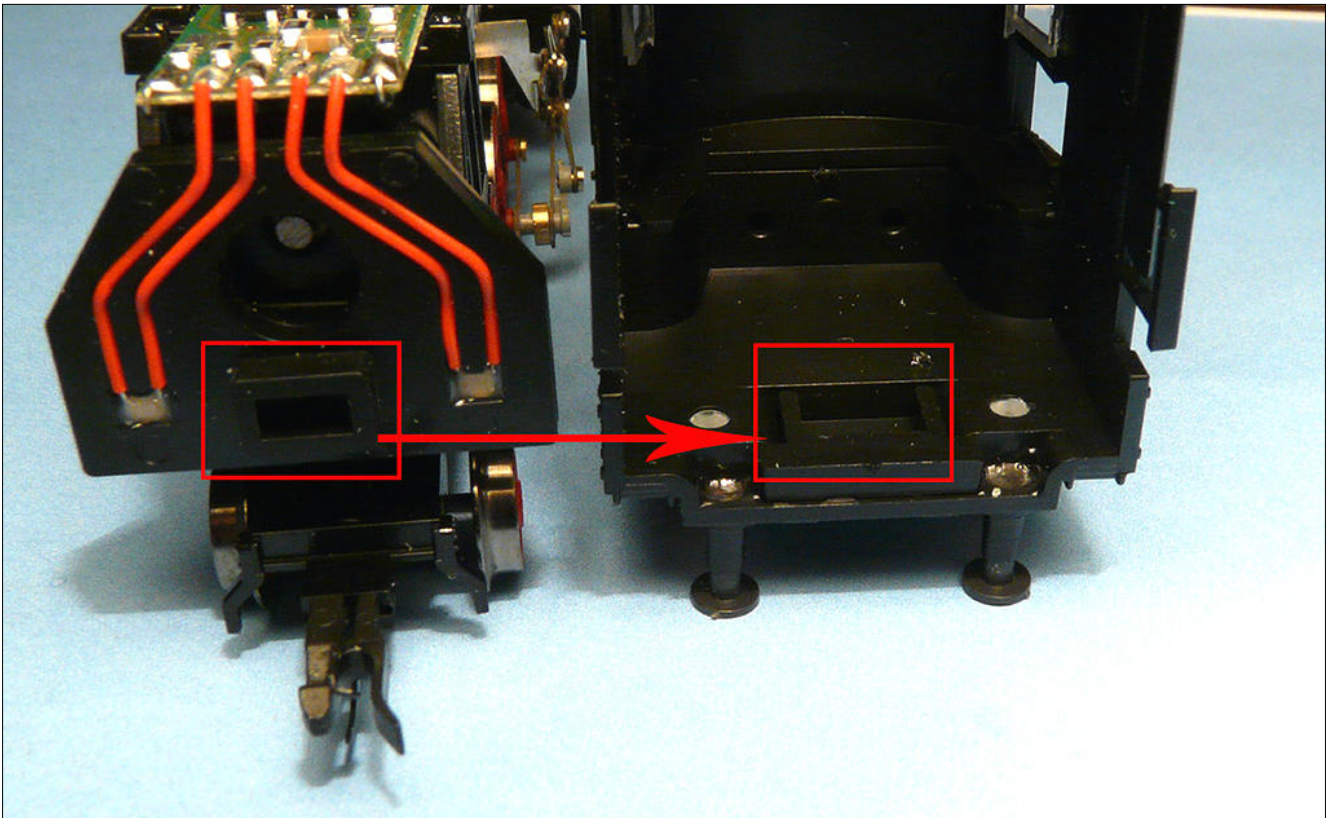
Obr.7 – Nápis na tendru



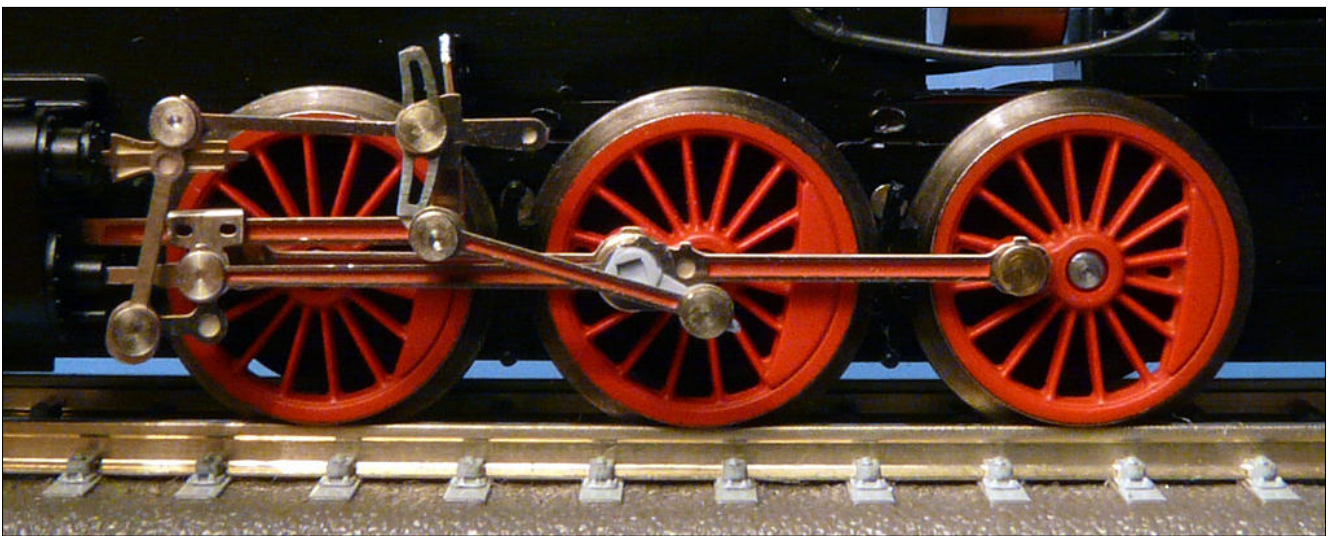
Obr.8 – Tabulka s číslem na čele lokomotivy, malá a odsazená mimo osu



Obr.9 – Šroubek ukrytý v komínu



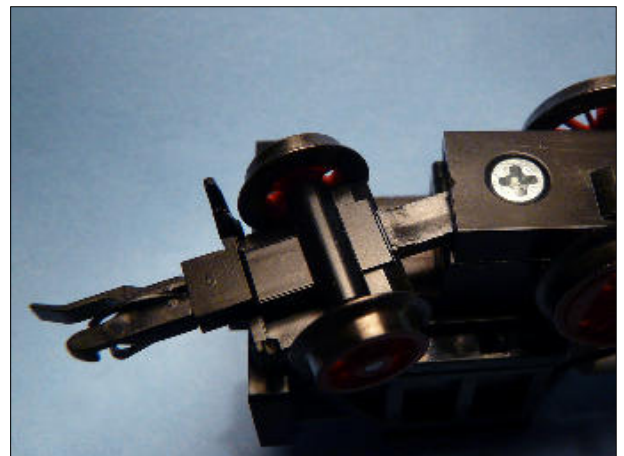
Obr.10 – Zámečky v zadní části modelu



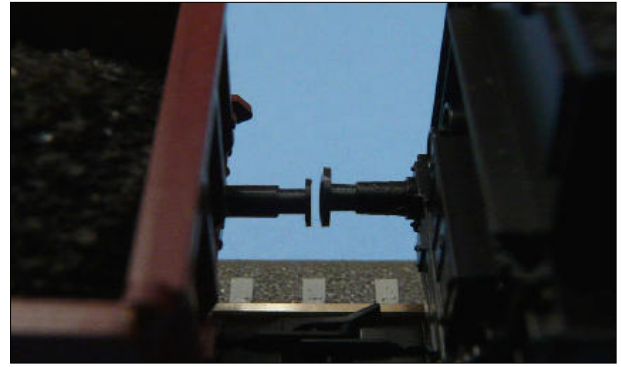
Obr.11 – Detail hnacích kol a rozvodů



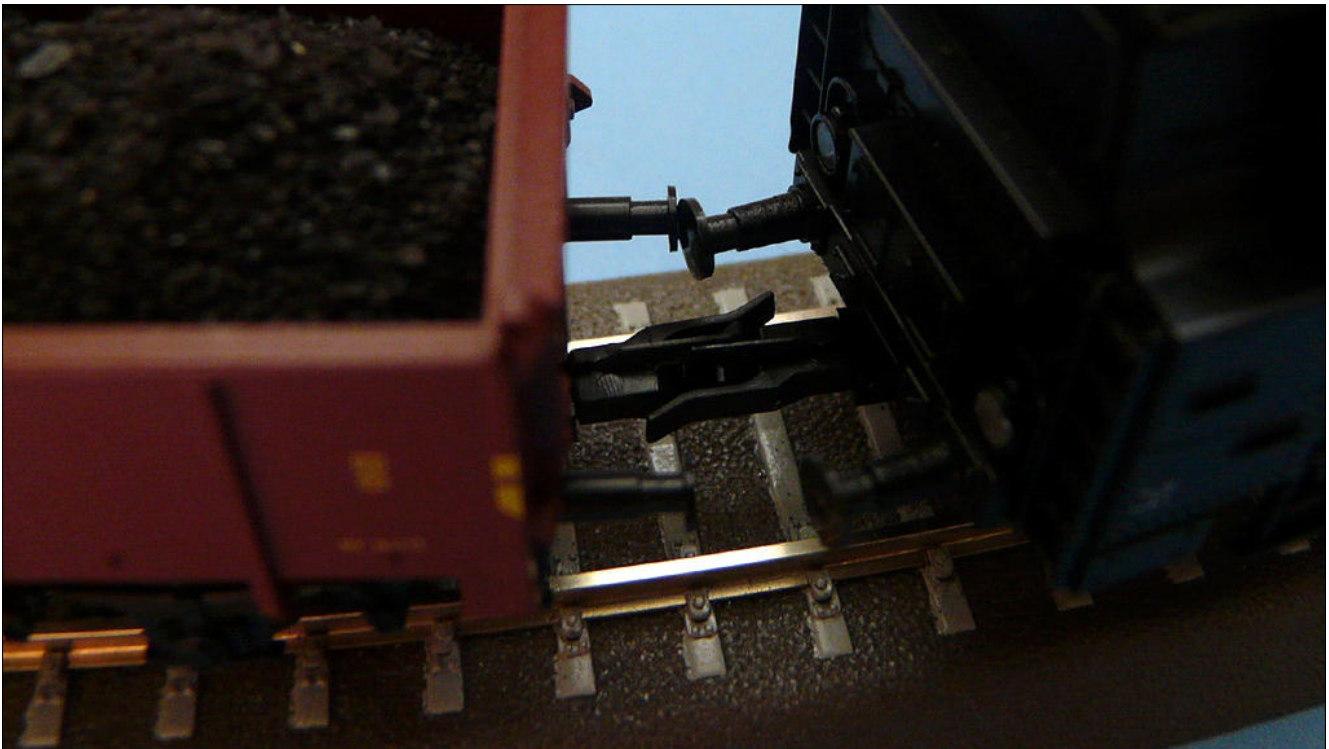
Obr.12 – Nárazníky jsou z lesklého plastu



Obr.13 – Otočné uchycení běhounu se spřáhlem



Obr.14 a 15 – Vzdálenost mezi nárazníky při spojení s vozem s kinematikou Tillig, vlevo v tahu, vpravo při sunutí



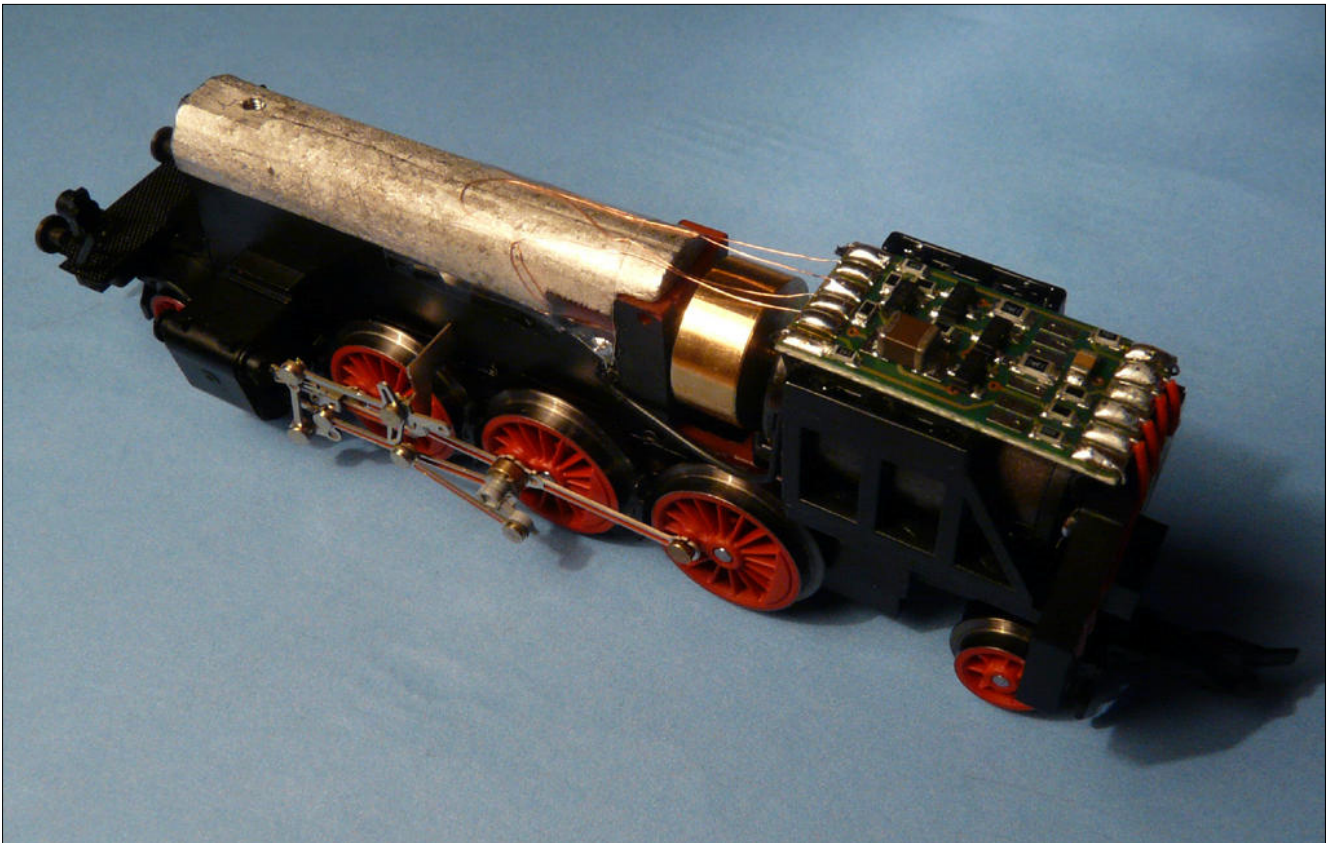
Obr.16 – Vzdálenost mezi nárazníky při spojení s vozem s kinematikou Tillig v tahu v oblouku



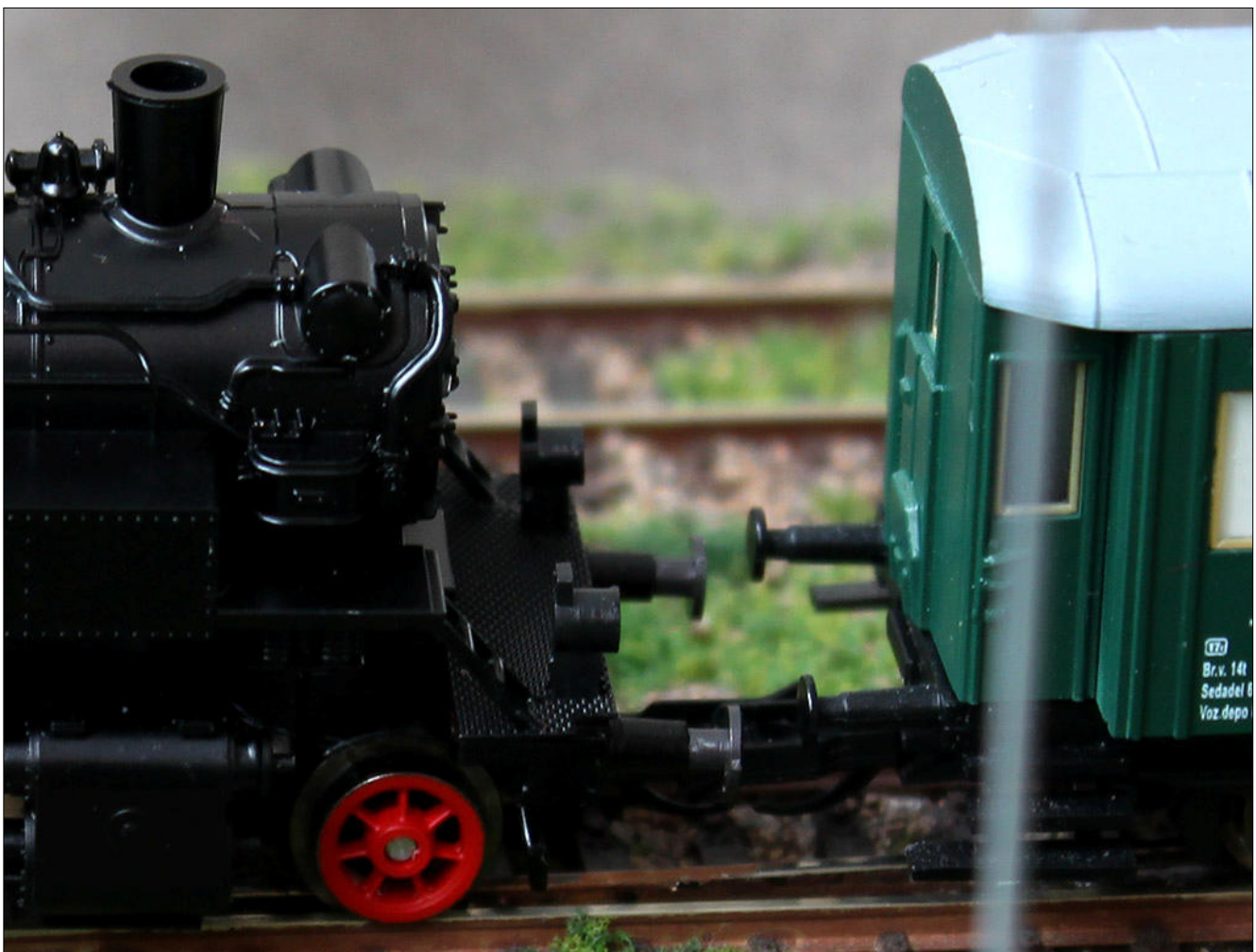
Obr.17 – Výška předních...



Obr.18 – ...a zadních nárazníků



Obr.19 – Pojezd modelu



Obr.20 – Zde je dobře patný barevný rozdíl mezi dvěma částmi plastových nárazníků



Obr.21 – Takhle to lokomotivě 365.404 sluší, když odpočívá u remízy ☺



Obr.22 - A takhle jí to sluší na trati ☺