

## PARNÍ LOKOMOTIVA BR 44 DR OD FIRMY ROCO (11.11.2009)

### Obecně

Rakouský výrobce železničních modelů, firma Roco, se stále více angažuje i ve velikosti TT. Na konci léta 2009 se na trhu objevily hned dvě verze nákladní lokomotivy BR 44 Německých říšských drah z epochy III a IV. Jedná se o pětispřežní stroj, jehož konstrukce je navržena tak, aby projel oblouky o poloměru 310 mm a větší. Tato pára působí velice majestátně a na mé lokálce trochu jako pěst na oko, ale čert to vzal. Lokomotiva je prostě nádherná. ☺

Předloha se vyráběla v letech 1926-1944, celkem bylo vyrobeno 1989 kusů, její délka činila 22 620 mm, hmotnost 114 tun. U DR sloužila až do roku 1981. (Pozn.: Tyto údaje pocházejí z knihy 1000 lokomotiv.)

Model je pečlivě zabalen do pevné (a poněkud větší, než je u TT zvykem) kartonové krabičky. Poškození modelu při přepravě opravdu nehrozí, všude jej chrání dostatečná vrstva molitanu, dokonce i po sejmutí víka nejdříve uvidíte 18 mm silnou vložku. Pod ní se skrývá v namodralém igelitu zabalená lokomotiva (1). ☺ Úplně na dně krabičky je několik listů s dokumentací, seznamem dílů a návodem pro montáž doplňků, jako jsou hadice, šroubovky či spřáhla. Ta totiž nejsou na modelu nasazena. Jedná se už samozřejmě o současná spřáhla Tillig.

Digitalizace je poměrně jednoduchá. Sejmeme se pouze vrchní díl tendru s uhlím (drží pomocí čtyř zámečků, netřeba velké síly) a odkryje se nám plošný spoj s rozhraním (2).

### Vzhled

Skříň je provedena pečlivě a jemně. Kotel je plastový, tender naopak téměř celý kovový. I ty nejmenší nápisy - odhaduji tak 0,4 mm (3) - jsou na makrofotografii čitelné. Kdo je schopen zaostřit na malou vzdálenost, přečte je i pouhým okem. ☺

Vlastní lokomotiva asi není dost dobře a jednoduše rozebíratelná, raději jsem to nezkoušel, avšak není to ani potřebné. Vše důležité je v tendru. V kotli je pouze závaží a čelní osvětlení.

Ze zajímavých podrobností zmíním mřížku na střeše budky (4), ta je perforovaná, tedy skrz naskrz průhledná. Velice dobře působí i stanoviště strojvedoucího (5), kde jsou znázorněny detaily na kotli. Dvířka topeniště, trubky, ventily, budíky a dokonce i olejníčka. Uhlí na tendru je plastové, bohužel dosti nepřírodně lesklé a „nasypané“ až po okraj (6).

Plastové rozvody (u BR 80 byly některé části kovové) působí velice autenticky (7). Plast je ohebný, pružný a nelámavý, při průjezdu obloukem se rozvod bez potíží přizpůsobí do strany se vychylujícím dvojkolím.

Kovové nárazníky rovněž věrně kopírují předlohu, pravý je vypouklý, levý plochý, jak se sluší a patří (8). ☺ Tříbodové osvětlení na obou koncích zajišťují bílé LED s teplým světlem (9). Celkem věrně imitují barvu žárovkového světla a stávají se v poslední době standardem nejen na modelech firmy Roco.

Na čele i na tendru lokomotivy nechybí kinematika krátkého spřáhla. Přední kinematika je však malinko povislá, konec spřáhla je tak téměř o milimetr níže, než je správná poloha (10). Spřažení vozidel sice proběhne i tak, ovšem nerovnosti na trati mohou zapříčinit rozvěšení vlaku. Možná pomůže malá úprava spřáhla. Tento stroj však většinou nejezdil tendrem napřed. ☺ Kinematicky je provedeno i spojení lokomotivy s tendrem, kde je navíc 4-pinový konektor pro elektrické propojení (11, 12, 13, 14). Odpojení je jednoduché. Tahem vysuneme vidličku z čepu na tendru, poté opatrně odpojíme konektor a stroj máme na dva kusy. ☺ Na tendru najdeme i pružinkově jištěná dvířka (15), která vyplňují prázdné místo nad spojem. V oblouku se mírně vychýlí, pružinka je poté vrací zpět do původní polohy. Toto řešení je známé z modelů H0.

Budete-li chtít sundat kryt tendru, je nutno vyšroubovat zesponu tři šroubky. Jeden z nich je ukryt nad kinematikou, tu prostě vyhněte do strany (16). K motoru se dostanete vyšroubováním čtyř šroubků, které drží plošný spoj na rámu tendru (17). Motor je pouze uložen a zajištěn proti pohybu jakýmsi plastovým rámečkem. Plošný spoj jej pak drží ve správné poloze. Rozebraný tendr je na obrázku 18.

Lokomotiva je oproti přepočtu delší o 1,5 mm. Výrobce udává délku 190 mm, přepočet

nám však říká 188,5 mm. Nemyslím si však, že je to závažný nedostatek. Navíc je ve spojení tendru s lokomotivou trochu vůle, takže celková délka je tak nějak „proměnlivá“. ☺ Ale to je vzhledem k měřítku celkem tolerovatelný detail.

### **Pohon a jízdní vlastnosti**

Celý pohon je instalován ve 134 gramů vázícím tendru. Obstarává jej 5-pólový motor se setrvačником, ukrytý pod deskou plošného spoje. Lokomotiva má dojezd z plné rychlosti 83 mm. Hmotnost samotné lokomotivy činí 126 gramů, model tedy váží více než čtvrt kila. ☺ Pojezd tendru, ačkoli v reálu podvozkový, je proveden v jednom pevném rámu (16). Podvozky jsou pouze imitované, se dvěma (!) poháněnými nápravami (krajními), každá má bandáže na obou kolech (16). Dvě běžné vnitřní nápravy zajišťují sběr proudu, ovšem každá z nich má také po jedné bandáži! Zřejmě proto, aby bylo zajištěno jejich otáčení. Obdobně je to u spřažených náprav. První a druhá sbírají proud, pátá obandážovaná (19) zajišťuje otáčení všech pěti náprav, aby v obloucích nejdely smykem. Proud z lokomotivy do tendru je veden dvěma kablíky, další dva vedou zpět ke světlům přes plošný spoj, a to z prostého důvodu. Při digi řízení je potřeba ovládat i světla, nejsou tedy napájena přímo, jejich napájení je nutno hnát přes dekodér. Proto se vám při postavení samotné lokomotivy na koleje světla prostě nerozsvítí. ☺

Model jede klidně, plynule, uslyšíte jen jemný bzučivý zvuk motorku. Spřažená dvojkolí mají kvůli průjezdu oblouků velkou boční vůli (20). Výše uvedené oblouky R 310 mm stroj projede naprosto spolehlivě. Cvičně byl odzkoušen i průjezd zachovalými a nezprohýbanými „plechovými“ oblouky R 286. Lokomotiva je projela bez jakýchkoliv problémů a bez viditelného náznaku odporu či zpomalení. Test tažné síly provedl David Strupp, výsledkem je 96 náprav na rovině a 60 náprav do stoupání 20 ‰, na jehož začátku byl oblouk R 500 mm a na konci R 310 mm. Při plné rychlosti odpovídá jízda reálným 155 km/h, tedy téměř dvojnásobku rychlosti předlohy (80 km/h).

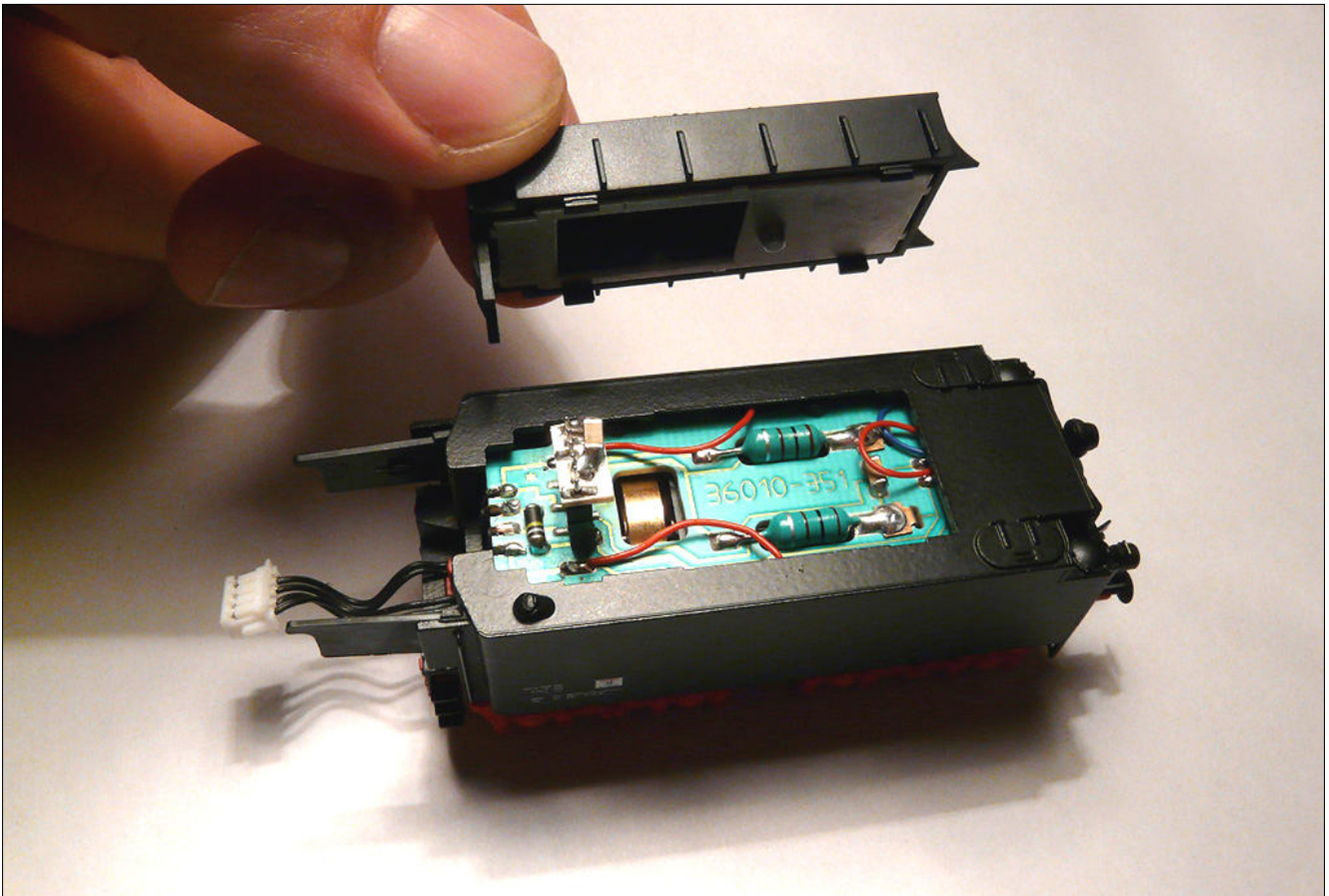
### **Závěr**

Nemohu jinak než model vychválit. Co jsem od něj očekával, to splnil bez kompromisů. Malý nedostatek je u přední kinematiky, ten doufejme vyřeší úprava spřáhla. A podivit se snad můžeme jen nezvykle malému počtu hnaných a sběrných náprav, nicméně v provozu to doposud potíže nečinilo. Firma Roco opět potvrdila, že umí produkovat kvalitní modely, a to nejen ve velikosti H0.

## **OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA**



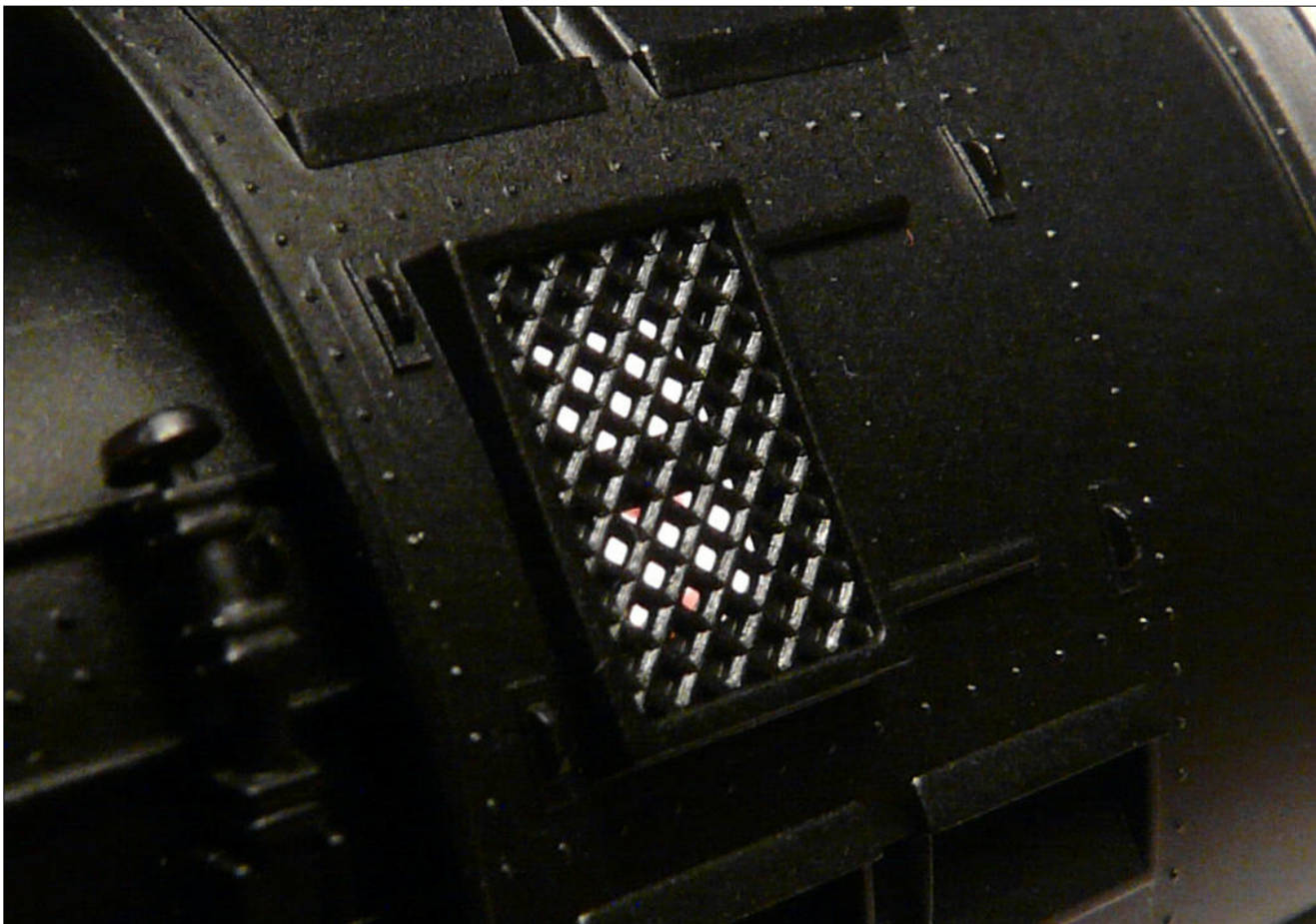
Obr.1 – Pečlivě zabalená BR 44.



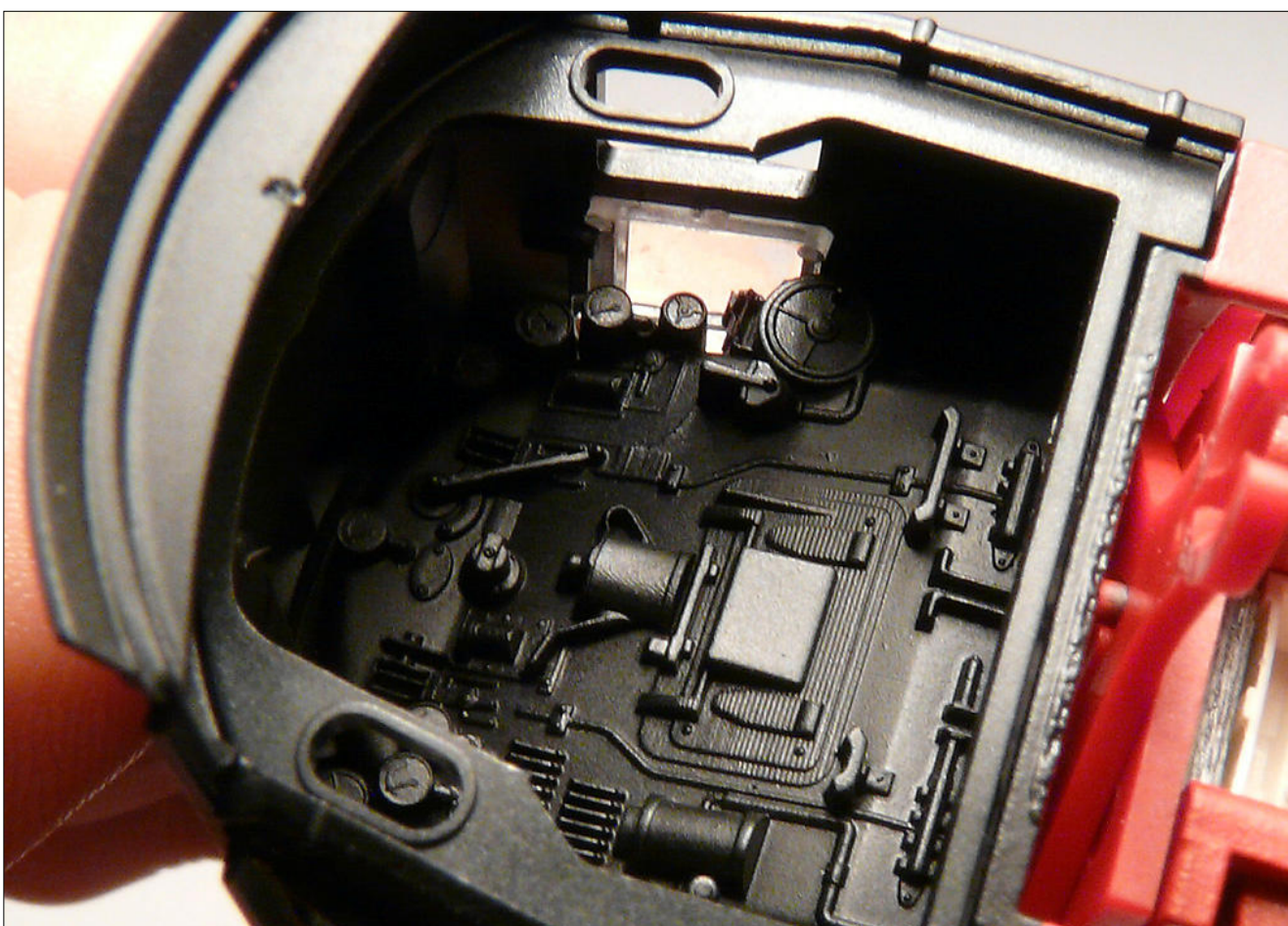
Obr.2 - K plošnému spoji se dostaneme poté, co sejmeme vrchní díl tendru s uhlím.



Obr.3 - Model se pyšní dobře čitelnými nápisy, a to i těmi nejmenšími. Výšku odhaduji na 0,4 mm.



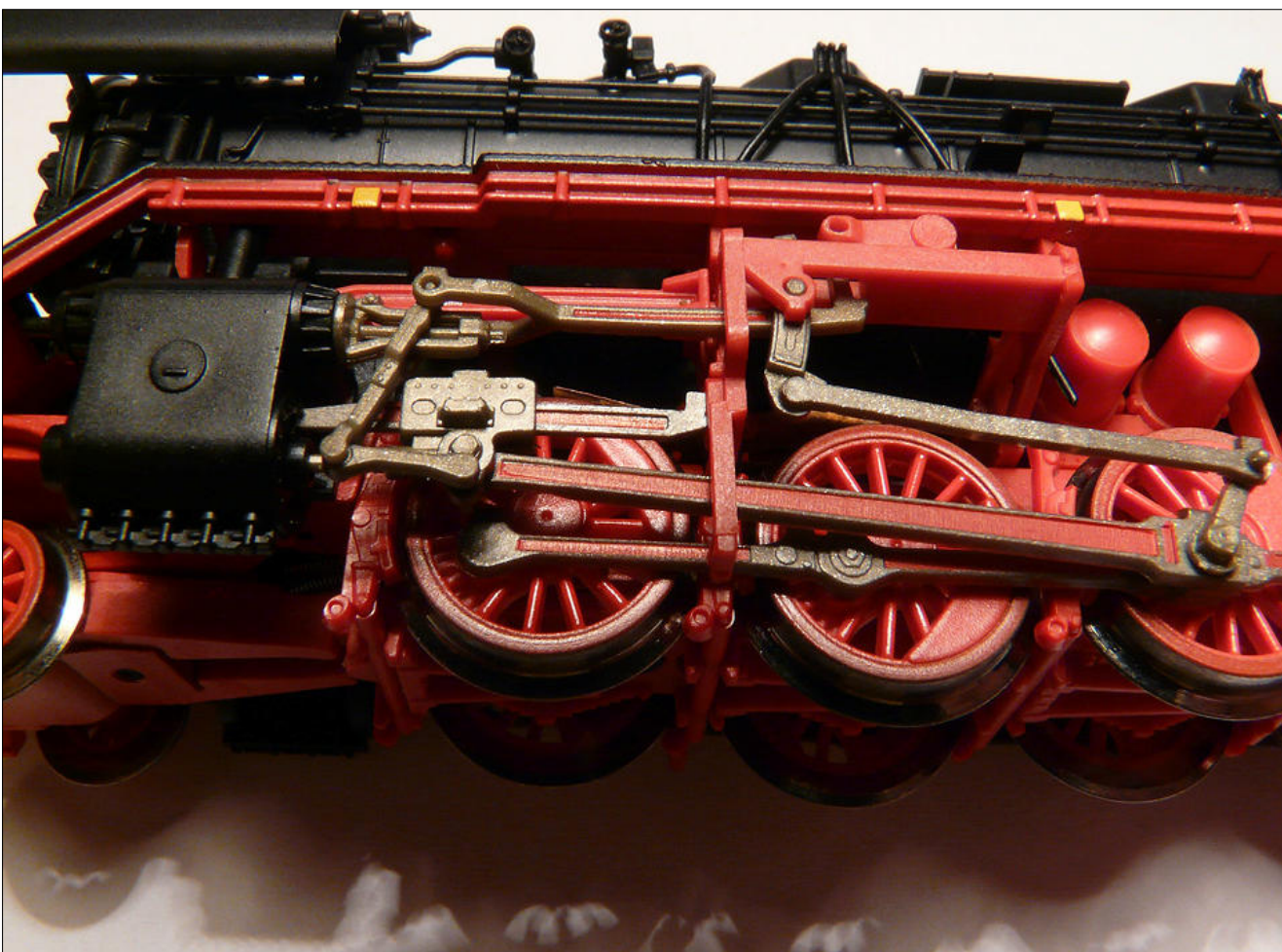
Obr.4 – Detailní pohled na střešní mřížku.



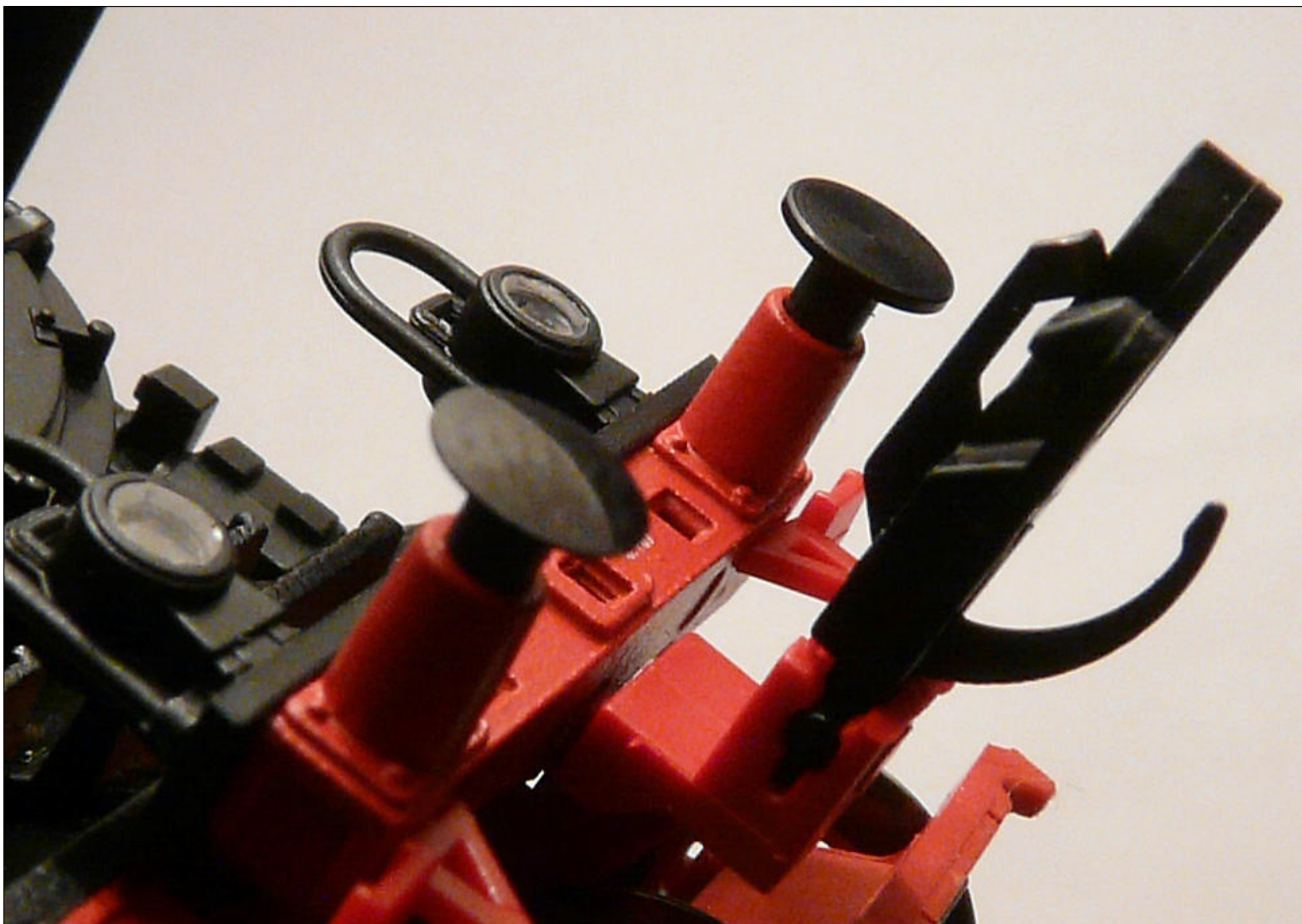
Obr.5 – Stanoviště strojvedoucího je vybavené.



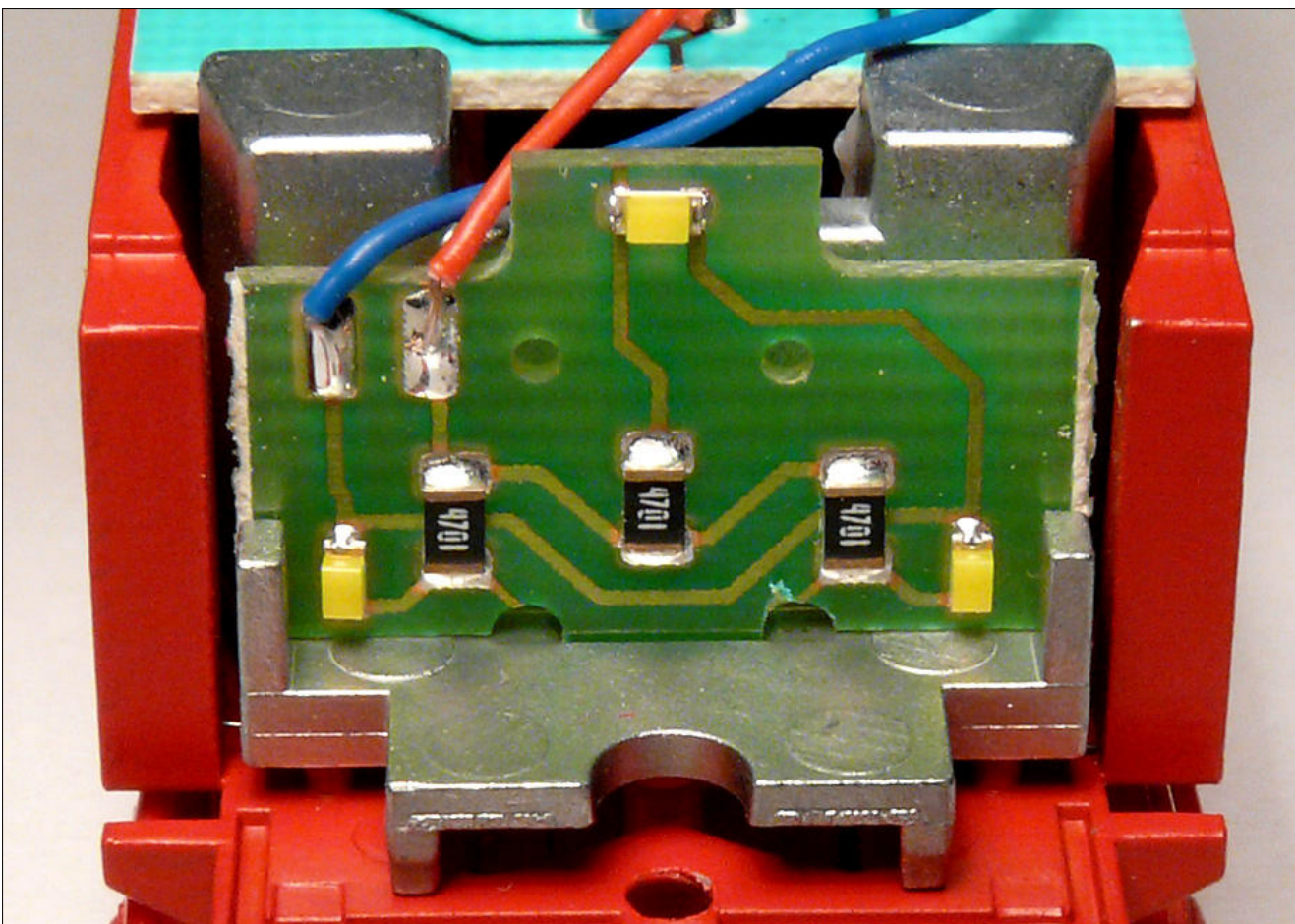
Obr.6 – Tender je naplněn plastovým uhlím až po okraj. Ještě trochu a sypalo by se. 😊



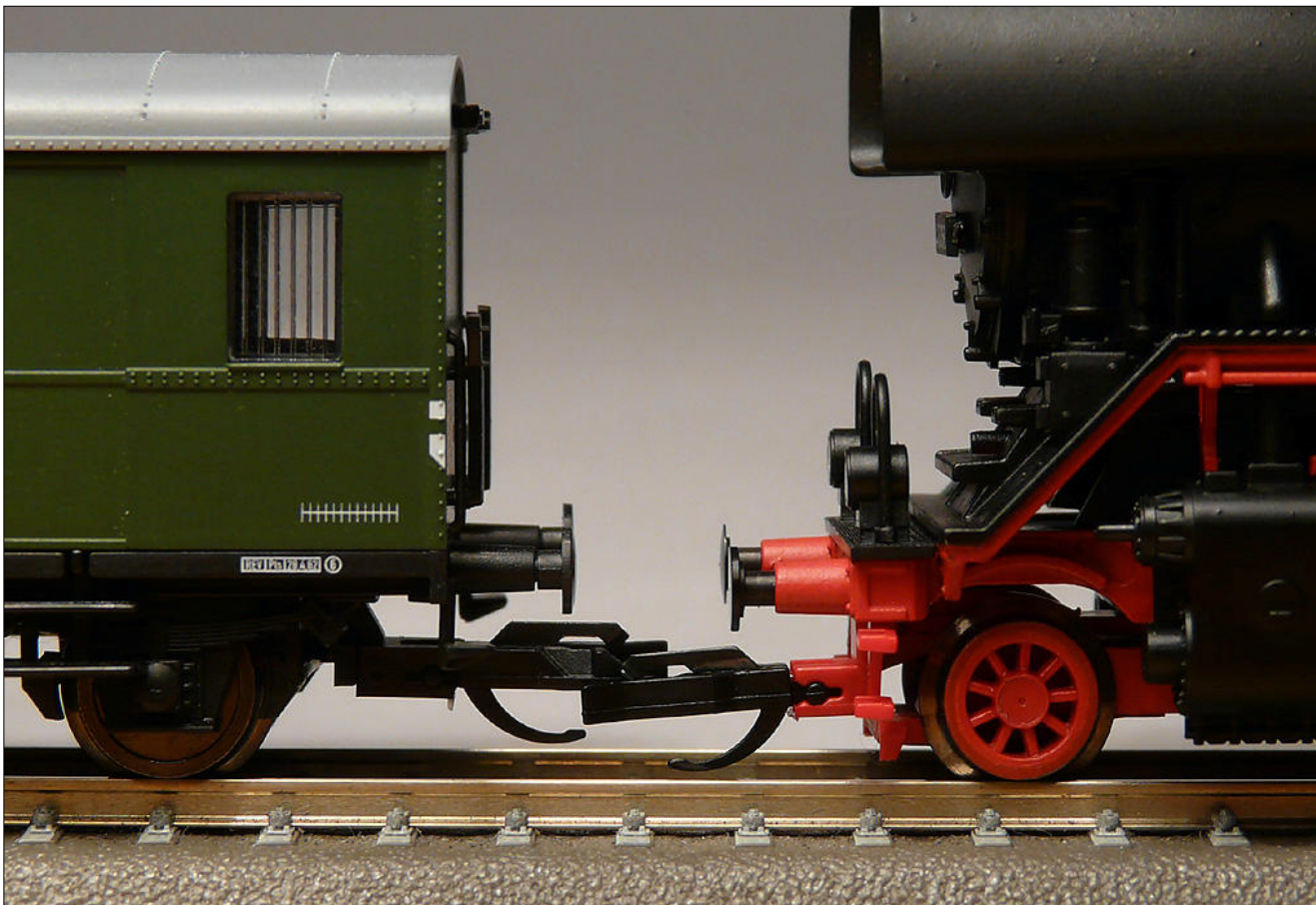
Obr.7 – Rozvody jsou z nelámavého pružného plastu, precizně zpracované.



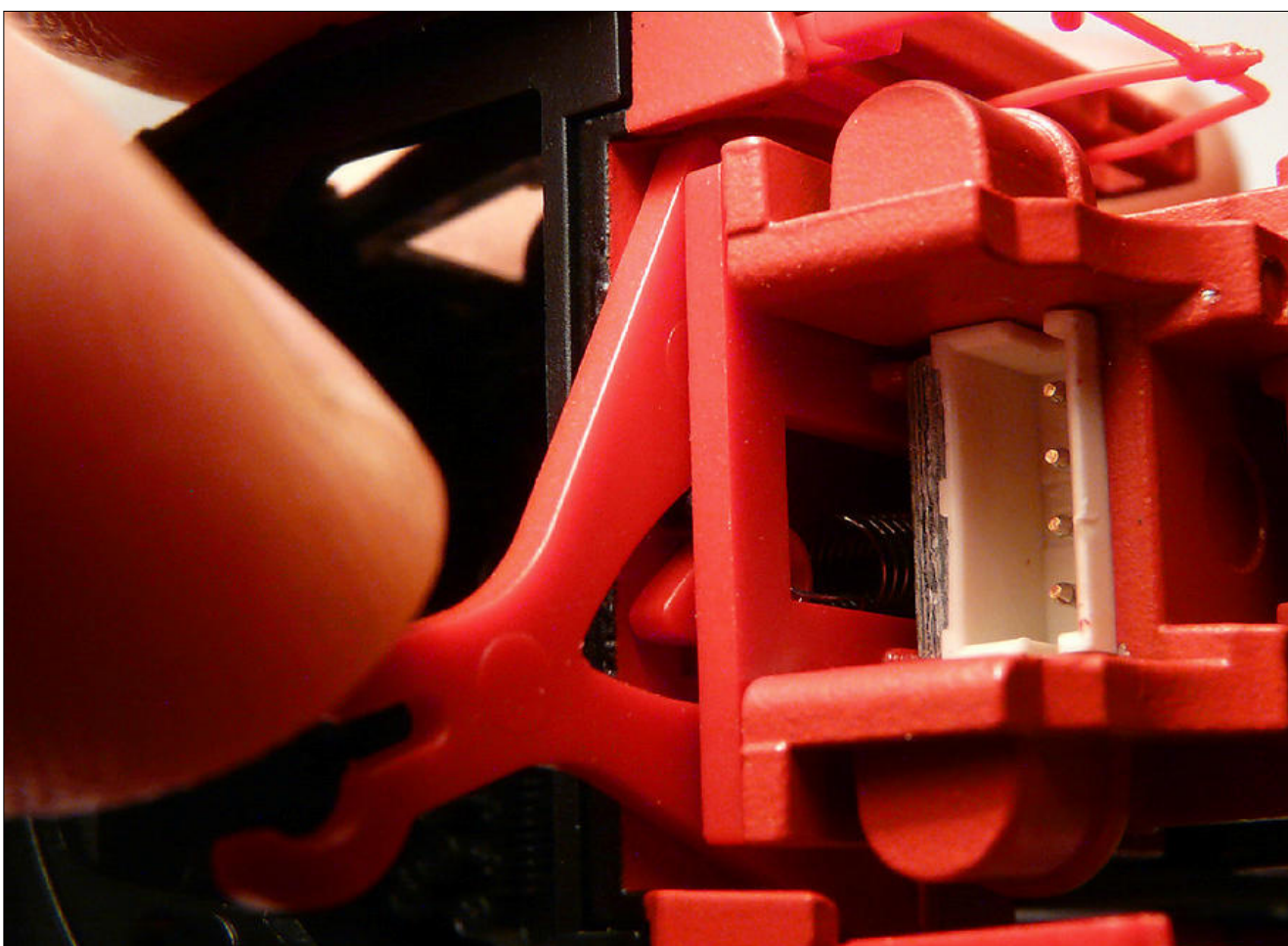
Obr.8 – Nárazníky jsou kovové, pravý vypouklý, levý plochý.



Obr.9 – Osvětlení obstarávají teple bílé SMD ledky.



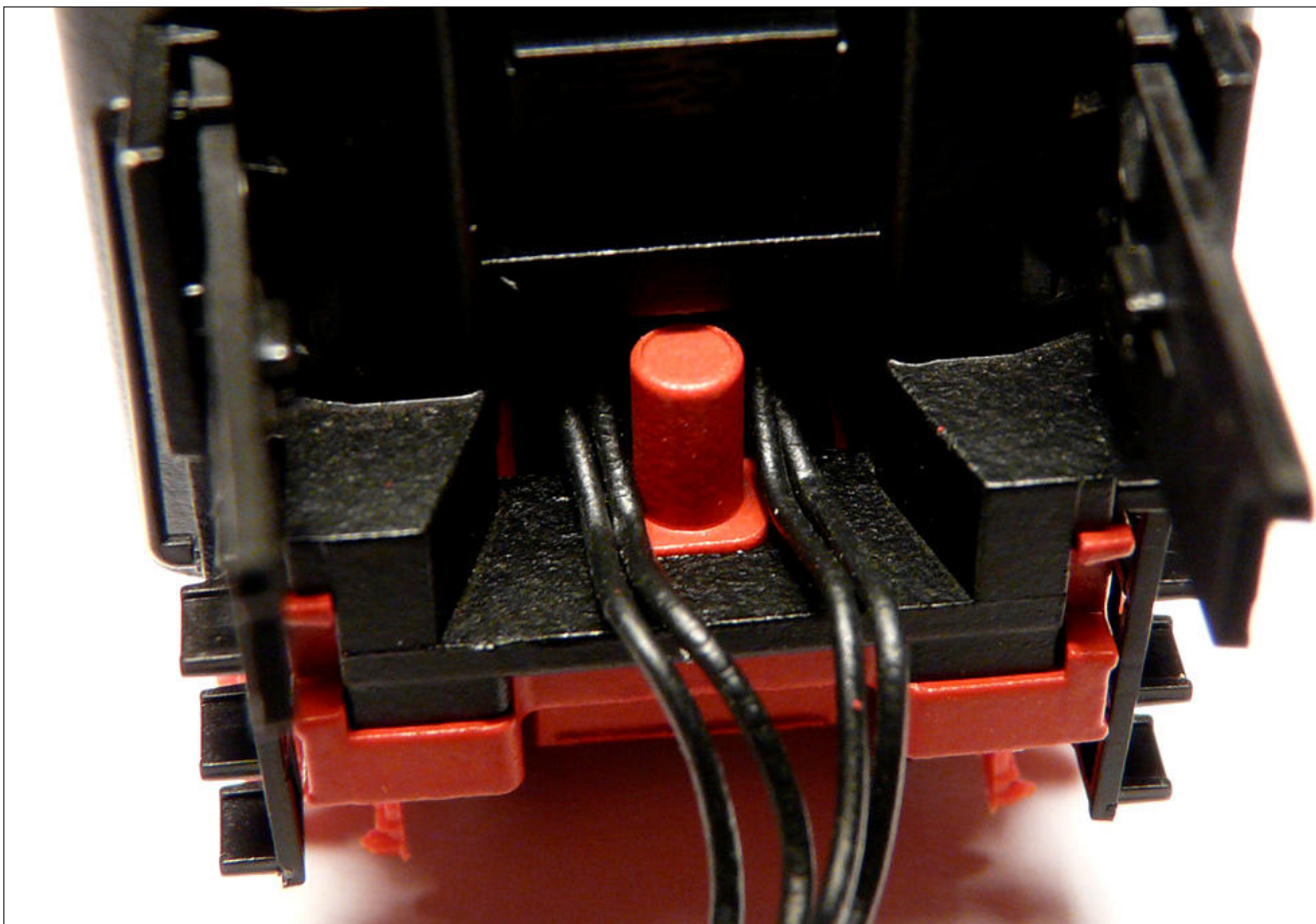
Obr.10 – Pohled na přední povislé spráhlo.



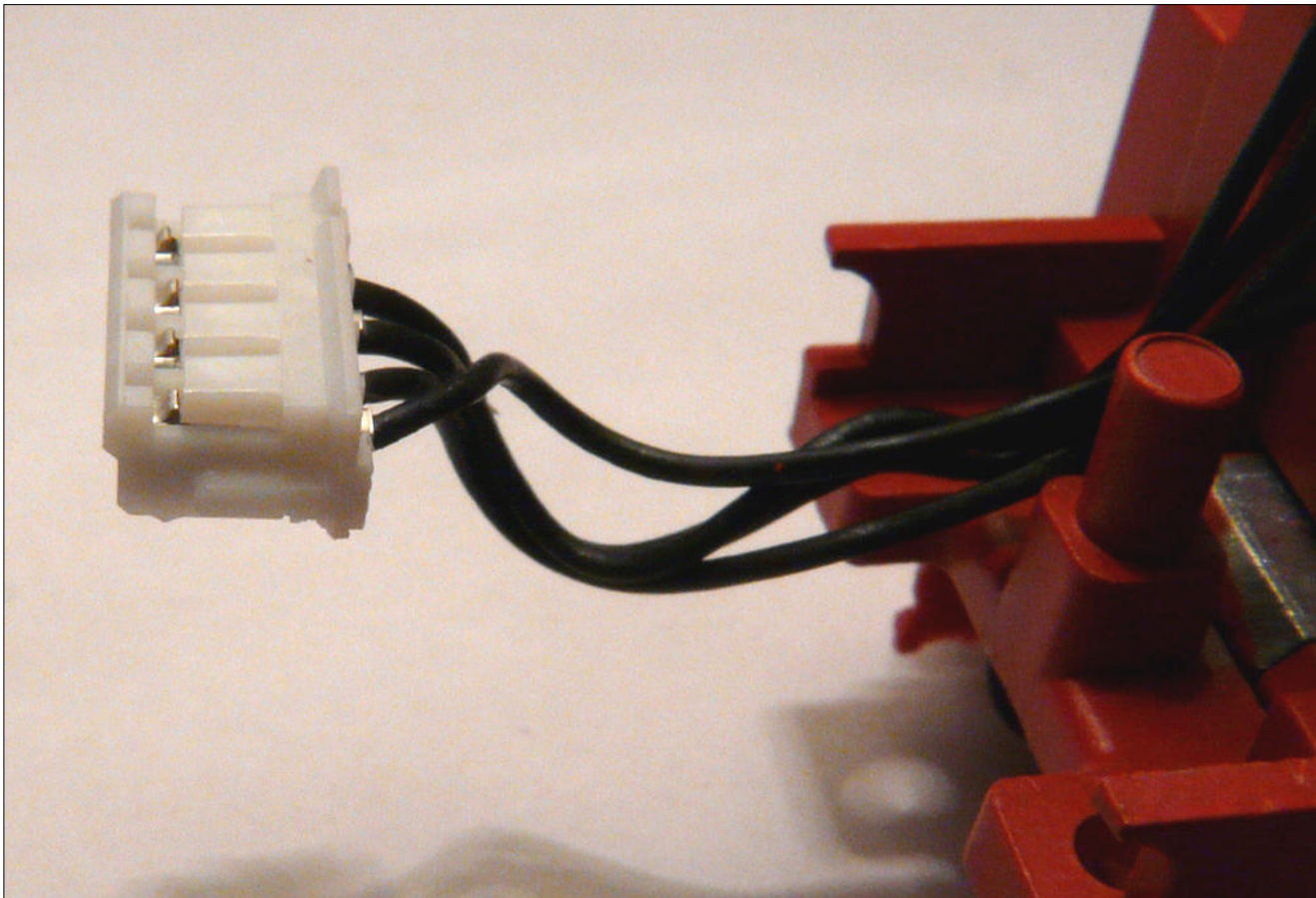
Obr.11 – Kinematické spojení lokomotivy s tendrem + pohled na konektor na lokomotivě.



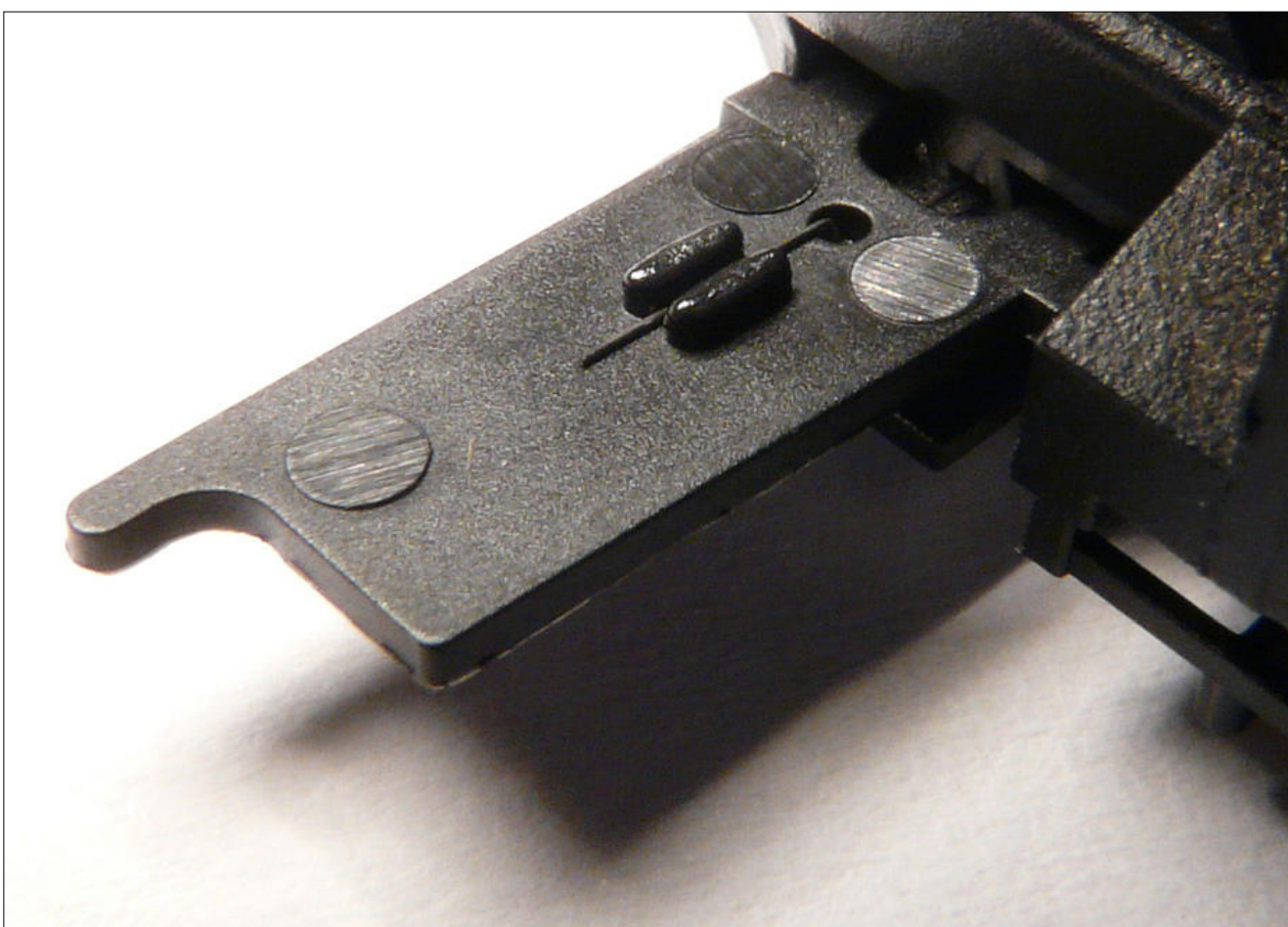
Obr.12 – Vidlička pro spojení s tendrem.



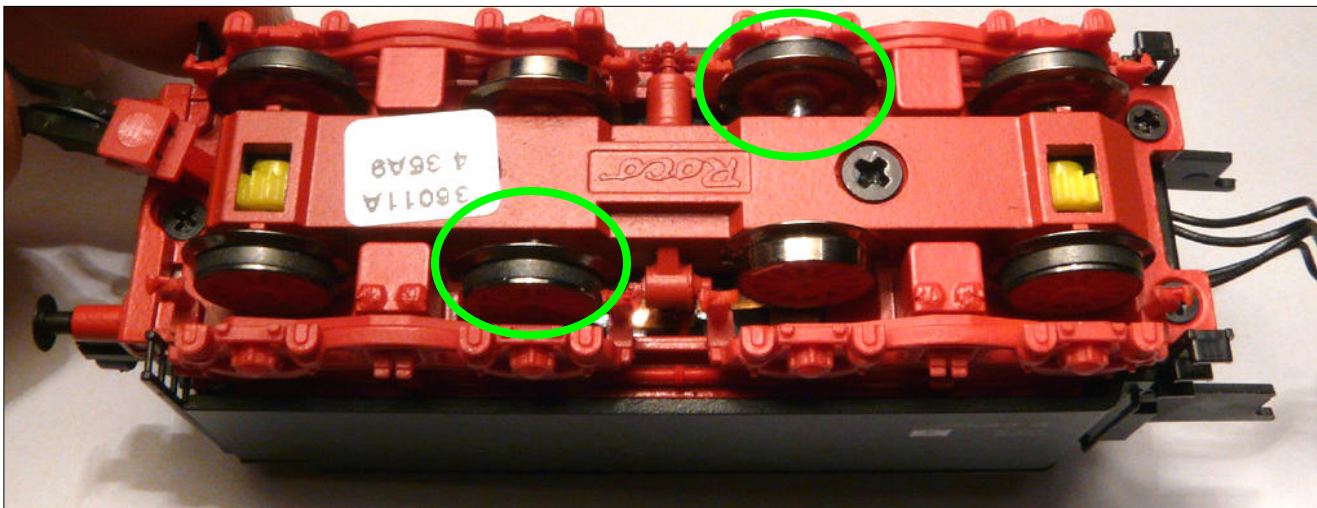
Obr.13 – Čep na tendru.



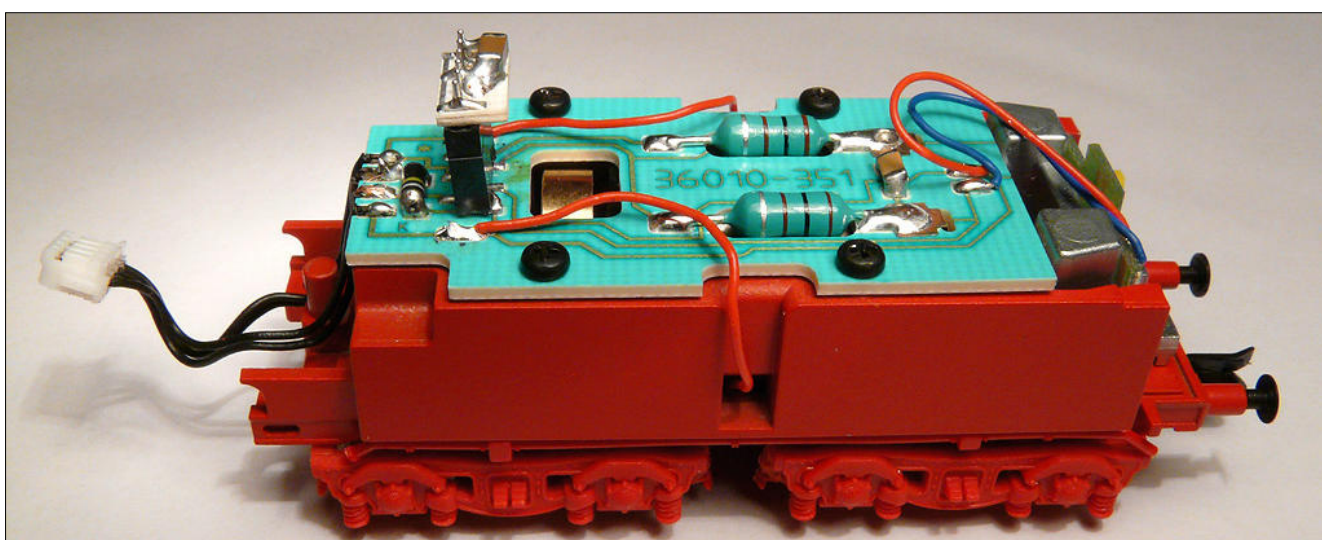
Obr.14 – Konektor na tendru.



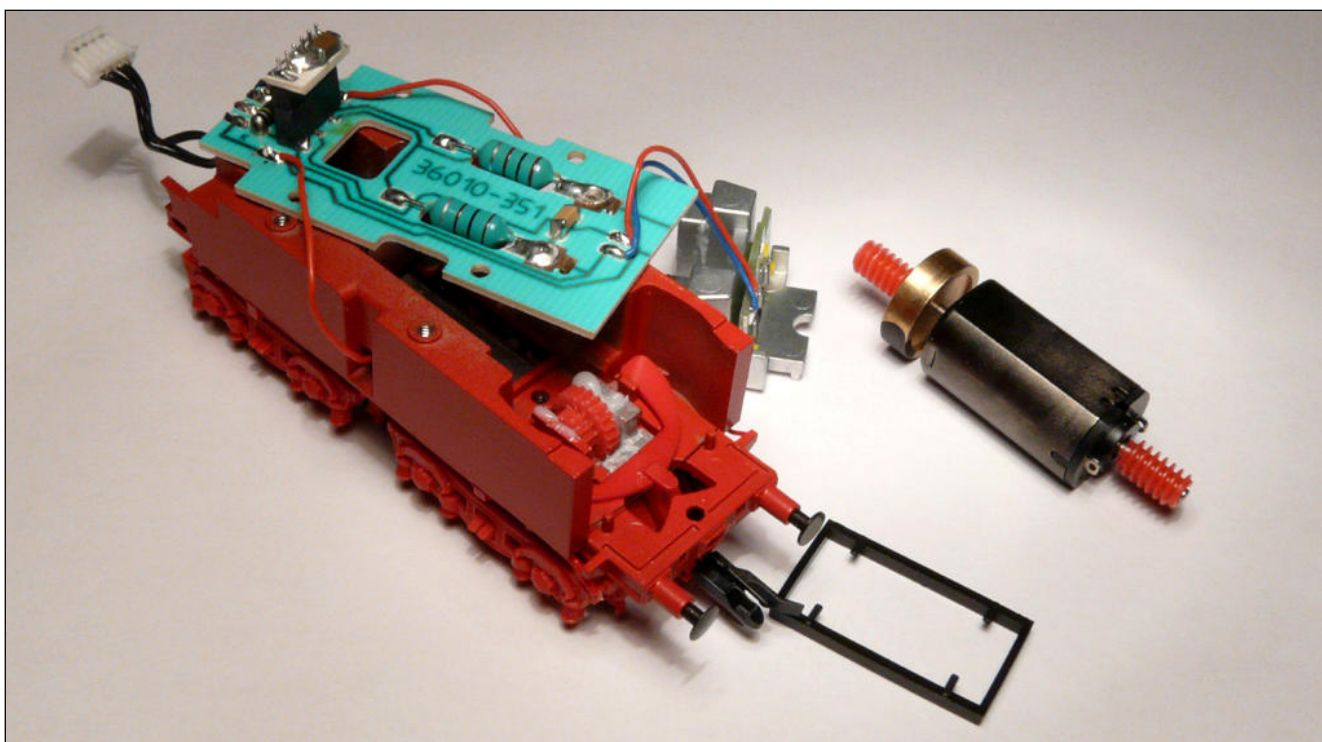
Obr.15 – Boční dvířka jištěná pružinou.



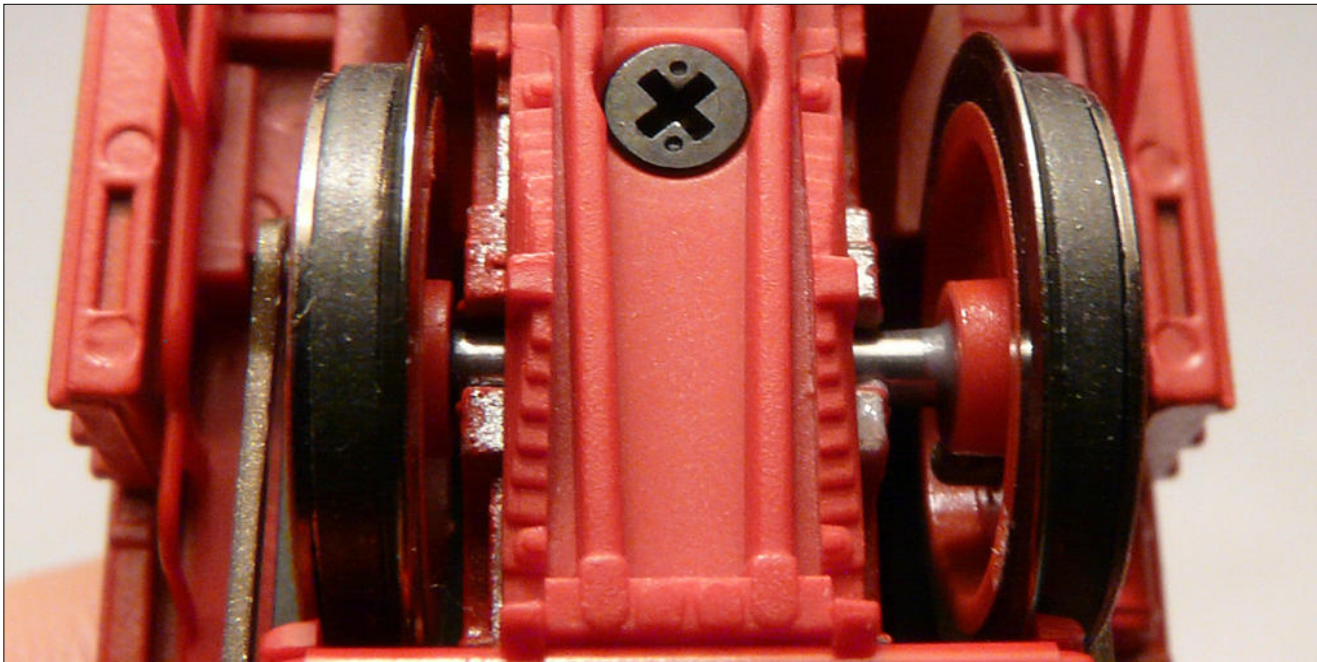
Obr.16 - Pohled na nápravy tendru. Vnější jsou obandážované kompletně, vnitřní po jednom kolu. Jsou vidět i šroubky pro demontáž tendru – vlevo jeden u kinematiky, vpravo dva v rozích pojezdu.



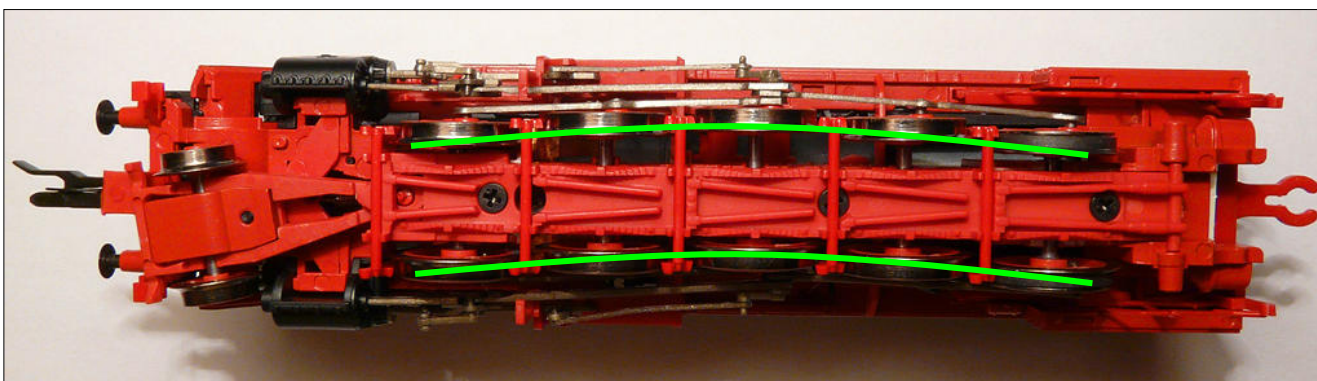
Obr.17 – Odkrytý tendr.



Obr.18 – Rozebraný tendr.



Obr.19 – Obandážovaná pátá spřažená náprava.



Obr.20 – Spřažená dvojkolí mají velkou boční vůli.



Obr.21 – No není krásná?



Obr.22 – Odpovím si sám. Je! ☺



Obr.23 – Teple bílé LED v akci.