

PARNÍ LOKOMOTIVA BR 56 DR (24.10.2007)

V roce 1976 se poprvé objevil v katalogu tehdejšího výrobce BerlinerTTBahnen model parní lokomotivy BR 56 DR. Tenkrát to bylo ještě s poznámkou In Vorbereitung – Připravujeme (obrázek 1). Katalog 1977 jsem neviděl (pokud vůbec toho roku byl), v roce 1978 už byla lokomotiva v katalogu jako běžný model. Prakticky ve stejném provedení přežila až do nedávné minulosti, kdy ji téměř beze změn (snad jen kromě remotorizace, pokud je mi známo) nabízela ve svém sortimentu i firma Tillig. V roce 2006 však přišla na trh s přepracovanou verzí modelu jak lokomotivy BR 56, tak i stroje BR 86 (o té si však povíme v další plánované recenzi). Dnes se tedy podíváme na první z nich, tedy na přepracovanou verzi stroje BR 56.

Obecně

Ve standardní krabičce, na kterou jsme od firmy Tillig zvyklí, najdeme kromě modelu také rámečky s doleповacími díly a dva listy A4 s popisem historie skutečné lokomotivy, s několika slovy o modelu a s technickými nákresy a popisem jednotlivých součástí, včetně názorného vysvětlení, kam a které doleповací díly máme dosadit. Model je položen v krabičce na dvou igelitových proužcích, pomocí nichž se snáze dostává z krabičky ven.

Mezi doleповacími díly (obrázek 2) najdeme hák šroubovky, brzdové hadice a ochranné trubky pístnice. Modeláři, jezdící na malých poloměrech, se budou muset spokojit asi pouze s hákem. Hadice překáží spřáhlu a podle vizuálního posouzení překáží trubky na válcích zase běhounu. Drží tam totiž pouze po přilepení, což jsem nerealizoval, neboť při nezdaru, který je velice pravděpodobný, by asi lepidlo na válci, byť by to byla malá kapička, nevypadalo dobře. Takže kdo chce, nechtě to zkusí. Já mám na kolejišti malé poloměry, takže si mohu být téměř jist, že by běhoun o trubky drhnul.

Vzhled

Jak je při pozorném pohledu zřejmé, skříň modelu pochází z původní formy, pouze byla částečně upravená, stejně tak tendr. Na pojezdu již není připevněna šroubkem, nýbrž drží pomocí zámečků, umístěných nad žebříky u budky strojvedoucího (obrázek 3). Tyto stačí opatrně vycvaknout odehnutím boků budky a potom vysunout. Jde to trochu těžce, protože kotel sedí celkem těsně na útrobach stroje. Přichycení vrchní části tendru na pojezdu je identické s původní verzí modelu – drží jej dva zámečky mezi první a druhou nápravou (obrázek 4). Musím upozornit na to, že nedostatek původního modelu byl přenesen i na novou verzi. Jedná se především o viditelný spoj na vrchu kotle, vzniknuvší nejspíše díky dvojdielné formě. Tento spoj není o nic méně viditelný, než na původním modelu, což je pouze ke škodě. Spoj je relativně dost vystouplý (obrázek 5).

Potisk modelu je proveden kvalitně, i ta nejmenší písmenka jsou krásně ostrá a čitelná, pro někoho však asi pouze s lupou. Na tendru září bílá tabule s lebkou a výstražným nápisem „Vorsicht – Kein Trinkwasser!“, takže vodu z tendru opravdu nepijte (obrázky 6 a 7). ☺

Rám pojezdu je z červeného plastu, stejně tak loukotě kol. Ty jsou narozdíl od původního modelu čisté a je skrz ně dobře vidět (obrázek 8). Nárazníky jsou také plastové, pravý vypouklý, levý plochý (obrázek 9). Rozvody jsou provedeny z pružného plastu, takže by se nemusely jen tak lámat a mohly by něco vydržet. Vypadají velice modelově (obrázek 10), s původní „plechařinou“ se to opravdu nedá absolutně srovnávat. Přes rozvody visí na obou bocích lokomotivy žebříky (rovněž z plastu), což také u původního modelu nebylo.

Válce (obrázek 11), které na starém modelu sloužily jako závaží a byly tudíž z kovu, jsou zde plastové, navíc je zde možnost doplnění několika dodatečně montovatelných dílů.

Lokomotiva je opatřena spřáhlem, umožňujícím krátké spojení. Zajímavě provedeno je přední spřáhlo, které je napevno na běhounu. Vůči běhounu a spřáhlu tedy není žádná vůle, při průjezdu obloukem se totiž vychyluje a vysouvá celý běhoun (obrázek 12). To je také jeden ze

zásadních rozdílů oproti staršímu modelu. Tam měl běhoun osu otáčení zhruba v polovině lokomotivy, držel na plechovém „oji“, tendr vlastně také. Spojení tendru se strojem je rovněž provedeno kulisou se stejným mechanismem, jako má běhoun (obrázek 13).

Osvětlení

Model svítí na obou čelech, což u staré verze nebylo. Samozřejmostí je přepínání podle směru jízdy. Provedeno je pomocí žlutých SMD ledek. V tendru jsou tyto na plošném spoji (obrázky 14 a 15), na čele jsou ledky přímo v tělesech světel (obrázek 16). Jejich napájení je provedeno prakticky neviditelně, takže u světel nenajdete žádné rušivé kablíky. Původní model měl osvětlení řešeno pomocí žárovky v kotli, od které byly do předních světel navedeny světlovody. Vypadalo to spíše jako nějaké hadice a působilo to dosti rušivě.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon modelu byl naprosto přepracován. V pojezdu již nenajdete dlouhý šnek, který poháněl všechna dvojkolí. Jeden malý je na motoru a vede k soustavě převodů, které přenášejí výkon dále na všechna čtyři spřažená dvojkolí. Lokomotiva se pohybuje díky japonskému motoru Mashima, opatřenému setrvačnickem (obrázek 17). Jeho průměr je 13 mm, síla zhruba 5,9 mm. Setrvačnick je v budce strojvedoucího, schovává se pod černým plastovým krytem (obrázek 18). Takže Ti, kdo si mysleli, že u přepracované verze modelu bude volný průhled kabinou, mají opět smůlu. Co zabral dříve motor, zabírá teď setrvačnick s krytem (obrázek 19).

Sběr proudu zajišťují všechny spřažené nápravy (obrázek 21), a to i ty obandážované – bandáže jsou na druhé a třetí nápravě na obou kolech (obrázek 20) a dvě nápravy tendru – první a druhá (obrázek 22). Nevím, proč nesbírají všechny tři, to nemůže být nikdy na škodu, ale prostě to tak je. Z tendru do stroje vedou čtyři slabé černé kablíky, přidržovány jsou pomocí krytu setrvačnicku. Vzhled modelu ruší jen minimálně.

Jízda je plynulá i při nízké rychlosti, hlukově se model může srovnávat s ostatními novými modely tohoto výrobce. Projíždí spolehlivě oblouky o malých poloměrech i výhybky EW1 s plastovou srdcovkou. Dojezd modelu z plné rychlosti je díky setrvačnicku 274 mm.

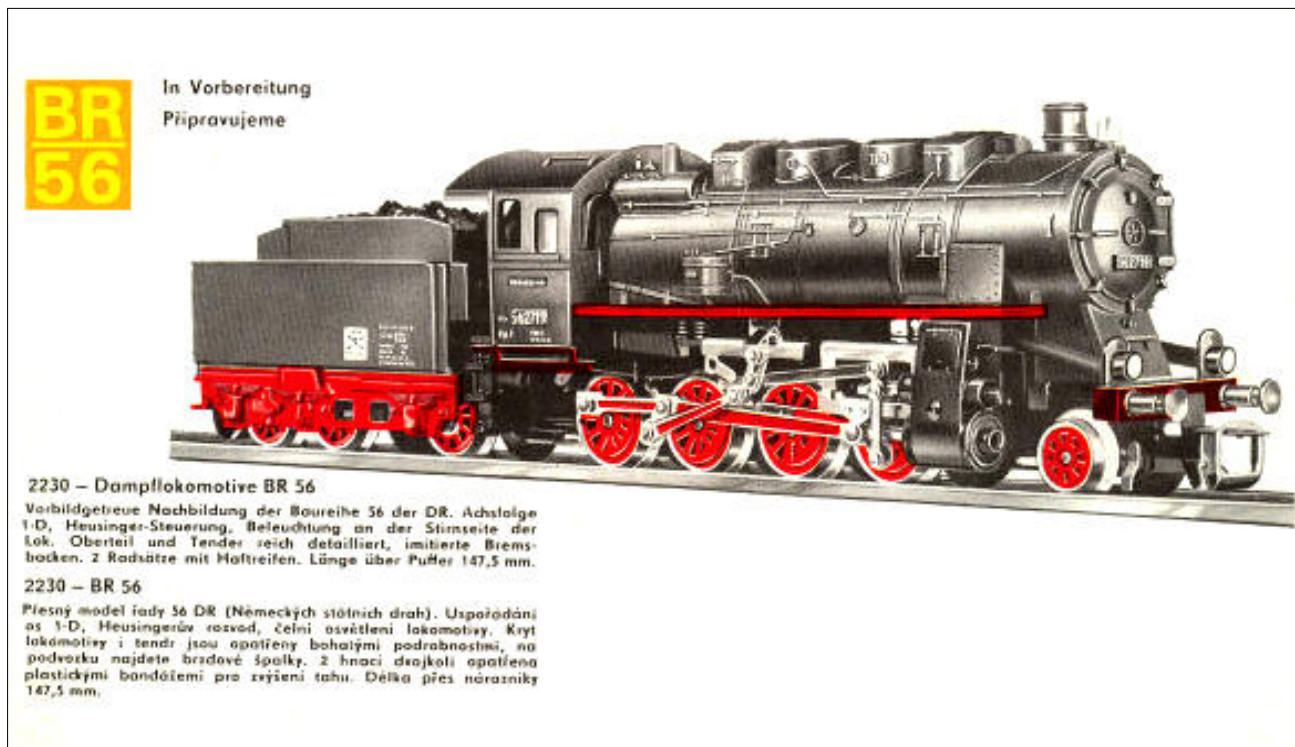
V modelu najdete dvě závaží. Jedno v kotli (obrázek 23), druhé v tendru (obrázek 24). Celková hmotnost modelu je tedy 128 gramů (to tvrdí digitální váha na dopisy ☺).

Dovolím si ještě upozornit na jednu maličkost. Protiklika na třetí spřažené nápravě je docela lehce pootočitelná, takže při manipulaci s modelem dávejte pozor. Když se vám totiž podaří ji pootočit, začne rozvod v určité poloze narážet do žebříků na boku, což se projeví „cvakavým“ zvukem a mírným „kulháním“ lokomotivy. Věřte zkušenějšímu. ☺ Stačí docela málo, zavadíte o protikliku třeba při stahování skříně z rámu. Docela mi trvalo, než mi to došlo. Je více možných poloh protikliky po pootočení, pouze jedna je však správná.

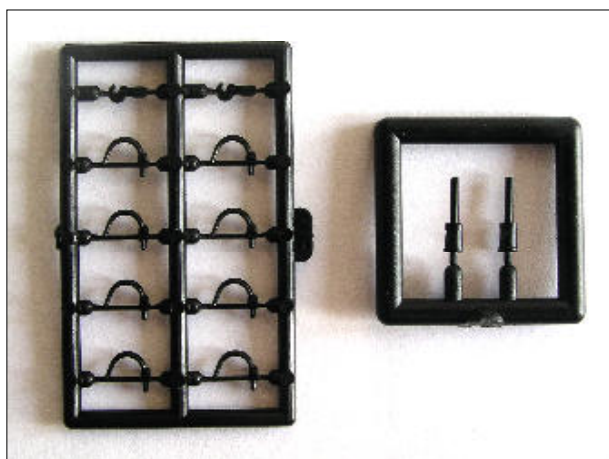
Závěr

Model je samozřejmě připraven na digitalizaci, ale to jaksí není mým oborem, takže o tom referovat nemohu. Na webu ale dozajista něco najdete. Dovolím si nadhodit třeba článek Dana Martanoviče: <http://www.railnet.sk/view.php?cislocianku=2007100003>.

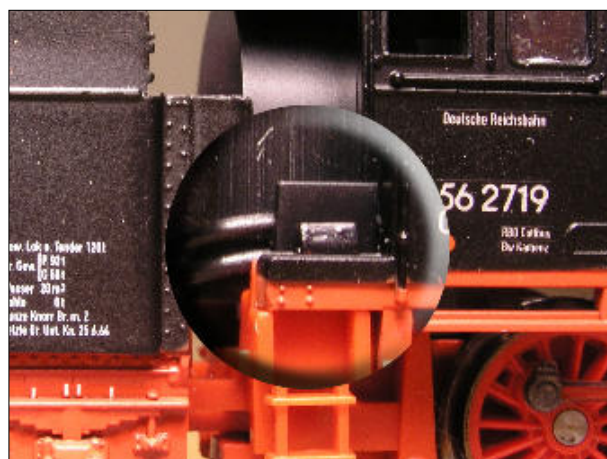
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



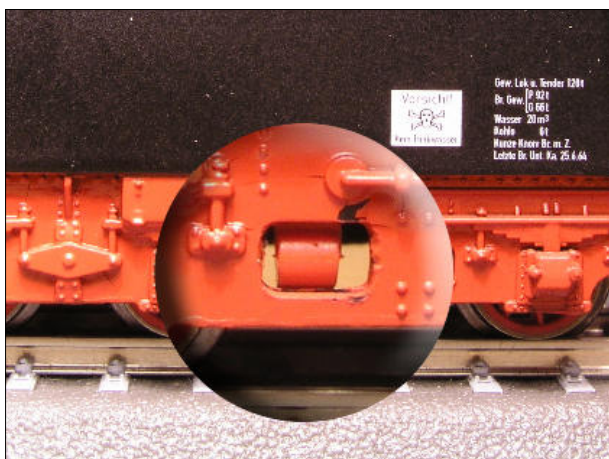
Obr.1 – Ukázka z katalogu 1976



Obr.2 – Dolepovací díly



Obr.3 – Záměčky držící kryt na rámu lokomotivy



Obr.4 – Záměčky držící kryt na rámu tendru



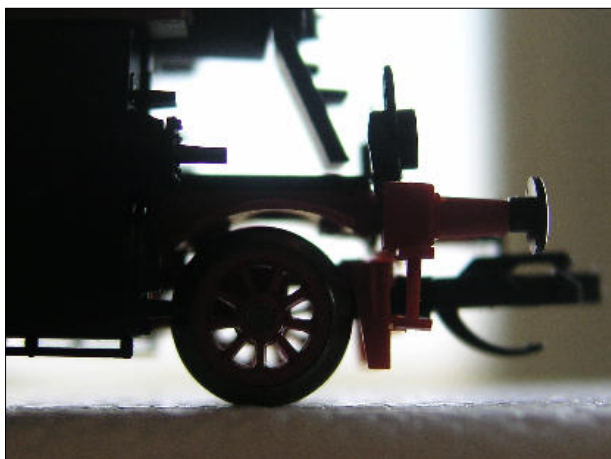
Obr.5 – Několik nedostatků původního modelu je i zde



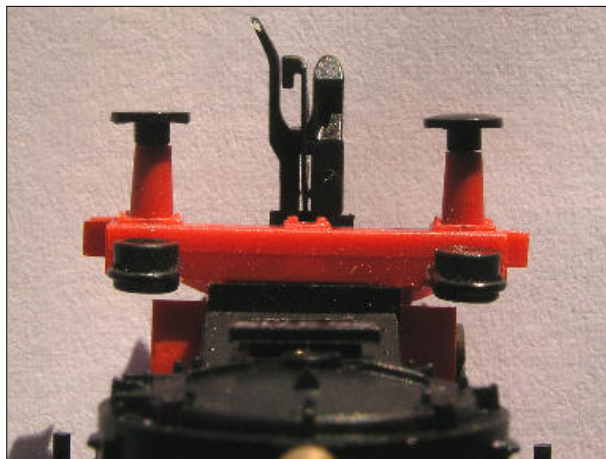
Obr.6 – Popisky jsou ostré a čitelné



Obr.7 – Popisky jsou ostré a čitelné



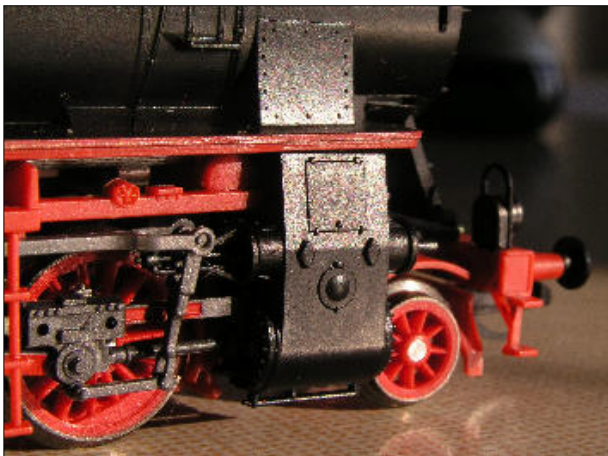
Obr.8 – Loukotě kol jsou provedeny čistě



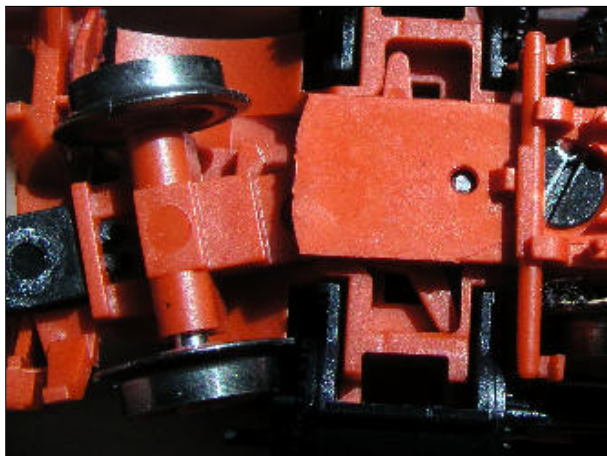
Obr.9 – Detail plastových nárazníků



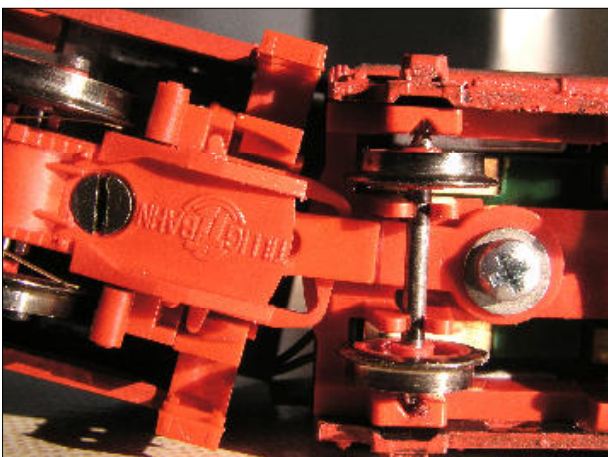
Obr.10 – Přepracované rozvody jsou rovněž z plastu



Obr.11 – Přepracovány jsou i válce



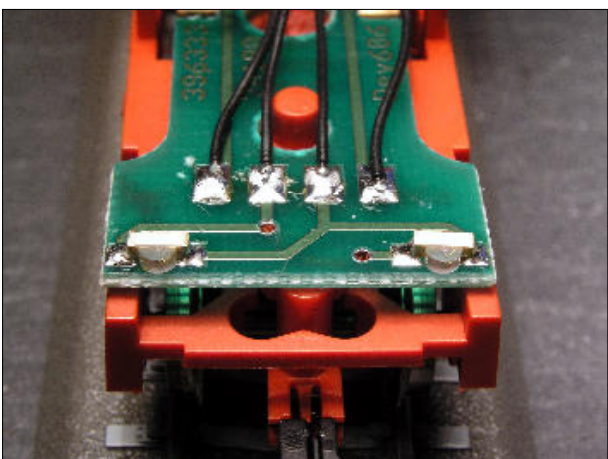
Obr.12 – Běhoun se v oblouku vysouvá



Obr.13 – Spojení lokomotivy s tendrem



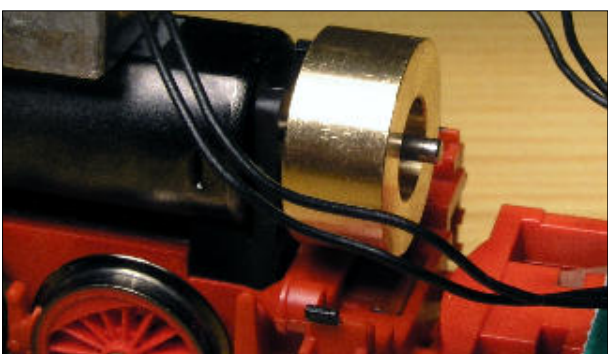
Obr.14 – Světla na tendru



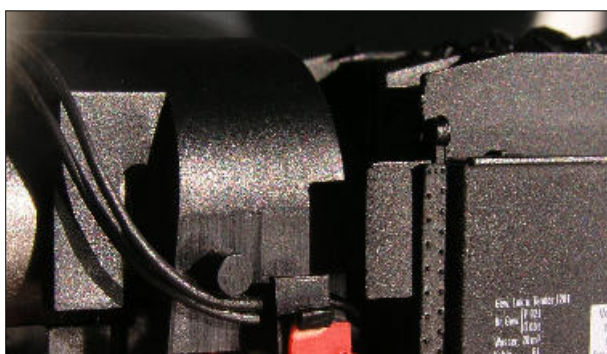
Obr.15 – Útroby tendru s plošným spojem a LEDkami



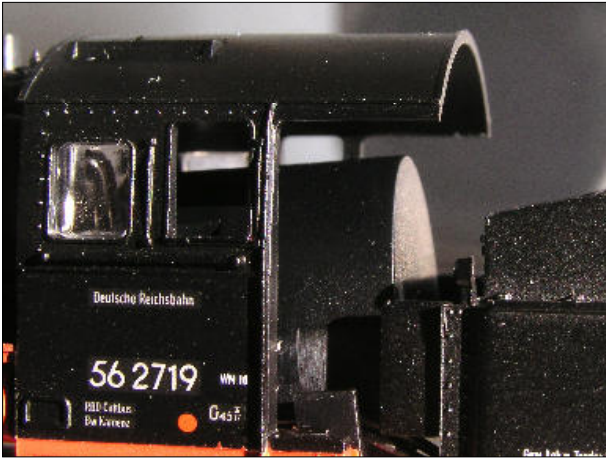
Obr.16 – Čelní světla lokomotivy - LEDky jsou uvnitř



Obr.17 – Setrvačnick na motoru Mashima



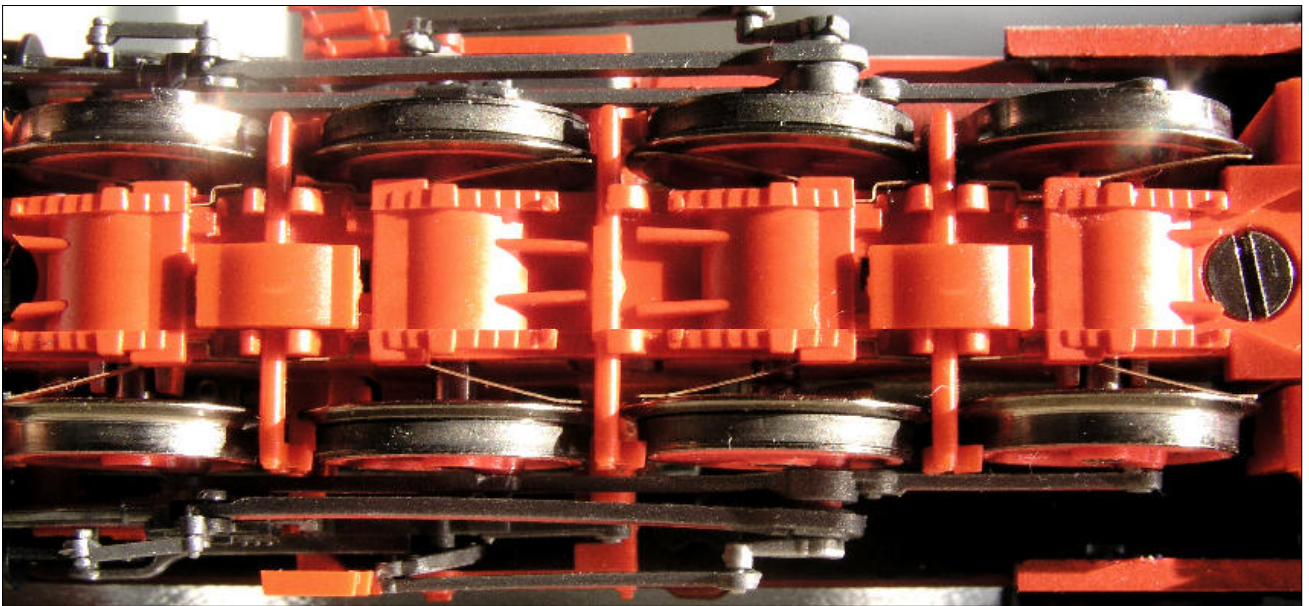
Obr.18 – Kryt setrvačnicku



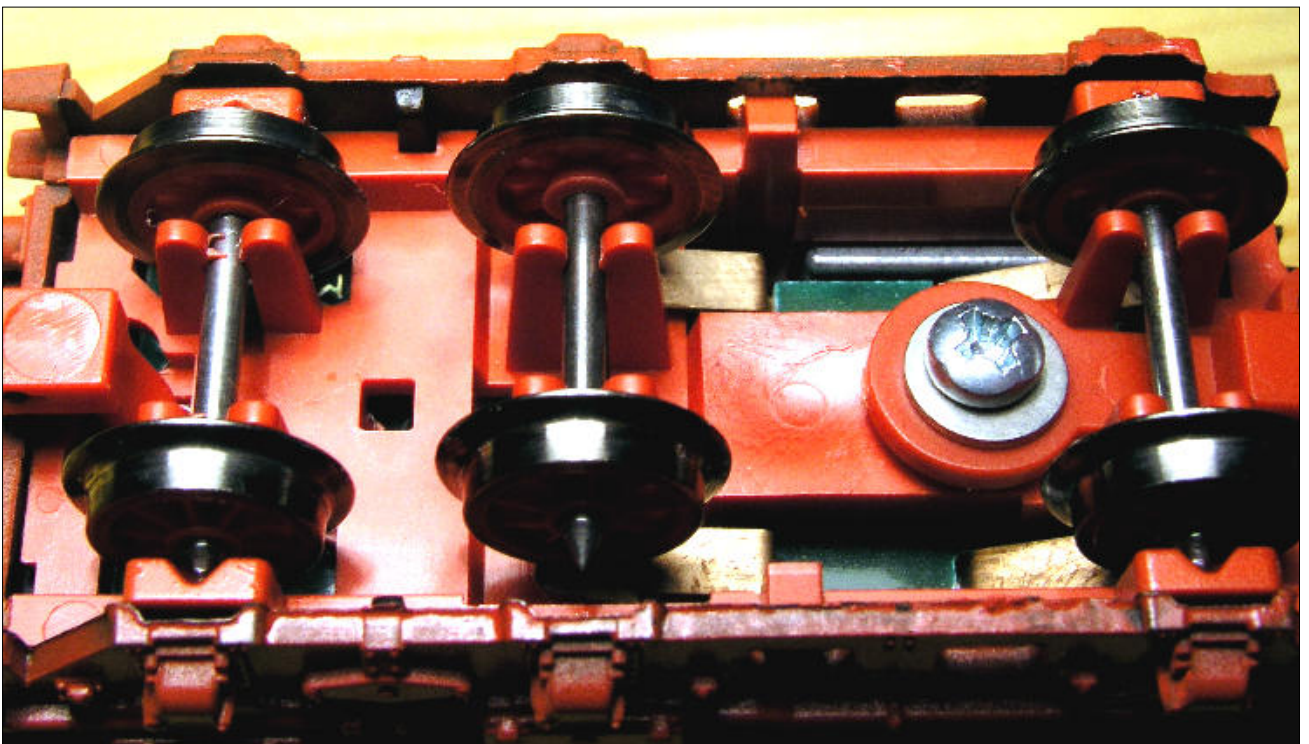
Obr.19 – Kryt a setrvačník zabírají prostor v budce



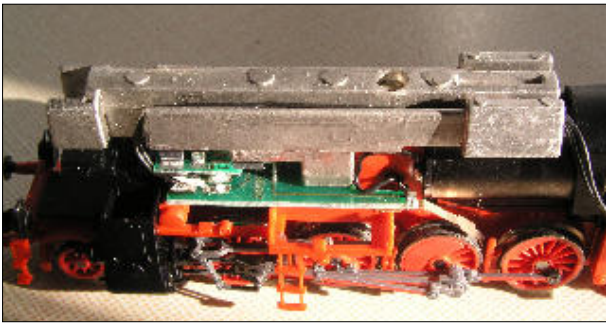
Obr.20 – Detail sběrače proudu na obandážovaném kole



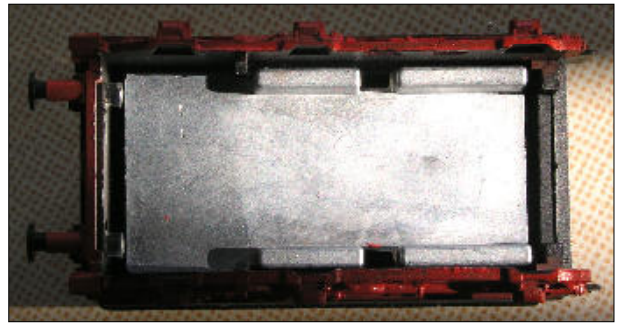
Obr.21 – Proud sbírají všechny spřažené nápravy...



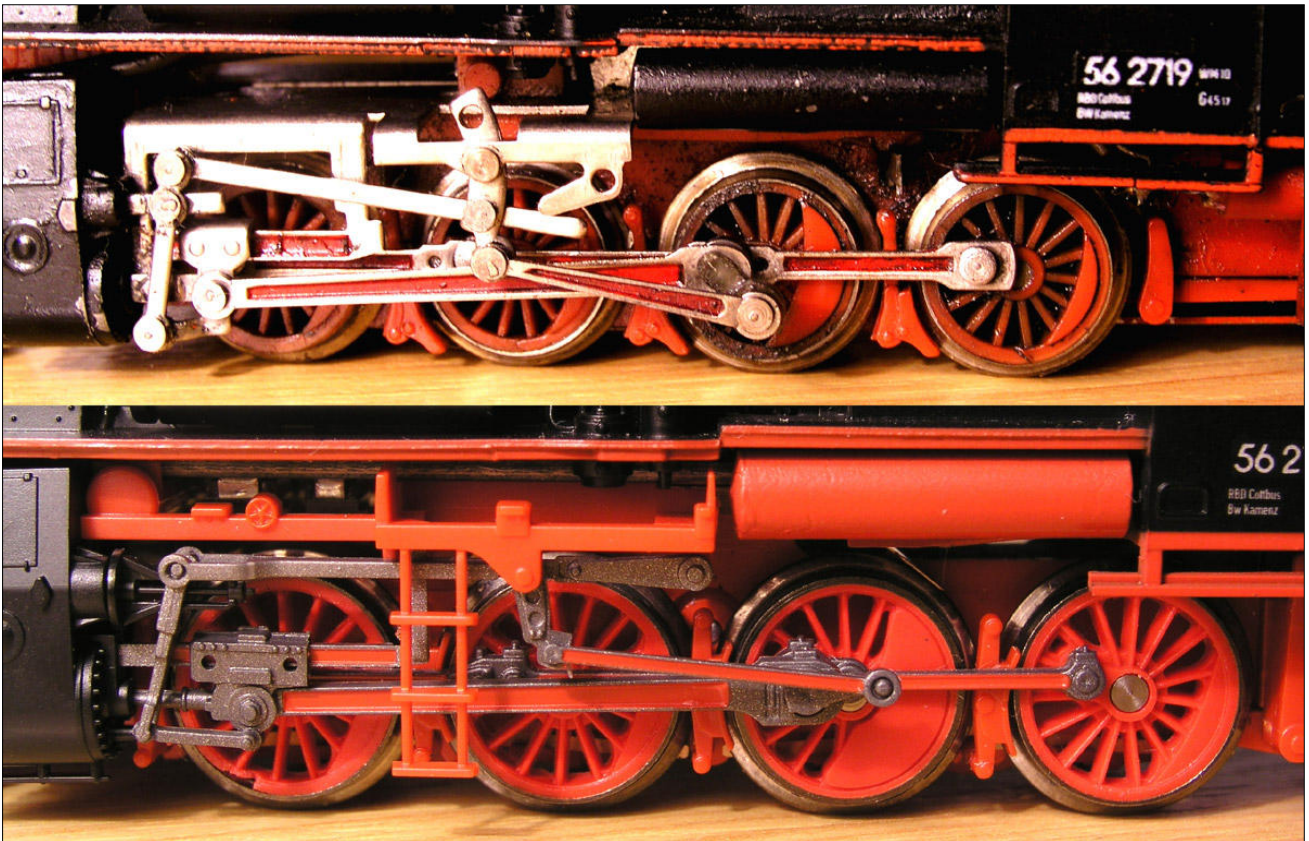
Obr.22 – ...a dvě nápravy tendru



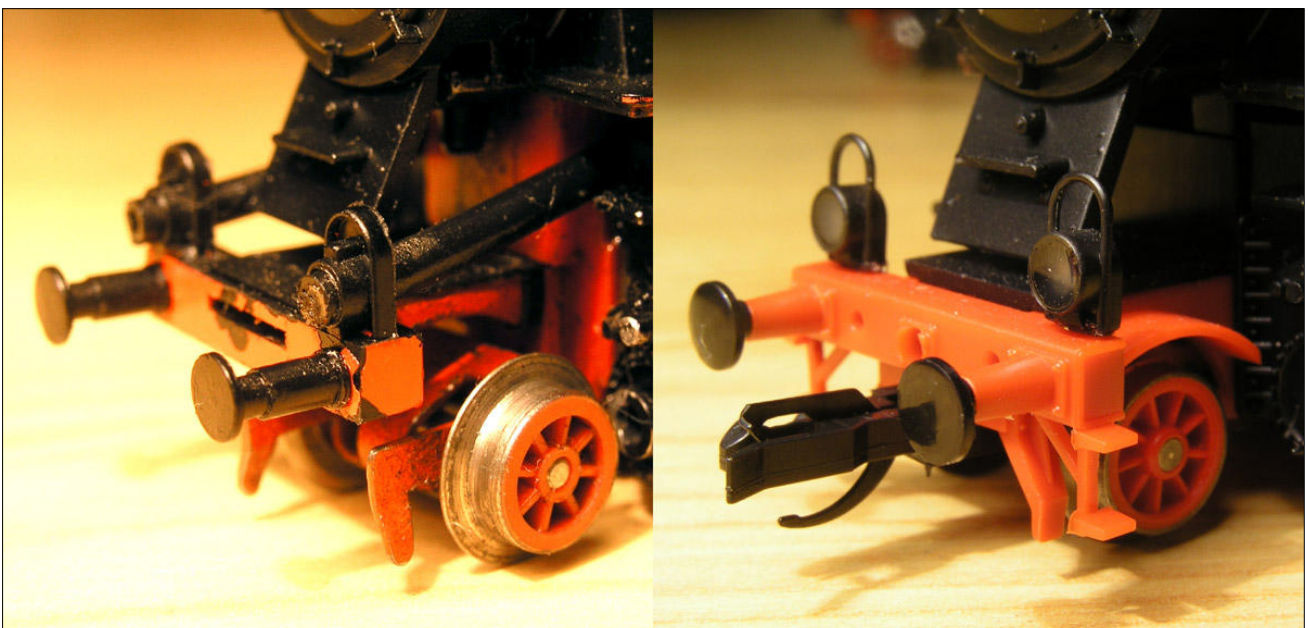
Obr.23 – Závaží je v kotli lokomotivy...



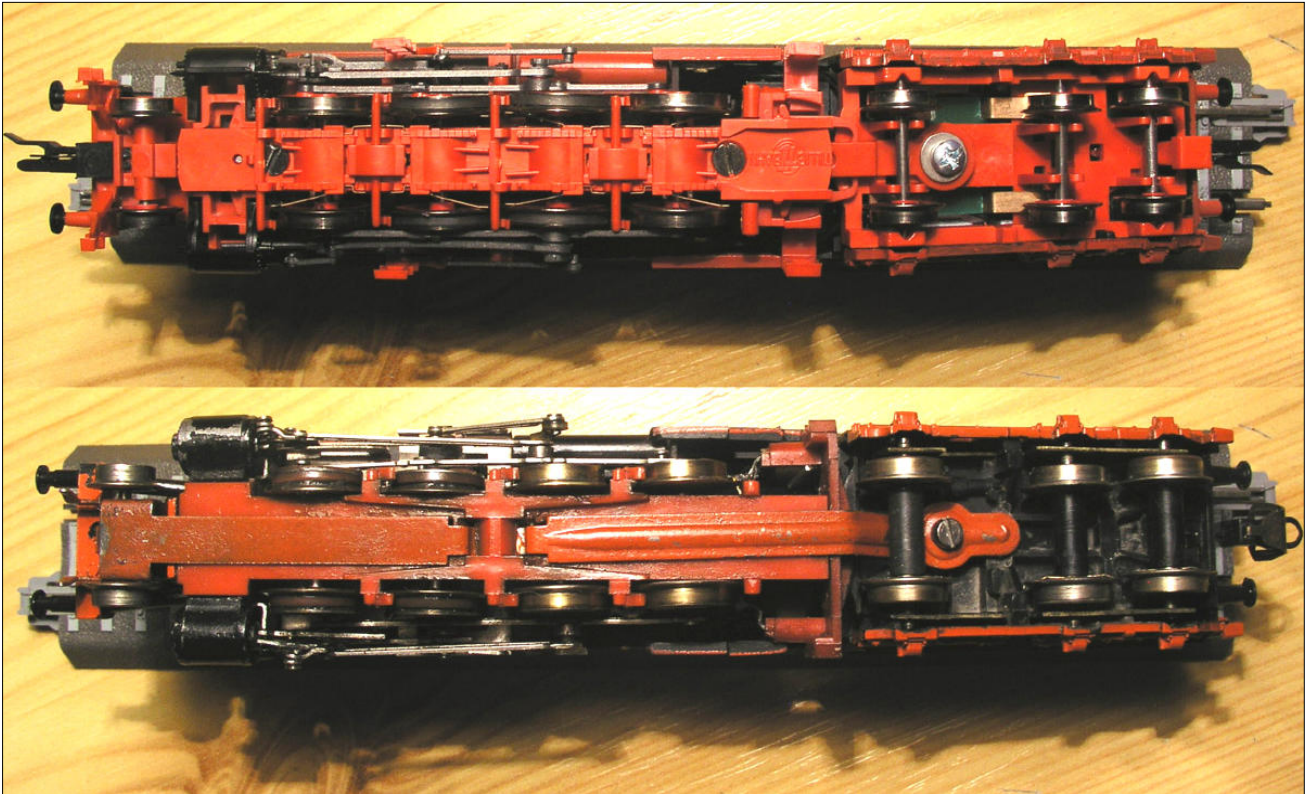
Obr.24 – ...a v tendru



Obr.25 – Rozvody na původním a novém modelu



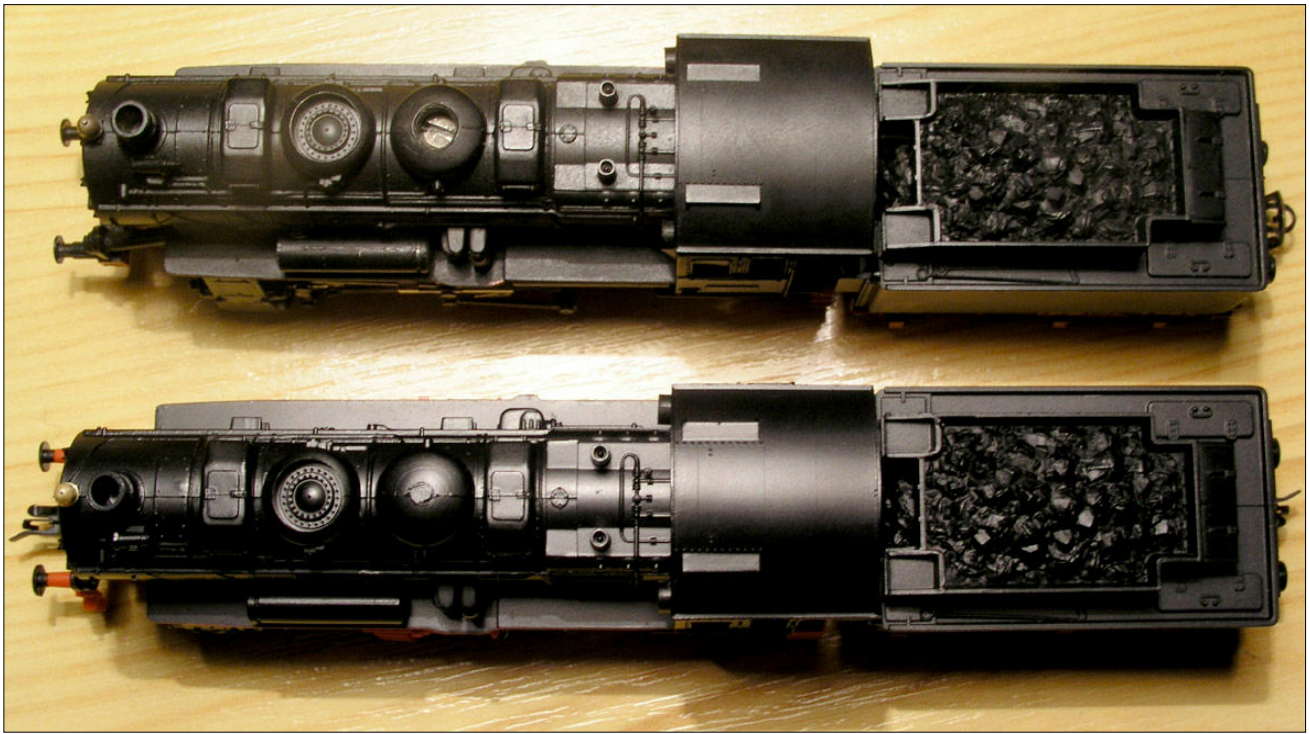
Obr.26 – Partie čelních světel



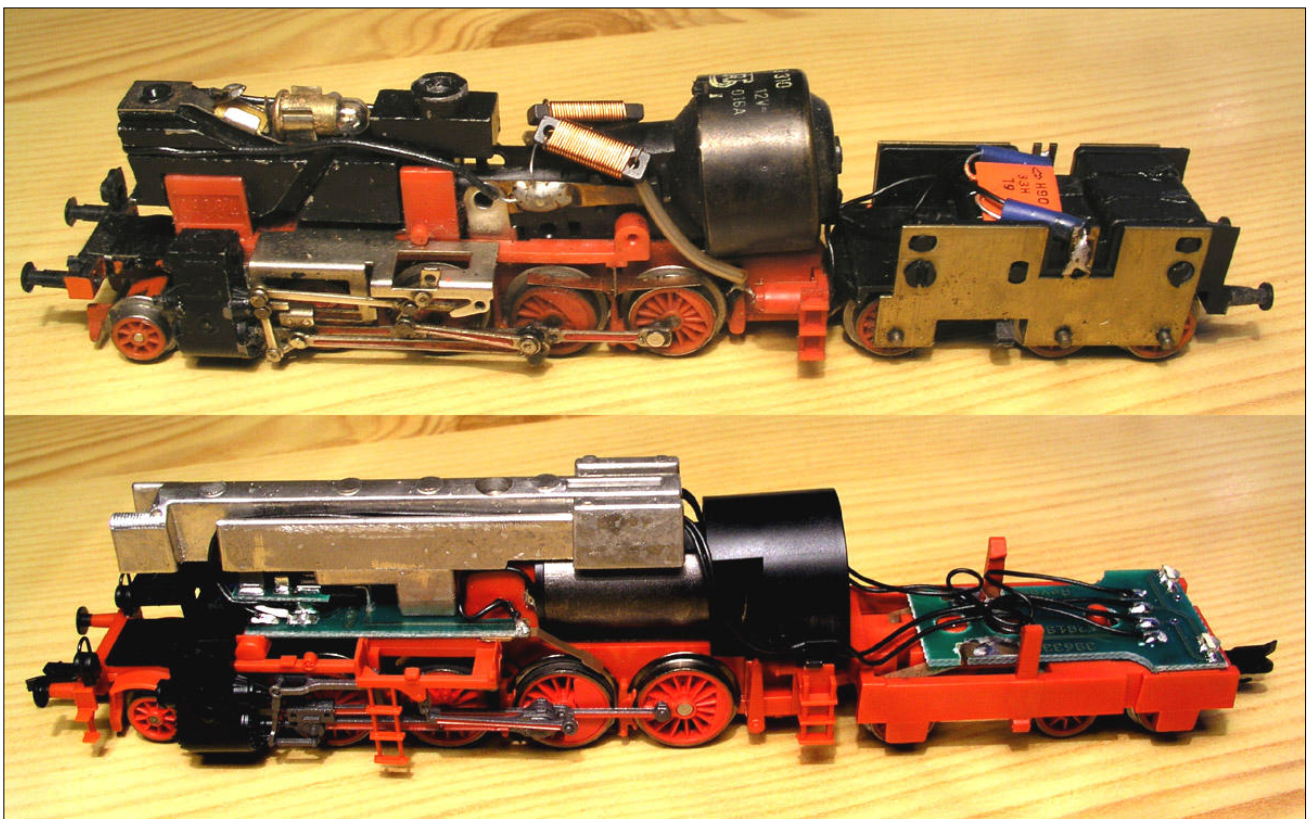
Obr.27 – Pojezdy obou modelů



Obr.28 – Zadní čela tendru



Obr.29 – Vrchní pohled na modely



Obr.30 – Celkový pohled do útrob modelů