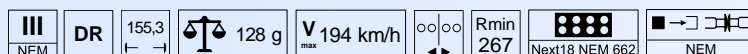


ARNOLD® Tříválcové lokomotivy G 12 se v jistých ohledech odlišovaly od předchozích principů pruské konstrukce lokomotiv. Poprvé měly průběžný trámový rám a nad ním Belpairův skříňový kotel s velkou roštovou plochou. Byla to jedna z nejnákladnějších nákladních lokomotiv té doby. V období let 1917 až 1921 bylo pro Pruské státní dráhy pořízeno celkem 1168 kusů tohoto typu, 118 kusů objednaly dráhy v Alsasku-Lotrinsku, 42 kusů Bádenské státní dráhy, 98 kusů Saské státní dráhy a 42 kusů Württemberské státní dráhy. Většinu lokomotiv tohoto typu později převzala Říšská dráha. Spolková dráha je vyřadila do roku 1953, zatímco u Říšské dráhy bylo ještě v roce 1968 v provozu 300 strojů. Poslední lokomotivy byly vyřazeny v roce 1976. V letech 1958 až 1962 byly některé stroje přestavěny na řadu 58.30 Reko. Do dnešních dnů se dochovaly dvě staré bádenské lokomotivy s provozními čísly 58 261 (Chemnitz) a 58 311 (Ettlingen) a číslo 58 1616, stroj pruského původu.

Na titulní stránce katalogu Roco na období 2011/2012 pro velikost TT se tehdy objevil model této lokomotivy jako novinka. Prezentována byla analogová (36070) i zvuková (36071) verze. Z velkolepých plánů ale nakonec sešlo a kvůli přerušení výroby velikosti TT, naštěstí dočasně, k realizaci vůbec nedošlo. Po dalších deseti letech se však „osmapadesátka“ na dvanáctimilimetrových kolejkách přeci jenom objevila. Příležitosti se chopila firma Arnold a model se před koncem roku 2021 objevil na pultech obchodů hned v několika provedeních od I. do IV. epochy a pro rok 2022 byly ohlášeny další. Rovněž je možno si vybrat mezi analogovou a zvukovou verzí. Již na první pohled se jedná o úchvatný stroj, který si jednoznačně zaslouží, abychom mu věnovali alespoň trochu pozornosti.

ARNOLD - kat. č. HN9049



Vzhled a vybavení

Balení je bytelné, plastový blistr vložený do molitanové výstelky v kartonové krabici chrání model dokonale. To vše je navíc vsunuto do dalšího lepenkového boxu. Lokomotiva je uložena vcelku, spojení s tendrem je pevné. Přibalena je dokumentace a sáček s několika doplňky.

Na čele a mezi lokomotivou a tendrem se nacházejí kinematiky. Vzadu na tendru je však jen pružně se vychylující šachta. Osazena jsou spřáhla Kuehn s pojistkou proti samovolnému rozpojování. Povrchová úprava je vynikající, vše je precizní, ostré a čisté. Kola mají jemné paprsky. Rozvod je z plastu, možná má zbytečně světlou barvu, ale je to rozhodně lepší než na první sérii lokomotiv BR 95, kde byl plast ještě mnohem světlejší. Zde barva nijak zvlášť neruší. Uhlí v tendru nedosahuje až k hornímu okraji, což vypadá reálněji než tendr plný. Kotel je plný drobných detailů, většinou zvlášť dosazených. V budce se nachází celkem podrobně zpracované vybavení stanoviště a jak je u Arnolda zvykem, stojí tam i figurky topiče a strojvedoucího, byť by jejich zpracování moc přísná měřítka nesneslo. Spíše půjdou ze stroje dolů a nahradí je nějaké lépe provedené figurky, případně bude lokomotiva bez čtyř úplně.

Délka modelu přes nárazníky (ty jsou kovové) činí 155,3 mm. Přepočtem ze skutečných 18 495 mm vychází 154,1 mm. Je tu přirozeně mírná vůle ve spojení lokomotivy a tendru. Navíc je mezi tendrem a lokomotivou poněkud větší, oku nelahodící mezera, kterou kolegové na německém TT-Boardu řešili 3D tiskem o 1 mm zkráceného spojovacího elementu. Spřážená kola měří 11,45 mm. Po přepočtu je to 1 374 mm, v reálu mají průměr 1 400 mm. Průměr běhounů je 7,65 mm, v reálu 1000 mm, po přepočtu by mělo být 8,3 mm. Osvětlení je 2bodové teple bílé na obou čelech, přepíná se dle směru jízdy. V lokomotivě i v tendru je jen jedna ledka a k lampám vedou světlovody. Přední lampy jsou na světlovodech nasunuty. Bohužel je značný rozdíl mezi svítivostí lamp na lokomotivě a na tendru. Předek svítí spíše

slabě, ale na parní stroj jakž takž dostatečně, tendr zase až příliš silně. Vyřešil jsem částečným zastíněním ledky v tendru třemi vrstvami obyčejné bílé samolepky.

Krom sejmutí vrchního kovového dílu tendru, připevněného zesponu na rámu čtveřicí miniaturních šroubků, abych se dostal k rozhraní Next18, dále demontáže DPS a povolení spojky lokomotivy a tendru kvůli vážení jsem model více nerozebíral. I to však stačilo na to, abych narazil na drobný problém. Při kompletaci modelu u výrobce došlo ke skřípnutí kablíku vedoucího k motoru. Jeden šroubek prostě projel rovnou skrz kablík, viz foto 13 níže. Model sice jezdil, ale jen do okamžiku první demontáže. Když jsem tendr poprvé rozebral, došlo k úplnému přerušení. Na řadu tedy přišla pájka. Kablík jsem spájel, spoj potřel izolační vrstvou a poté přetřel černou barvou.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon, zajištěný 5pólovým motorem, je umístěn v lokomotivě. Poháněno je páteř spřažené dvojkolí, které je opatřeno bandážemi na obou kolech. Ostatní čtyři dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Jízda je v analogovém i v digitálním režimu velice klidná a tichá i při vyšších rychlostech. Sběr proudu obstarávají první čtyři spřažená dvojkolí lokomotivy a dvě dvojkolí tendru, první a třetí. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Jako nejmenší průjezdný poloměr uvádí výrobce 310 mm, na zkušební okruhu ale lokomotiva projela prakticky bez problému i rádius 286 mm. Na poloměru 267 mm již v analogu došlo k mírnému zpomalení, které se ale v digitálním režimu díky zátěžové regulaci neprojevovalo.

Model je docela citlivý na kvalitu položení kolejí. Na určitých nerovnostech může občas dojít k prokluzu hnaných náprav, které se ocitnou „v luftě“, nebo jsou alespoň natolik odlehčené, že proklouznou. Vertikální vůle ve spojení s tendrem není kdovíjaká, což má jistě také svůj vliv. K tomu přidejme nízkou hmotnost lokomotivy, váží totiž včetně tendru pouhých 128 g, což není mnoho. Hmotnost tendru na adhezi nemá žádný vliv, naopak hraje spíše roli zátěže. Díky tomu, že je jeho vrchní díl i část rámu z kovu, váží 46 g. Na samotnou lokomotivu tak zbývá pouze 82 g. Navíc se mi u bandáží pozdává, že ani neplní svoji funkci, neboť při posunu modelu rukou tento naprosto lehce a bez náznaku jakéhokoli odporu klouže po koleji, jak bych tak řekl „jako po másle“, jako by na kolech bandáže vůbec nebyly.

Rozjezd v analogu nastává na rovném úseku při napětí 1,9 V rychlostí přibližně 9,7 km/h s odběrem proudu 52 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V je přehnaně vysokých 194 km/h, odběr proudu činí 105 mA. Rychlosti předlohy, tedy 65 km/h, model dosahuje při napětí 5 V s odběrem 70 mA. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti 172 mm.

Závěr

Arnoldova BR 58 je dostatečnou satisfakcí za někdejší zklamání z toho, že Roco tento model nevyrobilo. Lokomotiva se povedla, po vzhledové stránce jí není co vytknout a je velmi fotogenická. Snad jen té nízké hmotnosti, mající vliv na adhezi, a delší mezery ve spojení s tendrem je škoda. Spojení se dá sice výše zmíněným způsobem řešit, ale v našich luzích a hájích se do toho asi nikdo pouštět nebude, nemluvě o tom, že někteří němečtí modeláři jsou přeci jenom blázni (v tom nejlepší slova smyslu), když jim není stydno hrábnout do nového modelu a nahradit spojovací element nebo dokonce vyfrézovat v zadní části tendru vybrání pro plnohodnotnou kinematiku. Do toho já se pouštět nehodlám. Raději skousnu drobný kompromis.

Informace o předloze jsou v němčině na [Wikipedii](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



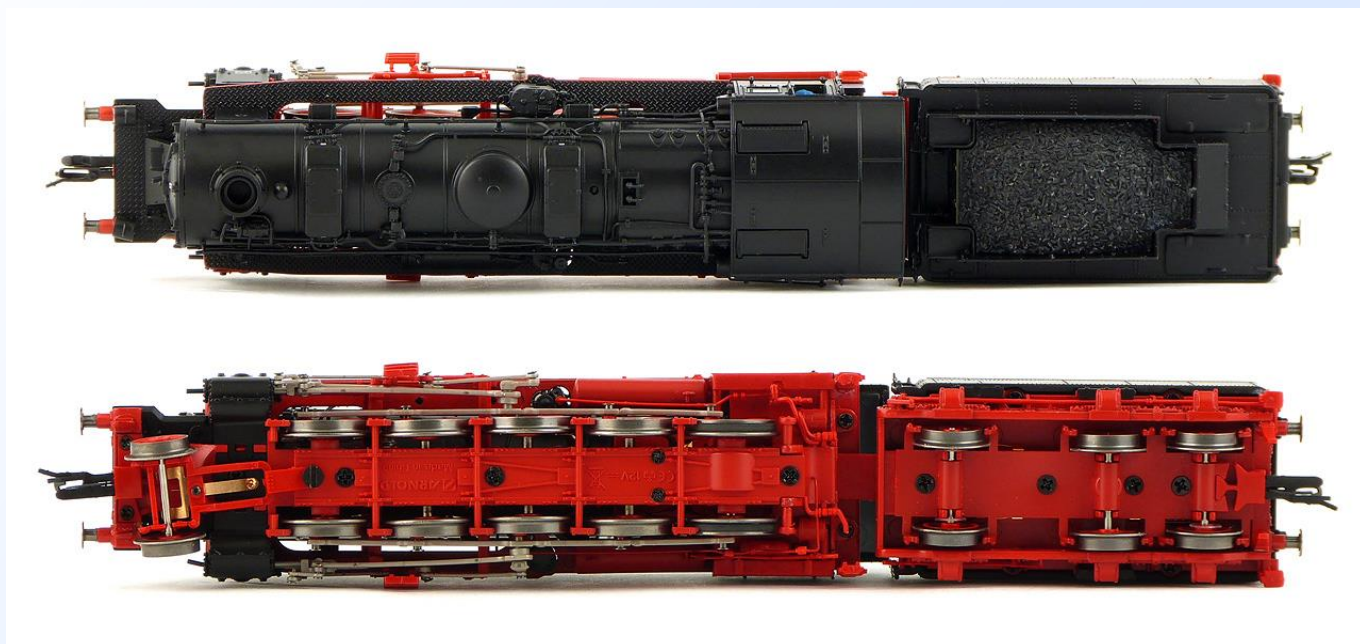
Obr. 2: Pohled na levý...



Obr. 3: ... a pravý bok.



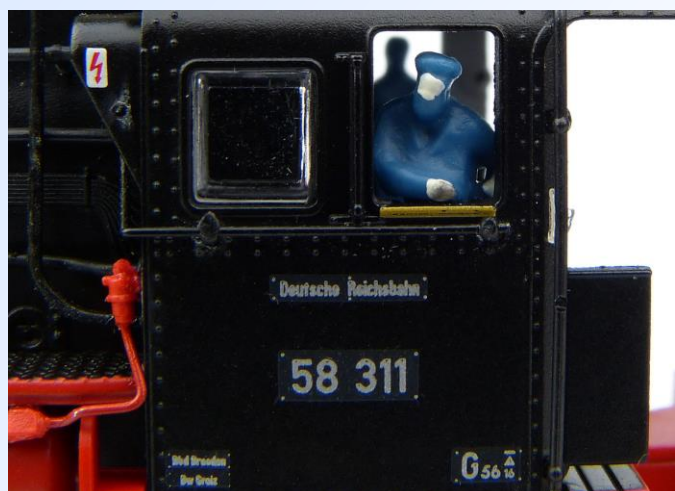
Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



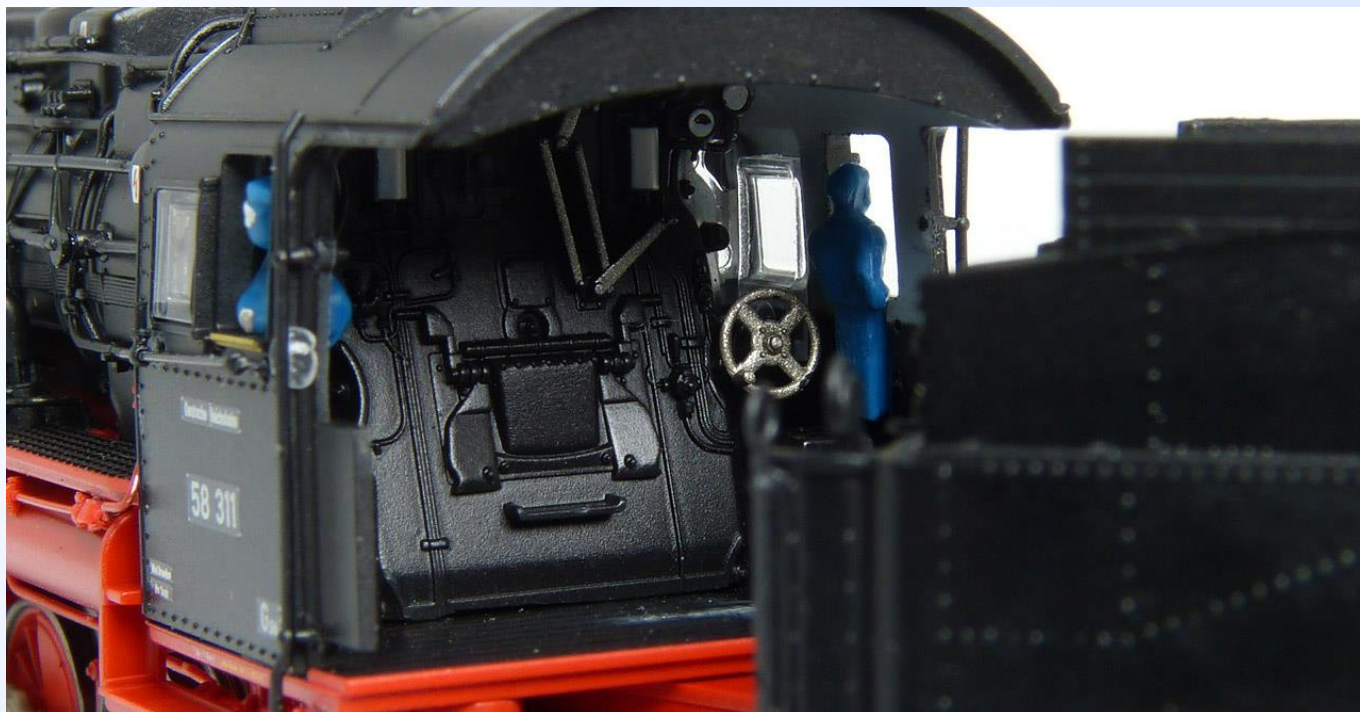
Obr. 6 a 7: Vrchní a spodní pohled.



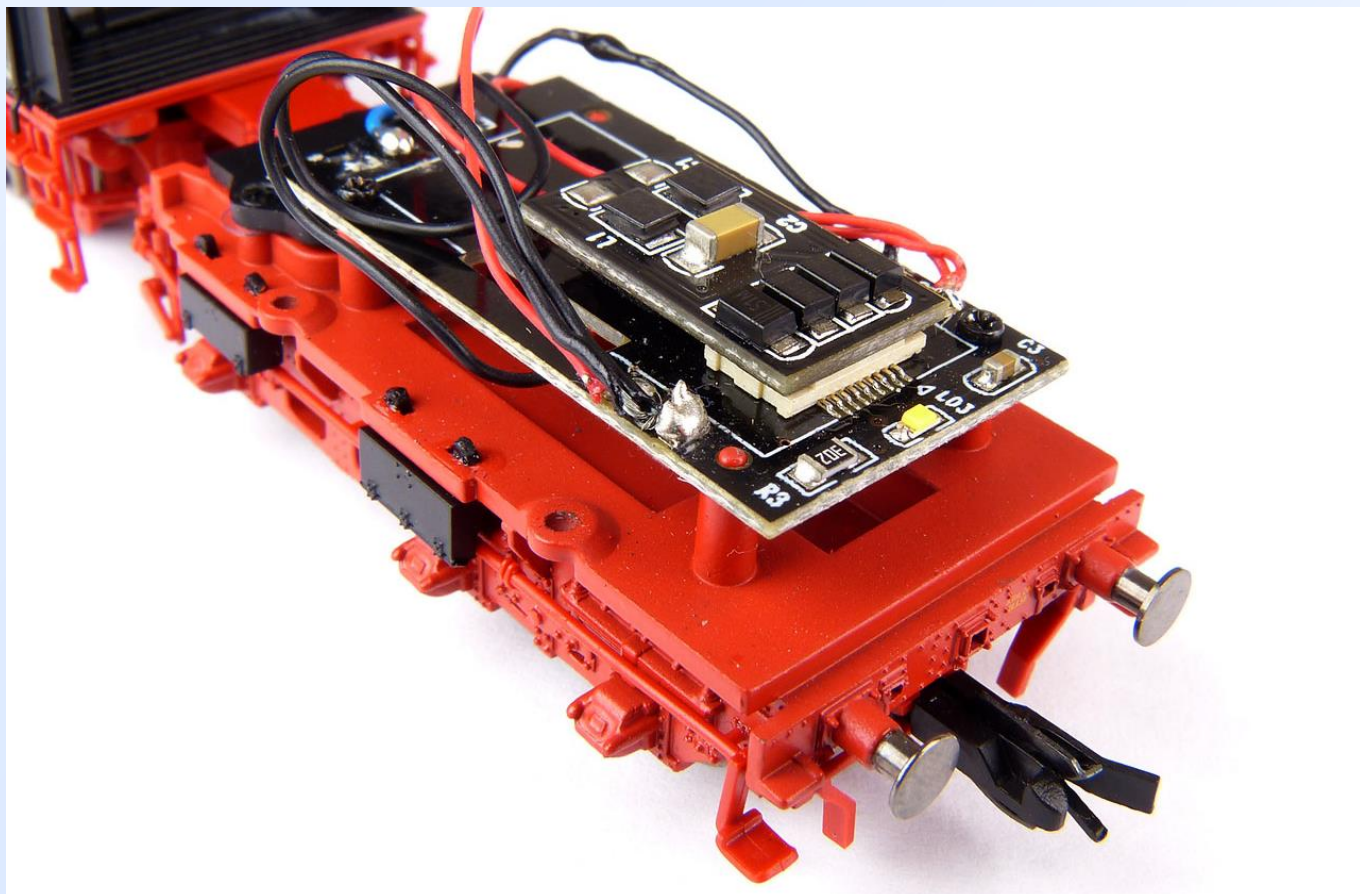
Obr. 8: Plastové rozvody.



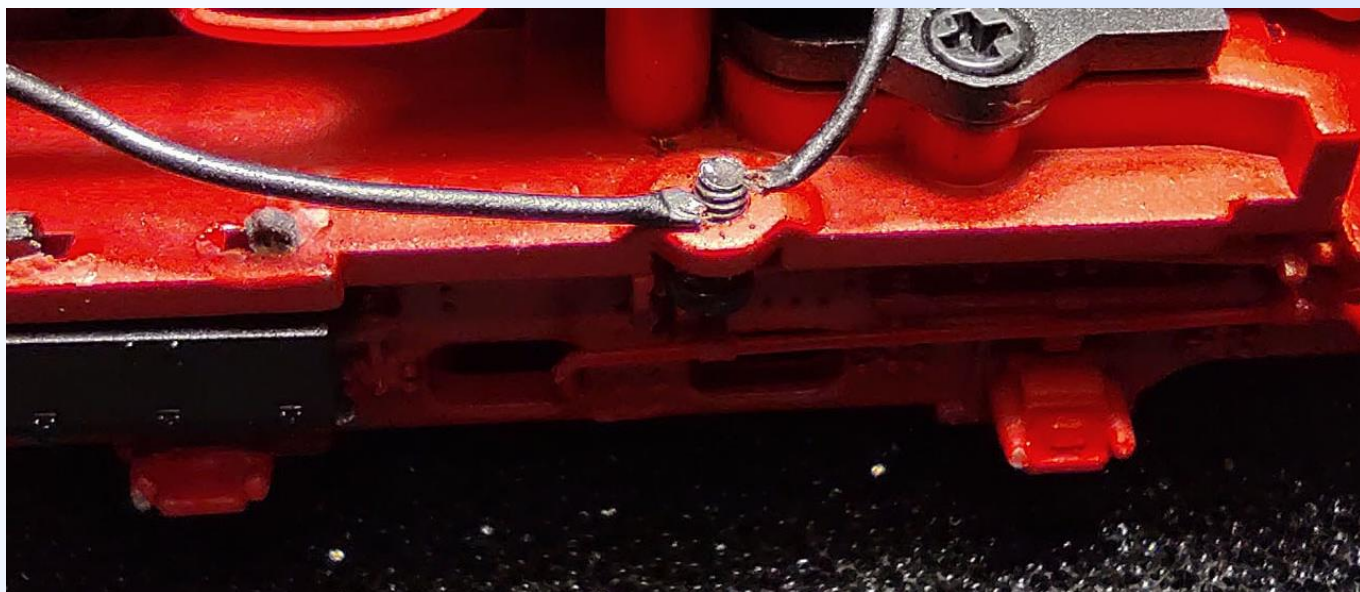
Obr. 9 a 10: Popisky a jedna z figurek na stanovišti.



Obr. 11: Stanoviště.

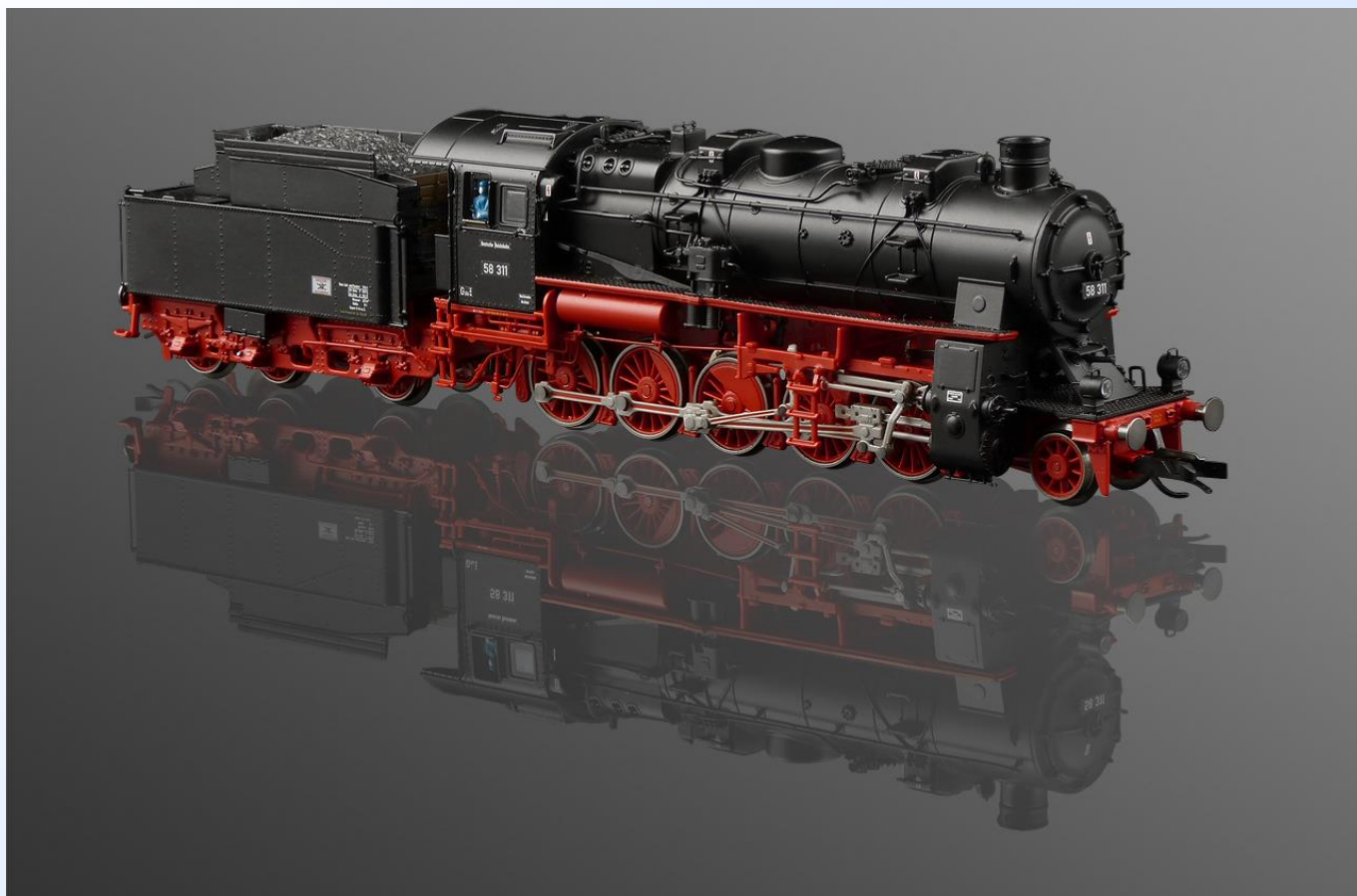


Obr. 12: DPS s rozhraním v tendru. Nahoře je vidět opravený kablík.



Obr. 13: Šroubkem skřípnutý kablík od motoru.





Obr. 14, 15, 16 a 17: Celkové pohledy.