

PARNÍ LOKOMOTIVA BR 80 DR (19.4.2006)

Lokomotiva BR 80 od firmy ROCO rozšířila můj „železniční arzenál“ počátkem jara roku 2006. Ačkoli to není vozidlo ČSD, udělal jsem si radost a pořídil si ji. Je to vlastně třetí parní lokomotiva, kterou vlastním (před tím 455 ČSD a BR 56 DR). Svým charakterem se dokonale hodí na moji lokálku a je velice „fotogenická“. ☺

Obecně

Navzdory velikosti TT je model balen v typické „rokácké“ krabičce (obrázek 1). Pod polystyrenovou výstelkou na dně krabičky najdeme několik nezbytných dokumentů v německém, anglickém a francouzském jazyce. Jedná se o pokyny k manipulaci s vozidlem, montážní plán s vyznačenými místy, která je čas od času potřeba namazat a nakonec přehled dílů, ze kterých se model skládá. Rozměry krabičky jsou poněkud větší, než známe od firmy Tillig. Já ukládám modely v krabičkách do větších krabic od základních desek počítačů, v tomto případě však nelze, takže leží lokomotiva samostatně. ☺

Vzhled

Skříň modelu je z černého plastového výlisku, spodní partie (schůdky, část žebříků) jsou nastříkány červeně. Střecha s čelní stěnou budky strojvedoucího je jako jeden díl, větrací otvor na střeše budky jako další díl (obrázek 2). V budce se nachází imitace okenních skel, zvláště zadní okna, zvláště přední a boční okna. Potisk je bezvadný, čitelné jsou i ty nejmenší nápisy, jejichž velikost nepřevyšuje 0,5 mm (obrázky 3, 4 a 5).

Rám pojezdu je kovový, stejně tak modelově zpracované nárazníky (pravý vypouklý, levý plochý – obrázek 6), nebo pěkně zvládnuté rozvody (obrázek 7). Pouze kryt převodů s brzdovými zdřemi na spodku pojezdu je z plastu, stejně tak loukotě kol.

Jako všechny TT výrobky ROCO, i tato lokomotiva je opatřena spřáhlem, které nelze jednoduše vyjmout vytažením ze zámečků kulisy, jak to známe u nových modelů Tillig. Je nutno nejprve opatrně vyjmout spodní část držáku spřáhla a poté je zpřístupněno vlastní spřáhlo, které můžeme vyndat (obrázky 8, 9 a 10). Uchytení kulisy k rámu je zachyceno na obrázku 11.

Délka modelu této 3-nápravové lokomotivy činí přes nárazníky 80,5 mm, rozteč krajních náprav je 28 mm, výška včetně okolku 36,7 mm, šířka v nejširším místě je 26,5 mm.

Osvětlení

Model svítí na obou čelech, samozřejmostí je samočinné přepínání podle směru jízdy. Provedeno je pomocí žárovek o průměru 2,5 mm a světlovodů. U předních světel (obrázek 12) je trochu horší svítivost, při modelové rychlosti jsou vidět jen malé slabě svítící tečky, neboť žárovka je poněkud dále od světel (obrázky 13 a 14) a k „emitaci“ světla slouží poměrně malá plocha světlovodu, jeho šířka v těchto místech je asi 0,8 mm. Konce světlovodů v lucernách jsou na zadní straně zkoseny (obrázek 15), čímž vznikla ploška, na níž se světlo láme a odráží dopředu.

Zadní světla (obrázek 16) svítí jasně, světlovod je totiž hned u žárovky (obrázky 17 a 18) a velikost konce světlovodu je rovna průměru luceren, který je asi 1,8 mm.

Pohon a jízdní vlastnosti

I přes relativně malý prostor uvnitř modelu bylo dosaženo (téměř) volného průhledu kabinou. Píší „téměř“, neboť u oken na levé straně budky nám průhled malinko komplikuje plošný spoj (obrázek 19).

Motor je umístěn v kotli, k modelu je připevněn jedním dlouhým šroubem (tím prostředním) ze spodku pojezdu (obrázek 20). Na hřídeli motoru je nasazen mosazný 3,5 mm silný setrvačnický o průměru 9 mm. Přenos síly z motoru na kola je proveden pomocí plastového šneku a několika plastových ozubených kol (obrázek 21) pouze na jednu (zadní) nápravu

lokomotivy (obrázek 22). Z ní je výkon přenášen na ostatní nápravy pomocí rozvodů, obdobně jako ve skutečnosti. A to je možná příčinou toho, že model jezdí na každou stranu trochu rozdílněji. Jízda vpřed (tedy kotlem napřed) je tichá a plynulá, lokomotiva pravidelně příjemně pobzukuje. Při změně směru jízdy ale dojde k nepatrnému „přešlápnutí“ vozidla (výraz „přešlápnutí“ je asi nejtrefnější), lokomotiva se prostě malinko přehoupne a poté se rozjede. Ovšem při jízdě vzad je zvuk malinko hlasitější, při úplně nejnižší možné rychlosti se pozdává, že model trochu zadržává. Ovšem při jízdě modelovou rychlostí jede lokomotiva vzad stejně spolehlivě, jako vpřed, pouze mírně hlasitěji.

Vzhledem k tomu, že rozteč krajních náprav je obdobná jako u lokomotivy T334.1, stane se občas, že model zůstává stát na plastových srdcovkách výhybek EW1. A to i přesto, že proud odebírají všechny tři nápravy. Ti, kdož používají výhybky EW2, jsou nejspíše těchto strastí ušetřeni, ostatním nezbyvá, než se s tímto občasným zastavením na výhybce smířit (neděje se to vždy), nebo upravit kýžené výhybky. Na to si ale každý netroufne. Tažná síla je pro lokomotivu této velikosti vyhovující. Na rovné trati začala lokomotiva prokluzovat po připojení dvanáctého dvounápravového vozu. Žádné z kol nemá bandáže, všechna jsou určena ke sbírání proudu.

Závěr

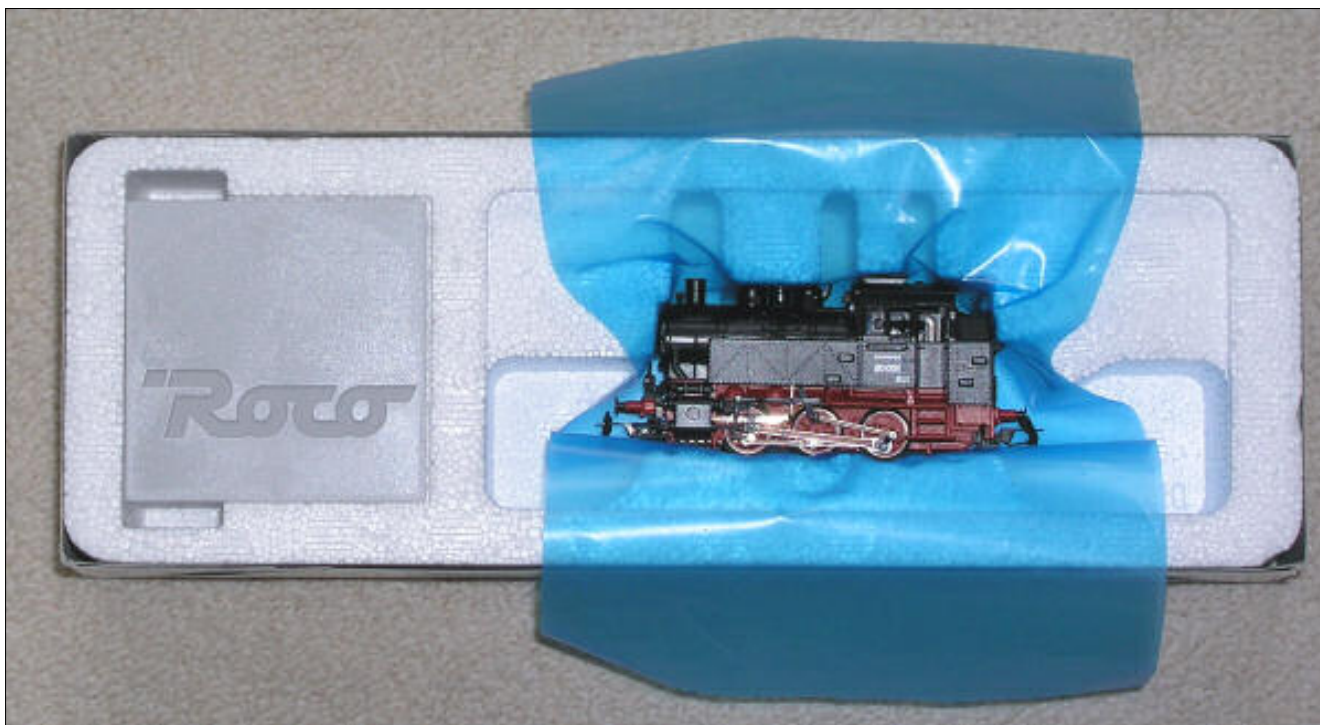
Zapomněl jsem zmínit, jak že se model otevírá. Skříň není k pojezdu připevněna žádnými šrouby v komínu nebo jinde. Drží pomocí dvou zobáčků, tedy zámečků (obrázek 23), které zapadnou do drážky v rámu (obrázek 24). K demontáži stačí jen opatrně odehnout spodek skříně nad zadní polovinou prostřední nápravy a skříň stáhnout. Nic víc v tom nehledejte. Dokonce je to popsáno v přiloženém montážním plánu. Dbejte ale zvýšené opatrnosti, abyste si neulomili část skříně.

Model je samozřejmě připraven k montáži digitálního dekodéru dle NEM 651. Více informací je k nalezení v přiloženém manuálu, žel pouze ve výše uvedených jazycích.

Já osobně jsem s lokomotivou spokojen. Vypadá dobře, hodí se jak k posunu, tak k traťové službě, na lokálce jí to sluší. Při hrstce fantazie (bude to chtít asi větší hrstku) ji můžeme provozovat jako lokomotivu 328 ČSD... ☺

Dodatek z 25.5.2006: Po dodatečném prohlédnutí sběračů byl zjištěn špatný (spíše žádný) dotek u obou kol druhé nápravy. Po přihnutí sběrače tento dokonale a spolehlivě přiléhá k vnitřní straně kol a jízda lokomotivy se znatelně zlepšila i přes zmíněné plastové srdcovky.

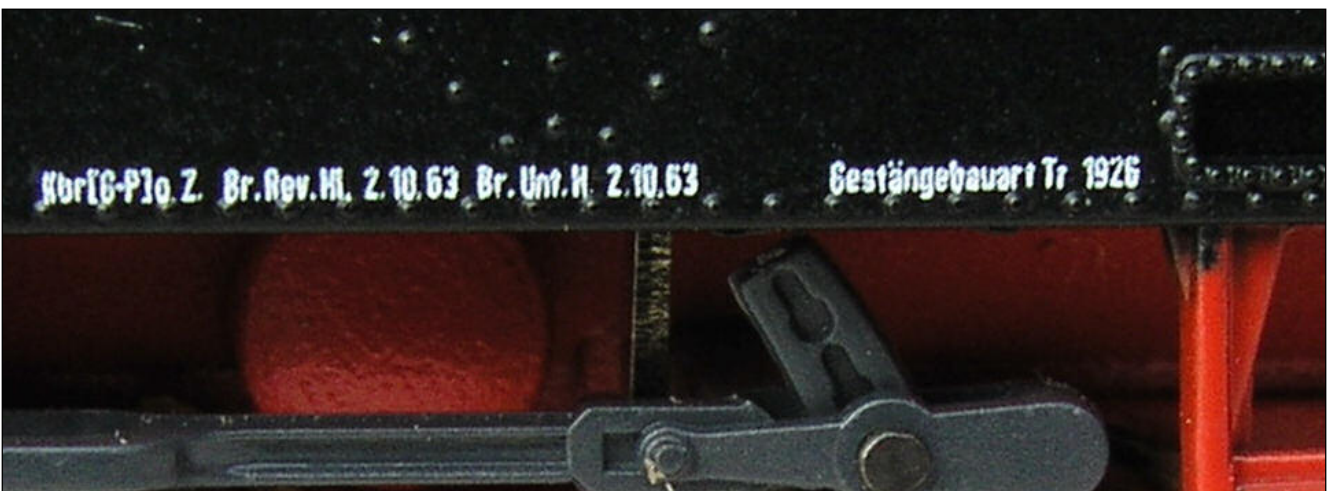
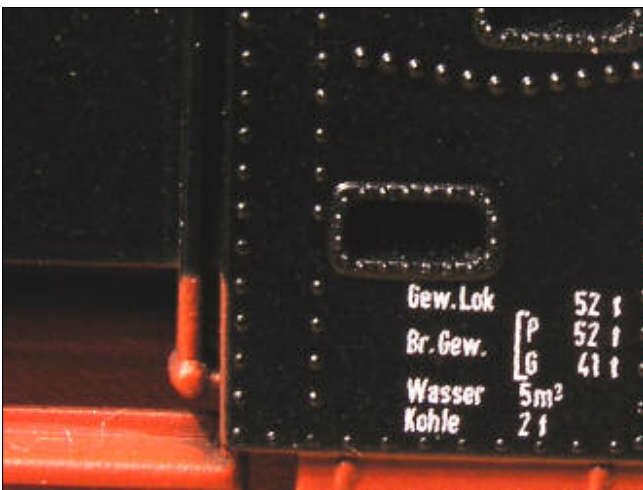
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



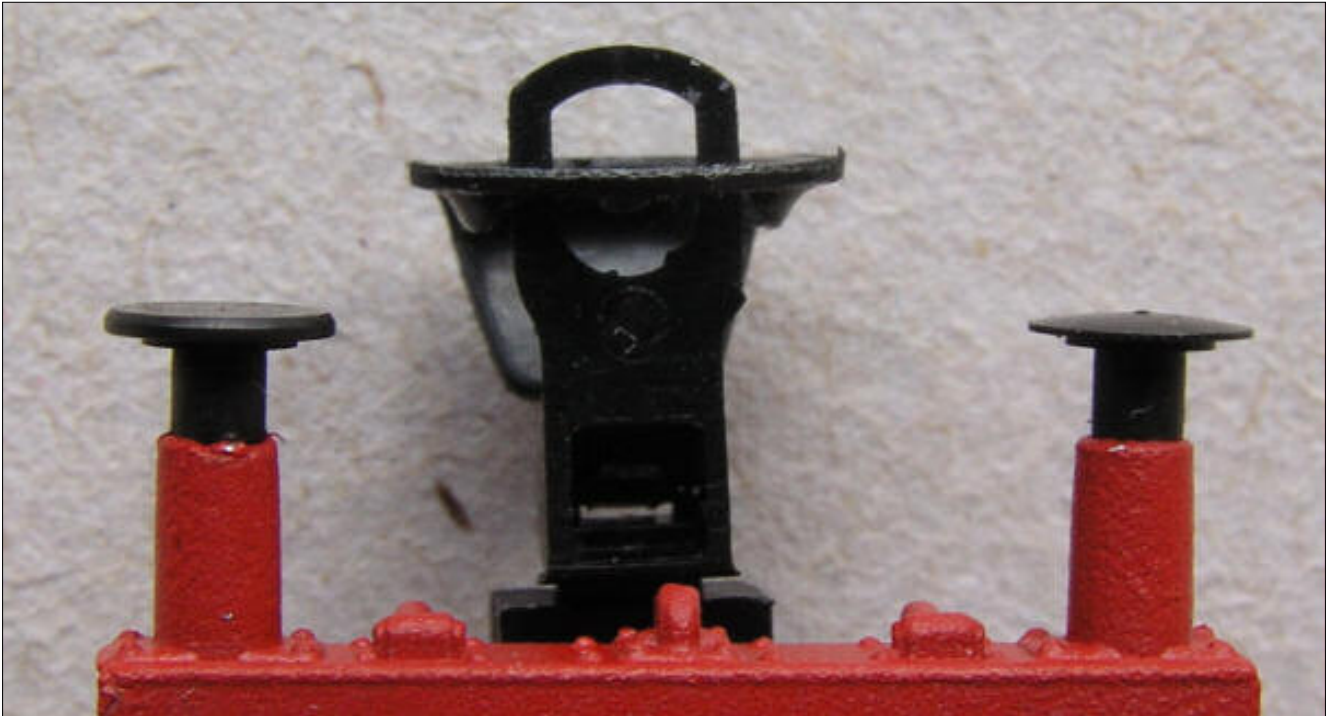
Obr.1 – Lokomotiva je balena v typické krabičce firmy ROCO



Obr.2 – Budka strojvedoucího se skládá z několika dílů



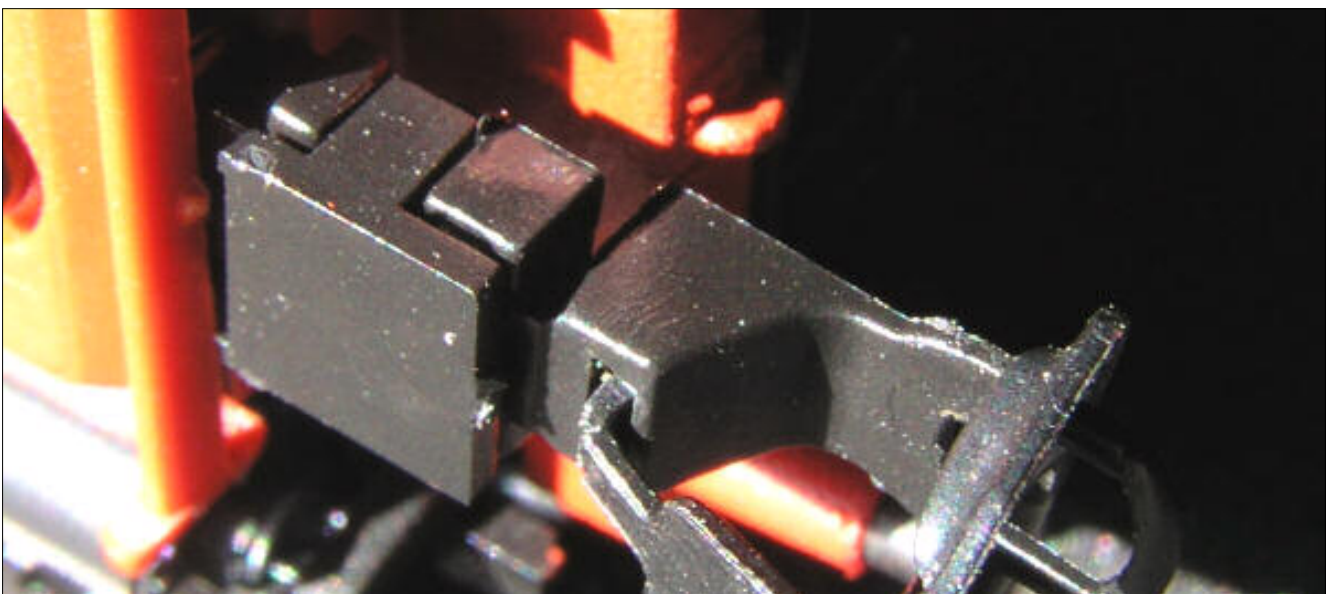
Obr.3, 4 a 5 – I ty nejmenší nápisy jsou čitelné



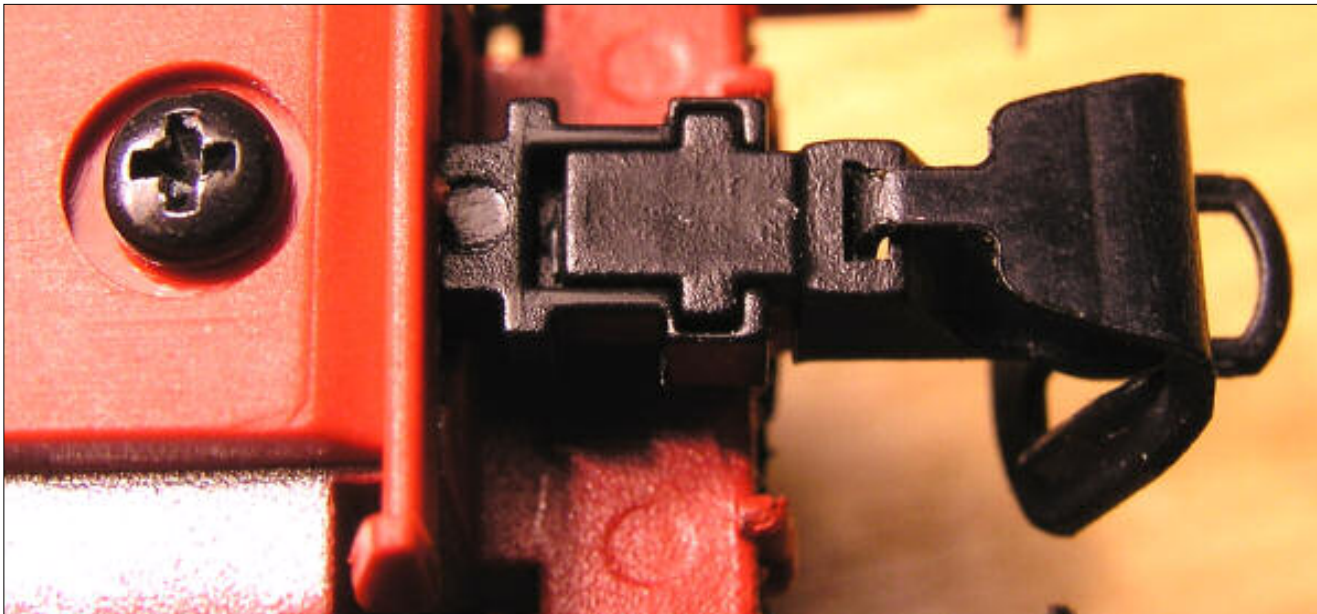
Obr.6 – Nárazníky jsou z kovu, pravý je vypouklý, levý plochý



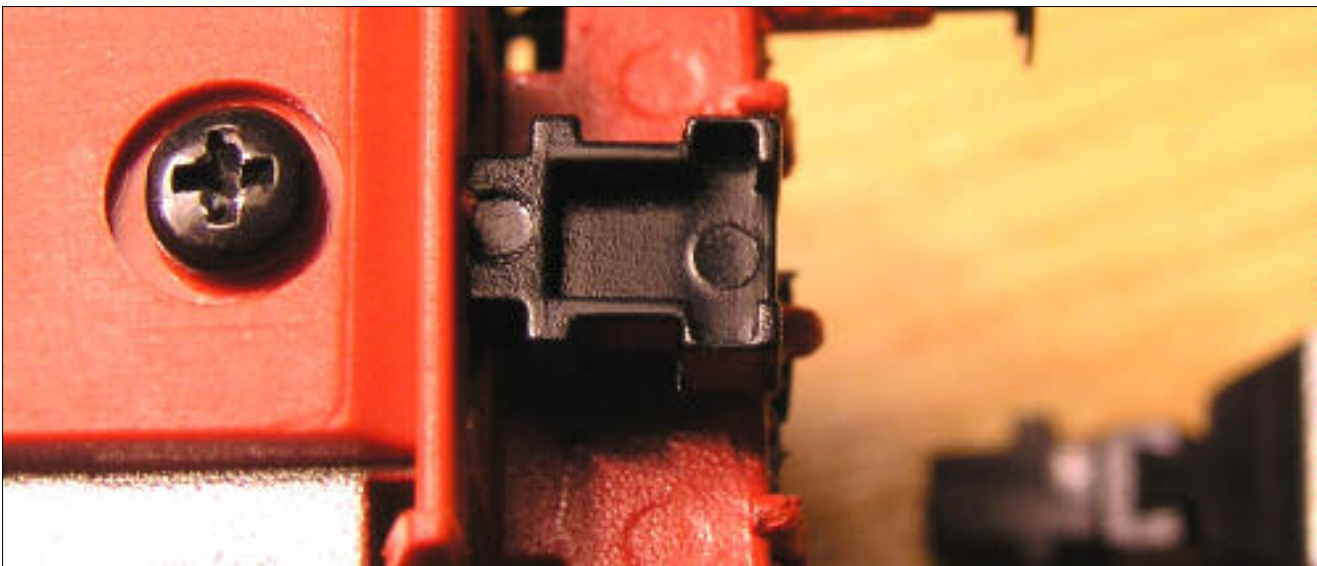
Obr.7 – Rovněž rozvody na pojezdu jsou kovové a pěkně zpracované



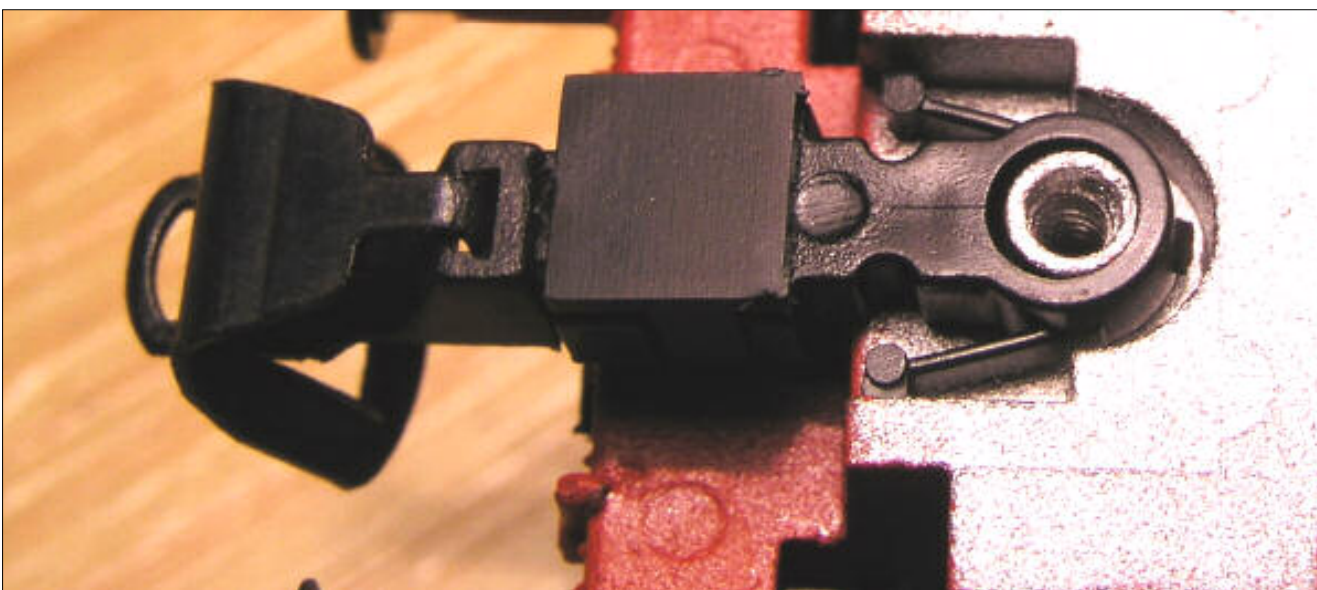
Obr.8 – Detailní pohled na uchycení spřáhla



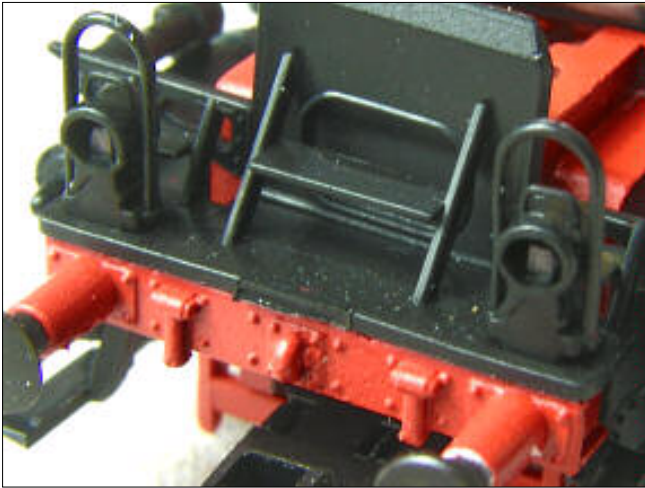
Obr.9 – Odejmутý spodní díl držáku spřáhla



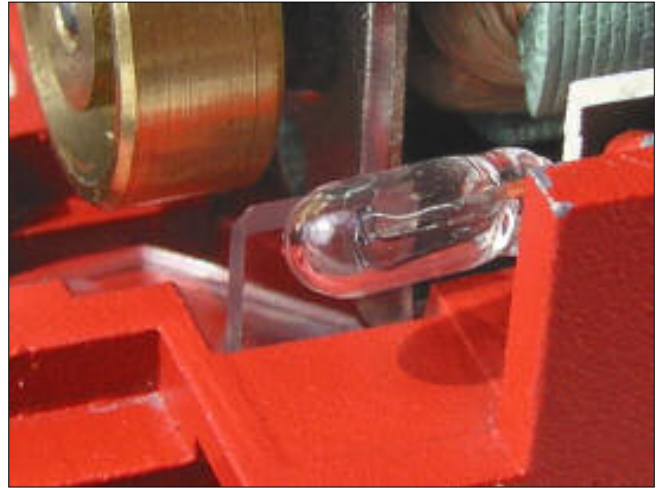
Obr.10 – Vyjmuté spřáhlo



Obr.11 – Uchycení kulisy spřáhla



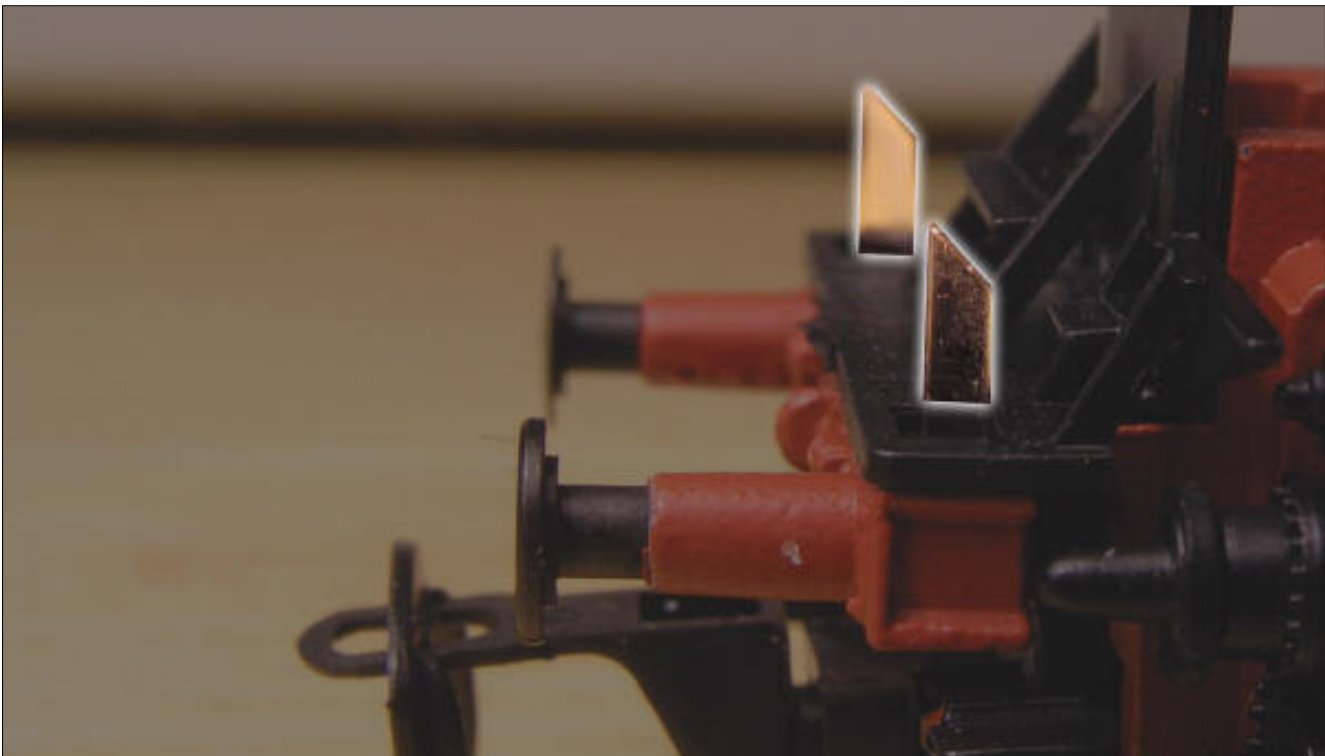
Obr.12 – Přední světla



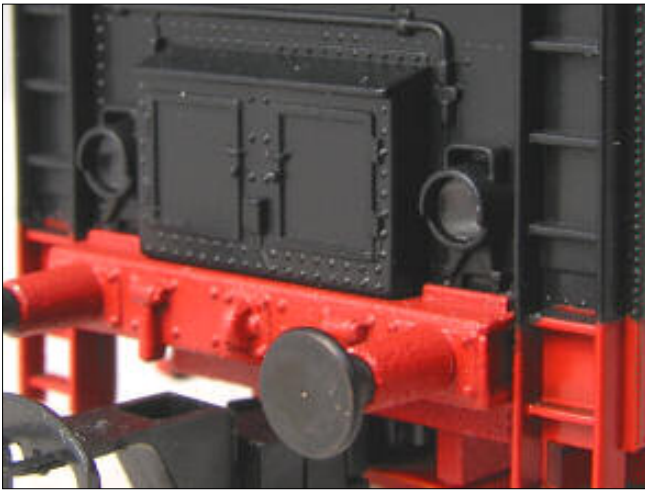
Obr.13 – Žárovka k předním světlům



Obr.14 – Světlovod k předním světlům



Obr.15 – Odkryté konce předních světlovodů



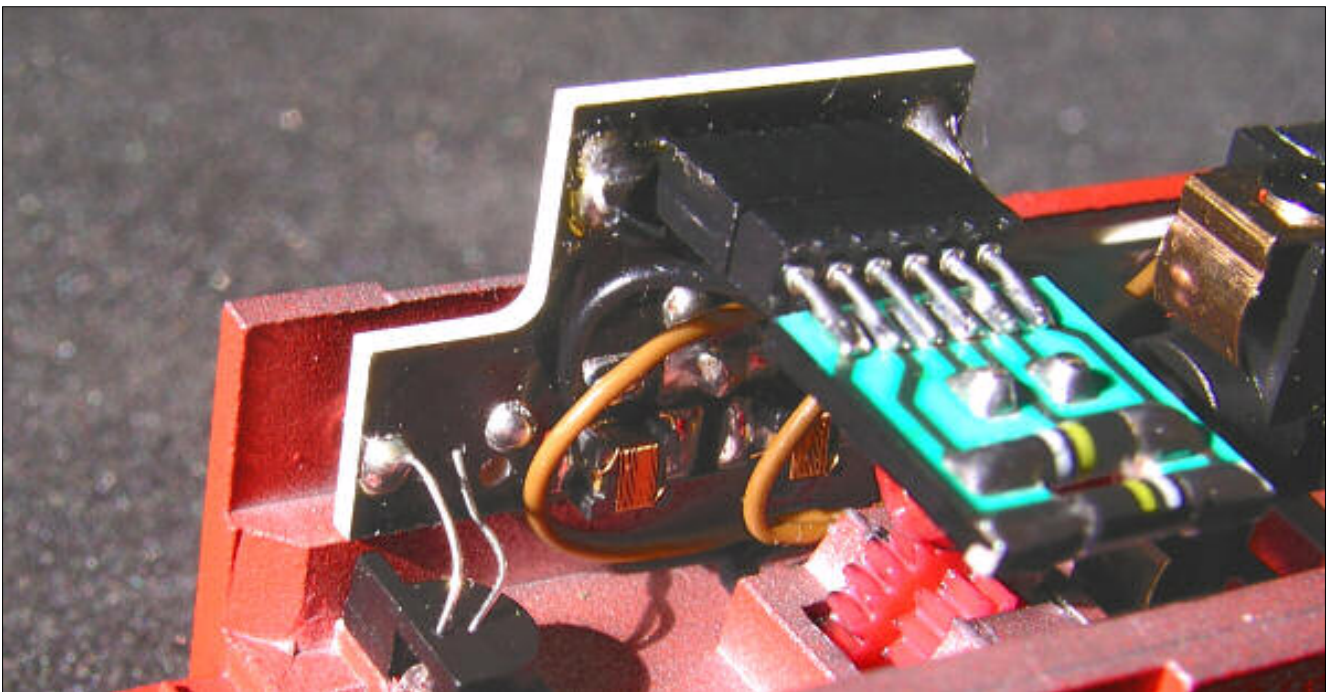
Obr.16 – Zadní světla



Obr.17 – Žárovka k zadním světlům



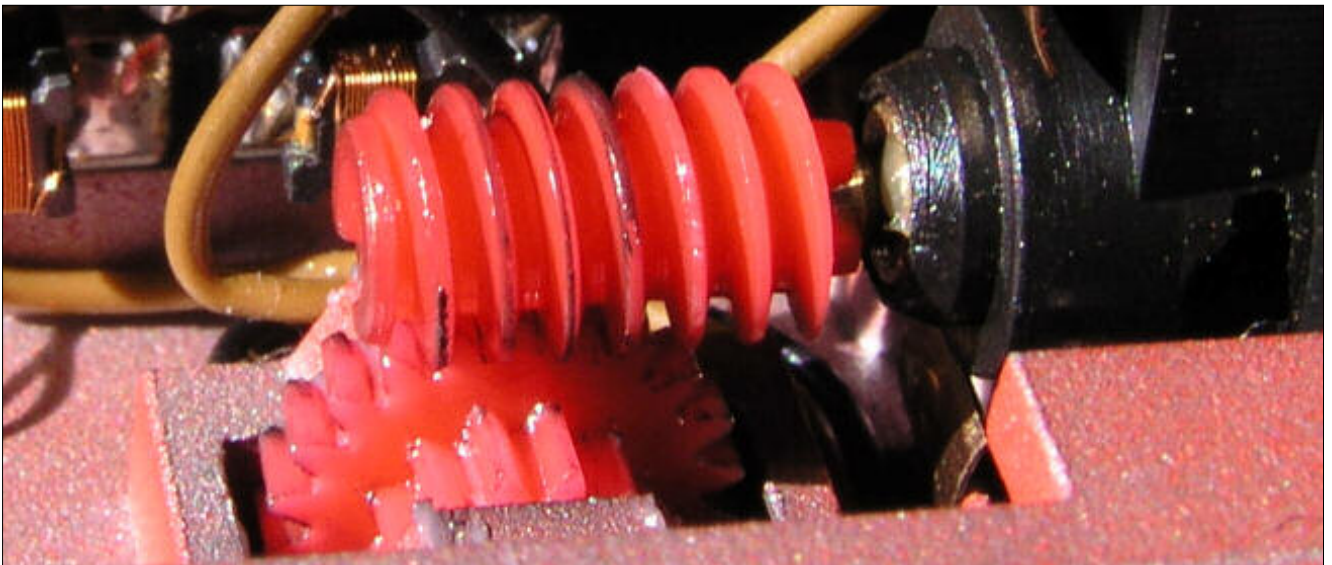
Obr.18 – Světlovod k zadním světlům



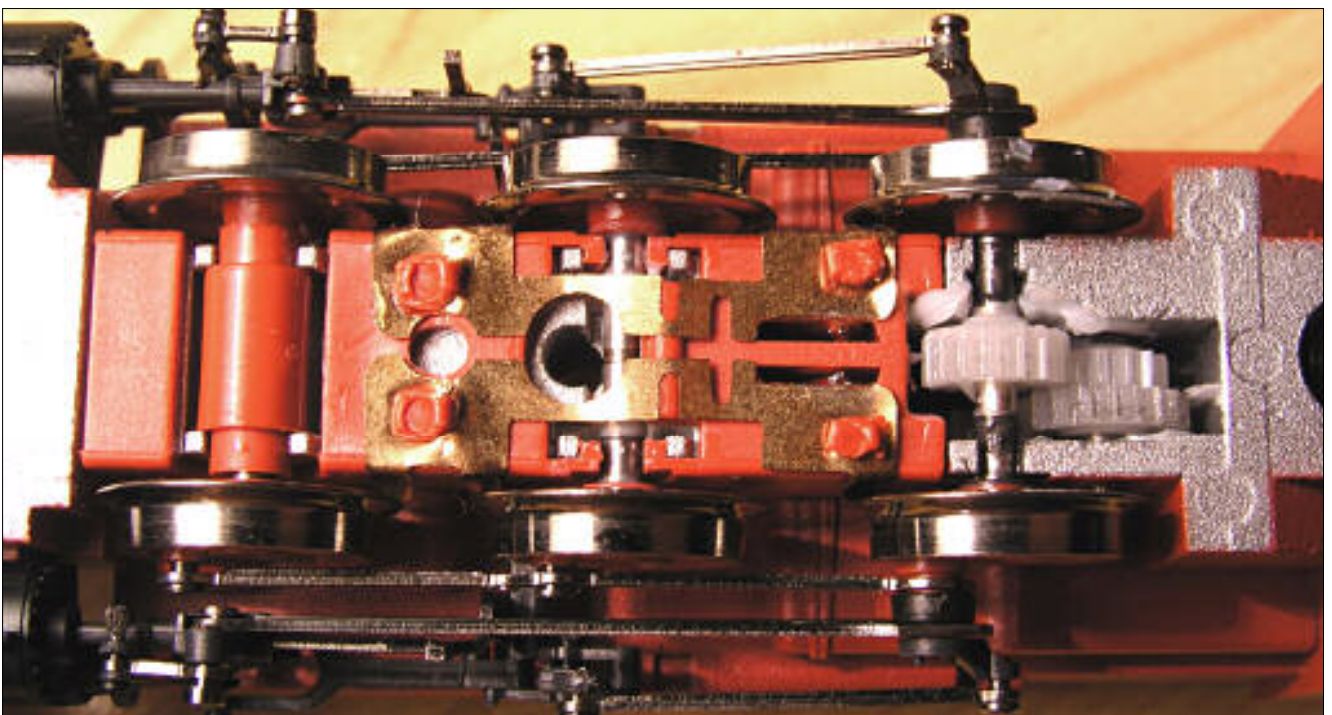
Obr.19 – Plošný spoj v budce strojvedoucího



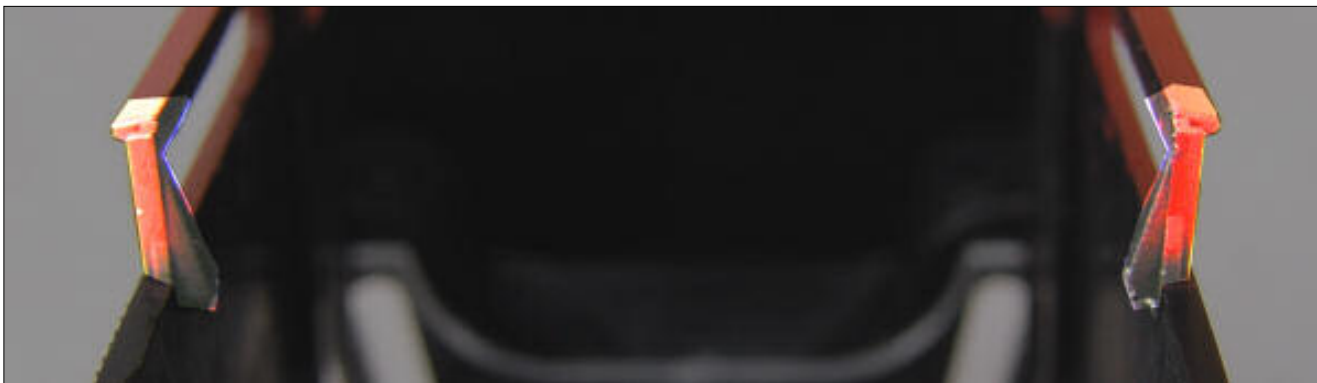
Obr.20 – Spodek pojezdu



Obr.21 – Přenos síly je proveden plastovým šnekem a plastovými převody



Obr.22 - Přenos pohonu je pouze na jednu nápravu



Obr.23 – Skříň drží na rámu díky těmto zámečkům



Obr.24 – Zámky zapadají do této drážky v rámu



Obr.25 – Roztopená BR 80 před výtopnou... 😊