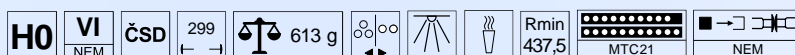


TRIX Čeští a slovenští modeláři si pomalu zvykají na fakt, že renomovaní zahraniční výrobci železničních modelů se v posledních letech zaměřují i na vozidla, která jezdila výhradně na našich tratích a do ciziny se třeba nikdy ani nepodívala, případně jen zřídka. Zářným příkladem tohoto trendu je firma Piko, která nám naservírovala ve velikostech H0 a TT Laminátku a nyní (zatím jen v H0) Plecháče. Pro nás je to jediné dobře, protože zpracování těchto modelů je špičkové. Pozadu nezůstala ani firma Trix. Z její lokomotivky totiž vyjela nejrychlejší československá parní lokomotiva řady 498.1 zvaná Albatros. Na zkušebním okruhu v Cerhenicích dne 27. srpna 1964 dosáhla hodnoty 162 km/h. Předlohou modelu se stal stroj 498.104, který je jako provozuschopný v majetku Múzejno-dokumentačného centra ŽSR a v péči Albatros klubu v Bratislavě. Před několika lety bychom si o těchto velkosériově vyráběných modelech mohli nechat jen zdát, dnes je to realita. Němečtí výrobci jsou si dozajista vědomi jisté unikátnosti československých vozidel, ale i toho, že jsou díky svému designu zajímavá též pro velké množství modelářů vně českých a slovenských hranic. Model zapůjčil pan Martin Stejskal.

TRIX - kat. č. 25498



Vzhled a vybavení

Balení modelu je podobné jako např. u výrobků firmy Piko, lokomotiva je uložena v rozkládacím plastovém blistru, k němuž jsou přiloženy ještě boční díly. Tento celek je zasunut v dalším plastovém pouzdru a to se vkládá do robustní kartonové krabičky. Ochrana je dostatečná. Přiloženy jsou doplňky, dokumentace a pipetka na doplňování média do kouřového generátoru. Albatros je zabalen vcelku, tendr s lokomotivou jsou nedělitelně spojeny pevnou (i když rozpojitelnou) spojkou a kabely.

Při pohledu na lokomotivu srdce železničního modeláře zaplesá. Provedení je výborné, povrchová úprava bez kazů, čistá, nápisy ostré, čitelné. Nechybí plastická rudá hvězda na čele ani typický vrchní reflektor s prosvětleným číslem lokomotivy. Kotel je plný detailů včetně těch mosazných, perfektně je zpracované i stanoviště strojvedoucího, ačkoli do něho není moc dobře vidět. Evidentně si dali konstruktéři záležet.

Pro sejmutí kotle stačí vyšroubovat tři šroubky zespodu modelu. Dva vzadu, jeden vpředu. Pozor na propojovací kablík uvnitř a žebříky před ochozem. V kotli před budkou je uložený motor se setrvačником. Hlavní DPS s rozhraním MTC21 je ukryta v tendru, stejně tak dva reproduktory.

Na čele lokomotivy není příprava pro spřáhlo, vzadu na tendru je kinematika s normovanou šachtou. Spřáhlo Trix/Märklin je přibaleno. Spojení mezi tendrem a lokomotivou je rovněž kinematické. Pro zaručení průjezdu oblouků menších poloměrů je mezera mezi lokomotivou a tendrem poněkud větší, ale je zde možnost spojení zkrátit zatlačením dílů k sobě. Spojka se zaklesne „o zub“ dále, spojení je pak o 3,3 mm kratší a prakticky bez mezery. To je však použitelné pouze pro vystavení modelu ve vitríně, případně na větších poloměrech. Pro průjezd oblouky jsou i napaječe mírně odstáté kvůli místu pro pohyb běhounu. Ten spolu s předním podvozkem mají dostatečné vůle pro kopírování případných nerovností trati.

Při pozornějším pohledu si lze všimnout mírně zvlněných ochozů podél kotle, na levé straně více. Avšak nikoli nějak výrazně, na zapůjčeném exempláři to nepůsobí nijak rušivě a málokdo si toho všimne.

Osvětlení zajišťují vpředu tři a vzadu dva reflektory s teple bílými SMD ledkami (F0), horní reflektor lze samostatně zhasnout (F12). Rovněž je osvětleno stanoviště (F6) a funkční kávesou F7 „zapálíme“ oheň v topeništi. Osvětlení pojezdu zde není. Model je vybaven dynamickým kouřovým generátorem (F1). Zásobník pojme 0,5 ml média, což by mělo stačit cca na 3 cykly po pěti minutách. Přibalená pipetka má přesně uvedený objem. Pět minut je rovněž limit, po němž se generátor z bezpečnostních důvodů automaticky vypíná.

Model měří přes nárazníky 299 mm ve stavu s mezerou mezi lokomotivou a tendrem, po zkrácení měří 295,7 mm. Výrobce uvádí 293 mm. Ze skutečných 25 569 mm přepočtem získáme 293,9 mm, Albatros je tedy ve zkráceném stavu delší vůči přepočtu o 1,8 mm.

Model je vybaven zvukovým dekodérem a zmíněnými dvěma reproduktory v tendru. Nejsem úplně zvukově zaměřený, sám mám v TT jen pár ozvučených strojů, ale asi by se daly některé věci udělat lépe. Samozřejmě záleží na nárocích konkrétního uživatele. Především se nepovedlo staniční hlášení. Je nahráno lámanou češtinou jakousi cizinkou a opravdu to působí hrozně. Něco ve stylu „Ja byt spravna Cecha.“ To se výrobci opravdu poněkud vymklo z rukou. Pro fajnšmekry se samozřejmě nabízí ryze české řešení problému známé pod pojmem Jacek (ovšem jde nejen o investici do zvuku, ale i do nového zvukového dekodéru).

U modelu se nikoli ojediněle vyskytuje jev samovolného náhodného rozjezdu. Lokomotiva se po zapnutí centrály (zřejmě se tak děje jen u Roco z21/Z21) sama rozjede. Asi ne vždy, asi ne každému. Mně se to na zapůčeném modelu nestalo ani jednou, nicméně opět lze dohledat na síti modeláře, kteří se s tím potýkali, někteří tímto incidentem bohužel neprošli bez následků v podobě škody na modelu. Doporučenou prevencí před tímto nežádoucím jevem by mělo být zakázání analogového provozu v dekodéru, případně i ostatních protokolů krom DCC.

Pohon a jízdní vlastnosti

Sběr proudu zajišťují čtyři dvojkolí tendru (A B, D, E) a dvě spřažená dvojkolí (B, C). Sběrače přiléhají na kola zezadu. Pohon je veden na čtvrté spřažené dvojkolí, které je opatřeno na obou kolech bandážemi. Ostatní dvojkolí jsou poháněna přes kovové rozvody. Výrobce deklaruje průjezdnost oblouků o poloměru 437,5 mm. Zkoušel jsem na Roco Geoline R3, tedy 434,5 mm, a průjezd byl hladký. V diskuzním fóru jsem však našel informace o bezproblémovém průjezdu oblouků o poloměru dokonce jen 358, resp. 360 mm.

Pojezd tendru je řešen tak, že první dvě dvojkolí jsou v pohyblivém podvozku, poslední tři napevno v rámu s tím, že dvojkolí C má oproti D a E výraznější boční vůli. Pro dosažení dostatečné vůle proto není opatřeno sběrači proudu. Stejně tak jsou značně stranově posuvná i spřažená dvojkolí včetně čtvrtého, opatřeného ozubeným kolem pro přenos výkonu z převodovky.

Díky faktu, že je velká část dílů modelu kovová, činí hmotnost lokomotivy úctyhodných 613 g. To už by mohlo při pádu modelu na palec celkem bolet, pominu-li bolest duševní při takové nehodě.

Nastavení rozjezdu je na můj vkus moc rychlé, lokomotiva se rozjíždí během krátké chvíle, což vypadá především při zapnutém zvuku nepřírozně. Řešením je upravení patřičných CV.

Závěr

Co dodat? Jen více takových modelů. Cena kolem 17 000 Kč sice není z nejnižších, ovšem i navzdory tomu je zájem veliký a první várka modelů byla vyprodána snad ještě dříve, než se vyrobila. I v tomto případě se najdou kompromisy, ale aby výrobce zasáhl co nejširší okruh zájemců, bylo nutno se k nim uchýlit. Pod drobnohledem by se jistě leccos našlo, ať už z hlediska věrnosti předloze, nebo z hlediska digitálního, to už ale není předmětem této recenze a vlastně se k tomu ani necítím být zcela kompetentní. I přes určité ústupky se jedná o špičkový model a jeho majitelé se mohou pyšnit opravdu nádherným kouskem ve své sbírce.

Více informací o předloze naleznete na [Wikipedii](#), dokumentace a popis modelu je na [webu výrobce](#).

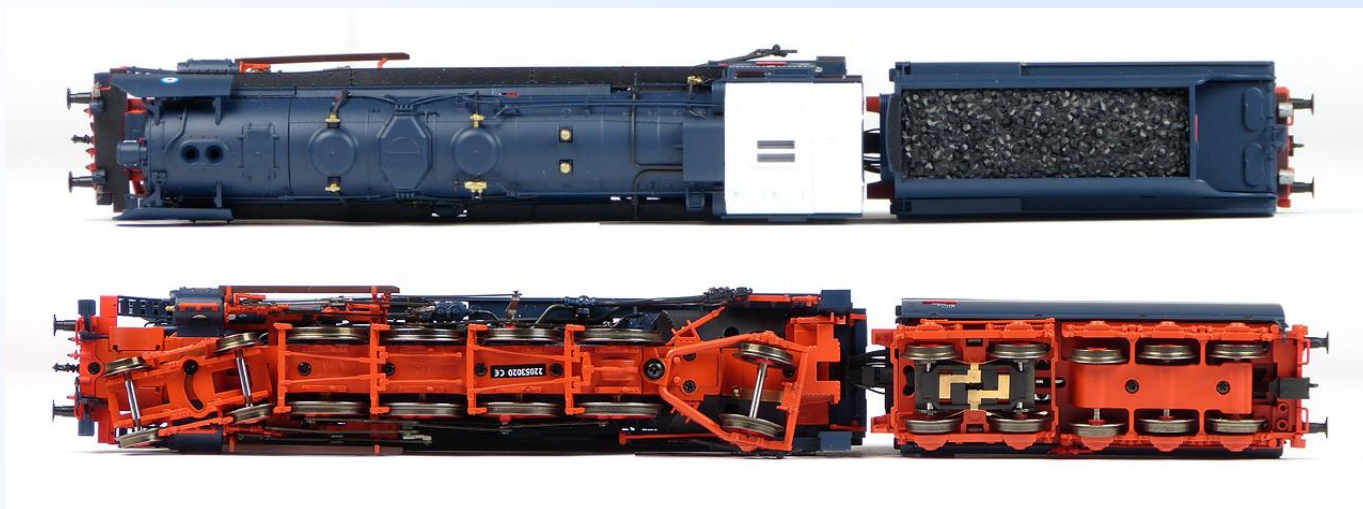
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



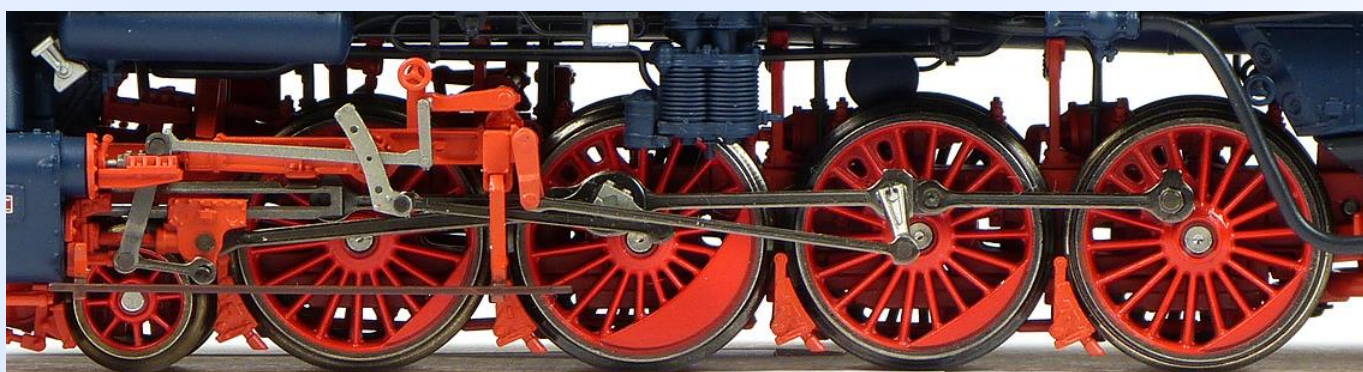
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



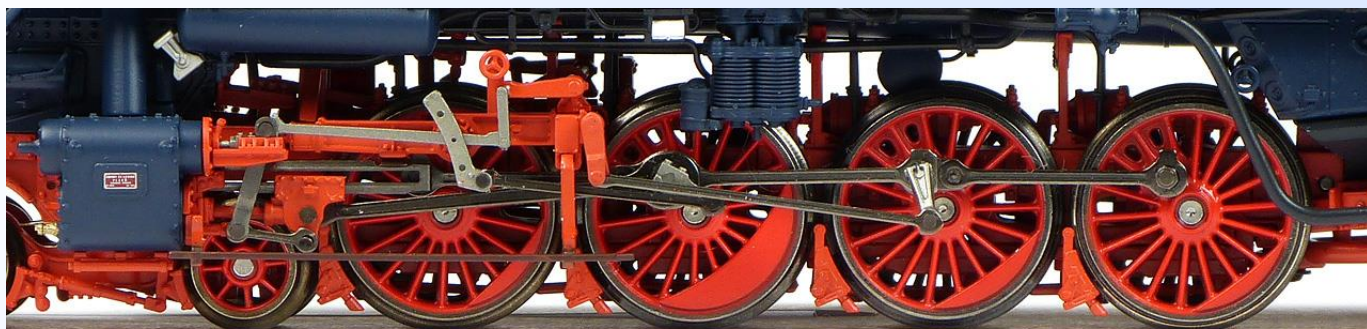
Obr. 5 a 6: Pohled na vršek a spodek modelu.



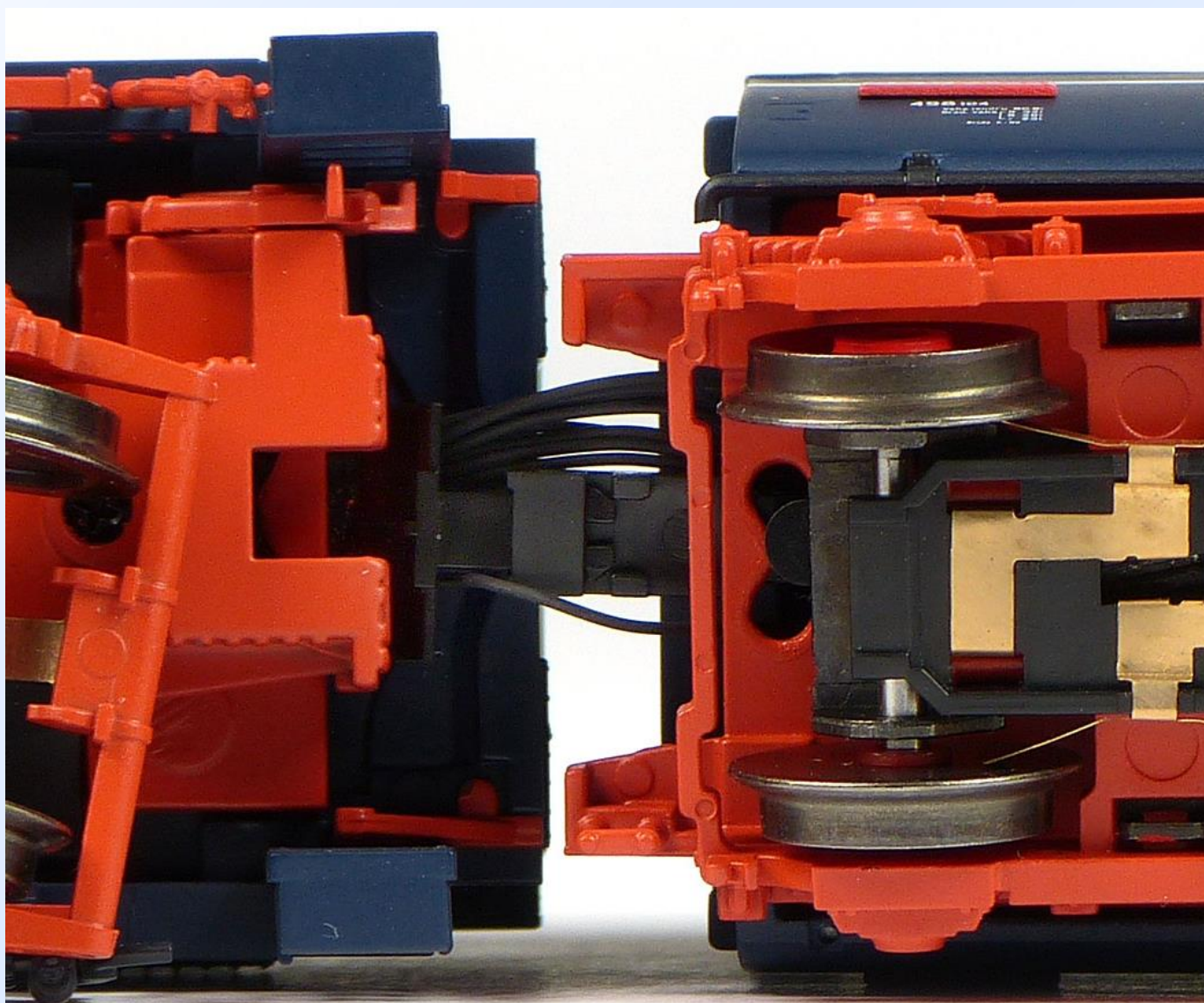
Obr. 7: Detail popisků.



Obr. 8: Pohled na spřažená dvojkolí s kovovými rozvody.



Obr. 9: Detail rozvodů.



Obr. 10: Spojení lokomotivy s tendrem.



Obr. 11: Pohled na stanoviště



Obr. 12: Celkový pohled.



Obr. 13 a 14: Celkové pohledy.