

MOTOROVÁ LOKOMOTIVA BR 132 DR (11.7.2006)

Spoluautoři: Jiří Sládek a Kajin Štoviček

Ti, kdož odebírají (či snad v minulosti odebírali) Železniční magazín, vzpomenou si možná na článek, který oznamoval „rollout“ nového modelu ve velikosti TT. Jednalo se tenkrát o ŽM číslo 7 z roku 1998 a zmiňovaným modelem byla lokomotiva BR 132 DR, resp. BR 232 DB. Zajímavostí na tom bylo, že byl tento model produktem firmy ROCO, která se do té doby na poli velikosti TT příliš neangažovala. Do příchodu tohoto modelu se museli „tělčkáři“ spokojit pouze s výrobkem BTTB/Tillig, který, ruku na srdce, moc věrně zpracován nebyl. Spousta modelářů dodnes netuší, že jejich starý Ragulin je o celých 15 mm kratší (obrázky 1 a 2), než by měl správně být. Je to dáno tím, že je model posazen na totožný pojezd, na kterém se vozí legendární NOHAB BTTB (jeho délka je tuším v pořádku). Rozdíl je pouze v maskách podvozků a v mezipodvozkové střední části, kde má Ragulin nádrže a skříně na baterie. Ty nemají být úplně symetricky na středu, na jedné straně je u předlohy mezi nimi a podvozkem větší mezera, což u modelu BTTB/Tillig znázorněno není (obrázek 3). Stejně tak starý model postrádá madla a ostatní detaily na čelech skříně (obrázek 4).

Nerad bych však současným vlastníkům tradičního modelu z Berlína tento model nějak znechucoval. Já sám jsem jej vlastnil také, byl jsem s ním spokojen (sám jsem si na něj ve svých 13 letech ušetřil), za tehdejších 150 Kč jsme nemohli chtít model rovnající se modelu firmy ROCO. Však se také s příchodem ROCO-modelu objevilo v katalogu Tillig u této lokomotivy velké A, což bylo označení pro výběhový a ukončený model.

Obecně

V době, kdy byl tento model novinkou, bylo možno třeba jen v Praze v různých prodejnách vidět ceny od 4500 do 5500 Kč. Rozdíl značný, že? Je pravda, že se jedná o skvost do té doby ve velikosti TT téměř nevidaný. Balení je klasické „rokácké“, pod polystyrenovou výstelkou jsou opět příslušné dokumenty v různých jazycích (bez CZ), stejně jako tomu bylo u dříve zmiňované lokomotivy BR 80. Kryt lokomotivy se sundává odehnutím bočnic, čímž se vycvaknou zámečky, držící skříně na rámu. Odkryje se nám plošný spoj (obrázek 5), přichycený k rámu dvěma šroubky. Na něm najdeme žárovky, odrušení, kontakty vedoucí k motoru a přirozeně také patici pro instalaci dekodéru. V patici je zapojen malý modul, který obstarává funkčnost modelu při analogovém provozu (obrázek 6), především správné přepínání světel podle směru jízdy.

Vzhled

Povrch lokomotivy je zpracován dobře, nápisy čisté, většina čitelná pouhým okem (předpokládejme dobrý zrak – obrázek 7). Trochu rezerva je u bílého lemování nárazníků, to je u tří nárazníků viditelně „kostrbaté“ (obrázek 8), nicméně při pohledu z běžné provozní vzdálenosti je nepozorovatelné. Lokomotiva má kovové nárazníky, dosazovací (bez potřeby lepidla) brzdové hadice, šroubovky, na čele skříně pak madla a schůdky. U vstupních dveří jsou stříbrnou barvou znázorněna madla a kliky, stejně tak rámy bočních oken (obrázek 9). Do čelního skla jsou vylisované stěrače (obrázek 10), v kabinách jsou znázorněna stanoviště strojvedoucího.

Osvětlení

Model má funkční osvětlení včetně koncových červených světel. Provedeno je pomocí dvou žárovek a velice zajímavou spleť světlovodů (obrázky 11 a 12). Jedna žárovka tak obsluhuje čelní i koncová světla. Při analogovém provozu a modelové rychlosti si moc neposvítíme, světlo není téměř vidět. Náprava je možná nahrazením žárovek LEDkami (o tom možná někdy později). V digitálu při plné svítivosti naopak proniká světlo ven střechou, konkrétně v místě, kde je přechod mezi střešním „hrbem“ a okolím. Při určitém úhlu pohledu je světlo žárovek viditelné, plast slabým proužkem prosvítá, odstanit lze např. přetřením inkriminovaného místa černou barvou (samozřejmě zevnitř), nebo nalepením neprůsvitné folie.

Pohon a jízdní vlastnosti

Rám lokomotivy je celokovový, těžký 229 gramů, pohon modelu zajišťuje kvalitní motor ROCO (obrázek 13), jehož výkon je pomocí kardanu (obrázek 14) přenášen na všech 6 náprav, dvě z nich (u vnějších krajů podvozků) jsou pro zvýšení tahu opatřeny bandážemi na obou kolech (ale také tato obandážovaná kola sbírají proud, sběrače přiléhají k okolkům). K překonání krátkých úseků bez napájení pomáhá setrvačnick (obrázek 13). Píší „krátkých“, ale to jen proto, že málokdo bude mít asi na kolejišti dlouhé nenapájené úseky, které by chtěl překonat bez zastavení. Dojezd modelu z plné rychlosti je totiž více jak 380 mm! Při zkoušce pomalé jízdy jel model plynule již při napětí asi 2,5 V, což je na transformátoru FZ1 zhruba v polovině prvního políčka stupnice (laicky řečeno - to se může u jednotlivých transformátorů lišit). Jízda je tichá, plynulá, radost se dívat, radost poslouchat.

Závěr

Příchod tohoto modelu byl milníkem v modelovém měřítku TT. Dobrou zprávou je, že i modely Tillig v současnosti představují vysokou kvalitu, zmiňme například lokomotivu BR 110, BR 120 (Sergej) nebo motorový vůz VT 137. Jízdní vlastnosti těchto modelů jsou prakticky srovnatelné s lokomotivou BR 132. Došlo dokonce i na první parní lokomotivu, kterou je řada BR 86. I ta se dočkala nového provedení pojezdu, nezbývá nám, než si počkat, až bude k dispozici, abychom mohli zhodnotit, jak se firmě Tillig nový pojezd vydařil.

Na několika dalších fotografiích najdete pro zajímavost porovnání určitých partií na BTTB a Roco modelu.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr.1 – Porovnání délky BTTB a ROCO modelu



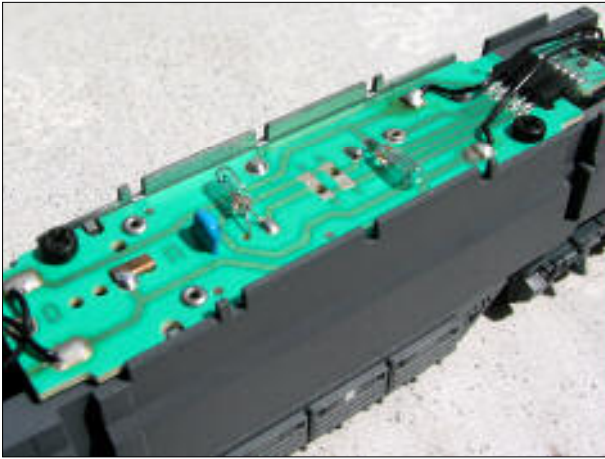
Obr.2 - Porovnání délky BTTB a ROCO modelu



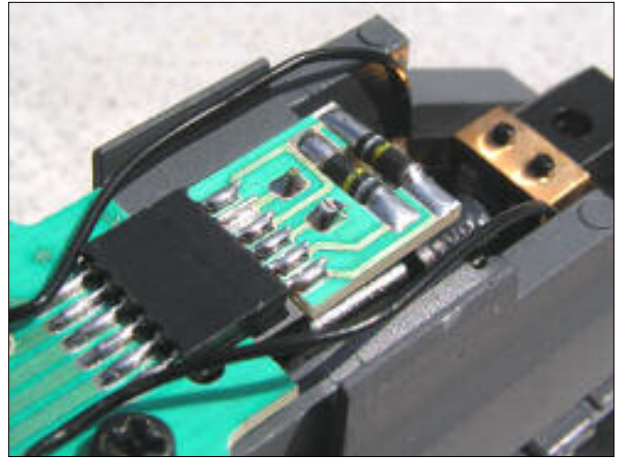
Obr.3 – Nádrže a baterie nemají být přesně uprostřed



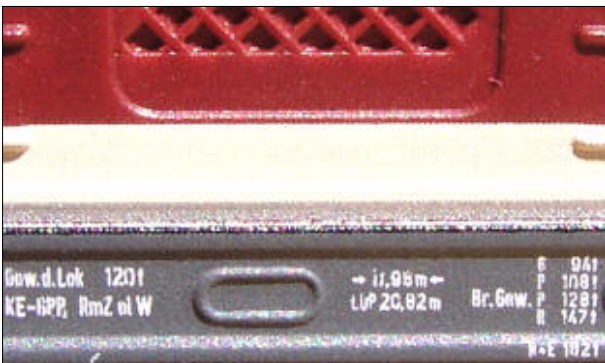
Obr.4 – Skříň BTTB modelu postrádá madla na čelech



Obr.5 – Po sejmutí skříně se nám odkryje plošný spoj



Obr.6 – Tento modul v analog. režimu nahrazuje dekodér



Obr.7 – Drtivá většina nápisů je čitelná pouhým okem



Obr.8 – Ukázka „kostrbatosti“ lemu nárazníků



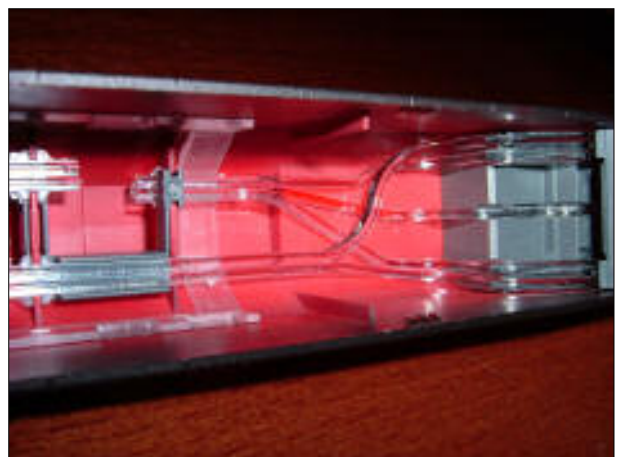
Obr.9 – Madla a rámy bočních oken jsou stříbrné



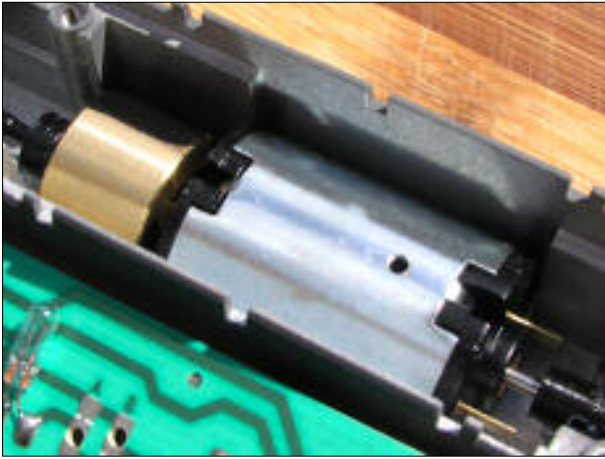
Obr.10 – V čelních sklech jsou imitace stěračů



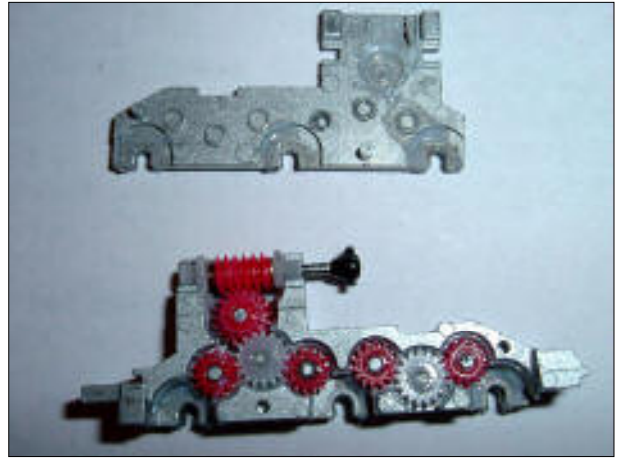
Obr.11 – Spleť světlovdů v útrobách skříně



Obr.12 – Spleť světlovdů v útrobách skříně - detail



Obr.13 – Motor se setrvačником



Obr.14 – Rozebraný podvozek



Obr. 15 – Boční pohled na kabinu BTTB



Obr.16 – Boční pohled na kabinu ROCO



Obr.17 – Detail masky podvozku BTTB



Obr.18 – Detail masky podvozku ROCO



Obr.19 – Střecha na stanovištěm BTTB



Obr.20 – Střecha na stanovištěm ROCO



Obr.21 – Houkačka BTTB



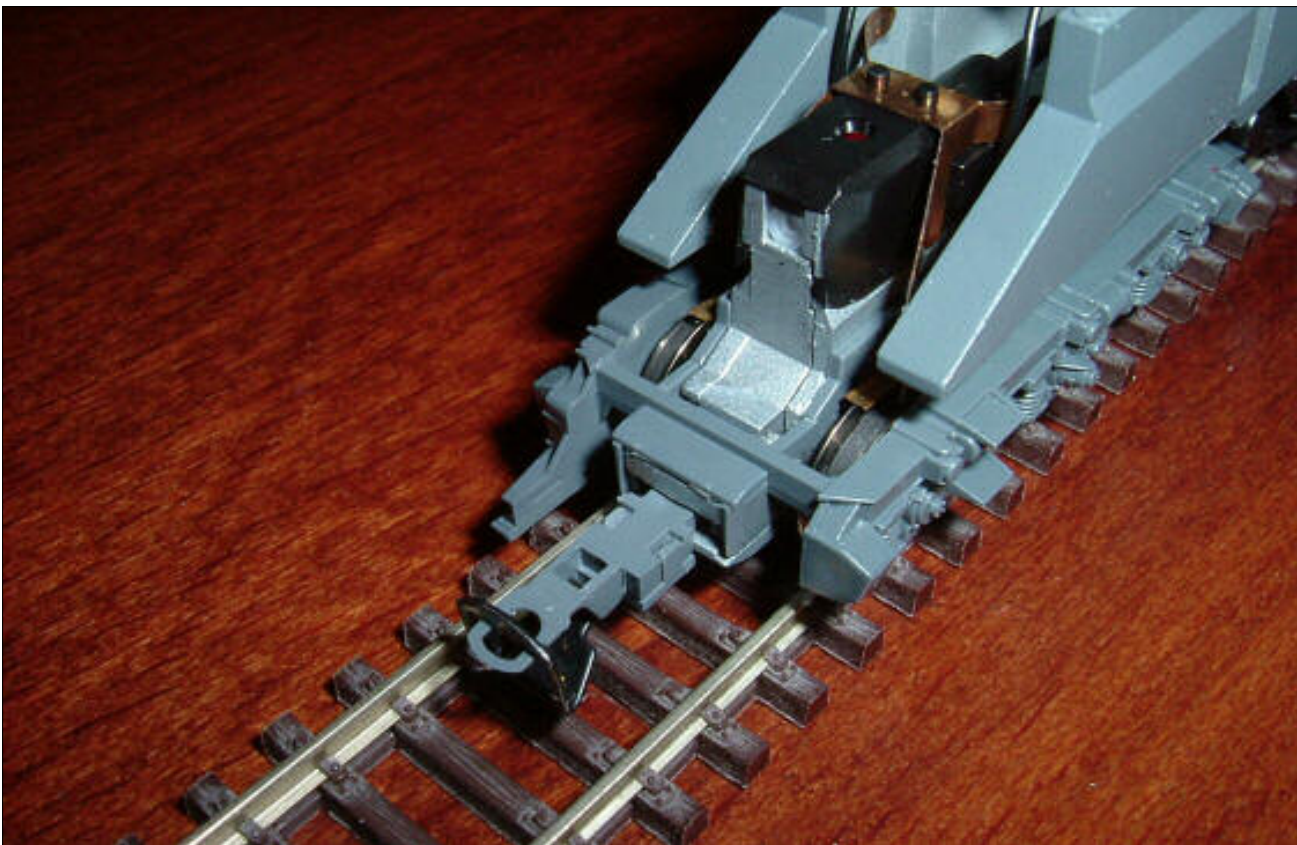
Obr.22 – Houkačka ROCO



Obr.23 – Střešní ventilátory BTTB



Obr.24 – Střešní ventilátory ROCO



Obr.25 – Detail uchycení spřáhla na modelu ROCO