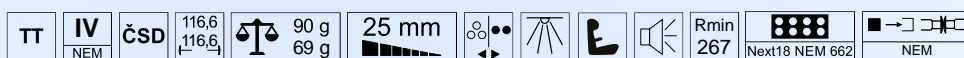


Roco

Když byl v katalogu pro rok 2019 firmou Kuehn oznámen model motorového vozu řady 810 včetně přívěsného vozu, nejedno modelářské srdce zaplesalo. Pro DS Model měla být jako limitovaná série vyrobena verze M 152.0 ČSD. Čas plynul, nic moc se nedělo, ale nakonec se na jednom z veletrhů objevil první vzorek skříně i pojezdu. To dávalo naději, že se Orchestrionu nakonec dočkáme. Bohužel se poté věci opět moc nehýbaly a nakonec vše došlo až do stádia ukončení činnosti firmy pana Kuehna. Výborným krokem však bylo postoupení prakticky celého výrobního programu firmě Roco, která věc chytila za správný konec a už nějakou dobu trh zásobuje krom svého sortimentu také množstvím dříve Kuehnových modelů v původních i nových verzích. Také v případě „stopadesátvojků“ se začalo blýskat na lepší časy a i když i tentokrát docházelo k posouvání termínů, modeláři se nakonec dočkali a vysněný model nyní brázdí jejich kolejiště. Vzhledem k jistým nepřesnostem původního návrhu se nakonec zřejmě jedná o výlisek z nové formy. Zde si troufám říci, že se čekání vyplatilo a model je na velice dobré úrovni, precizně zpracovaný a s překvapivě dobrými jízdními vlastnostmi. Navzdory tomu, že se jedná o dvounápravové vozidlo.

Pro zpracování recenze mám k dispozici zvukovou verzi setu motorového vozu a přívěsného vozu Blm v provedení ČSD katalogového čísla 7790001. Některé veličiny, měřitelné pouze v analogu, nebudou uvedeny.

TILLIG - kat. č. 7790001



Vzhled a vybavení

Set je balen v plastových boxech, v těch jsou vozy uloženy v igelitové výstelce a blistru. Přibalena je dokumentace a u motorového vozu ještě doplňky – záslepky pluhů a pro oba vozy plnohodnotné šroubovky a brzdové hadice. Samotné háky a zkrácené hadice jsou osazené z výroby.

Do útrobu vozu se lze dostat po vysunutí nárazníků, háků a brzdových hadic opatrným odehnutím bočnic a vysunutím skříně vzhůru, viz návod. Na pojezdu ji drží dvě západky v polovině délky bočnic. Skříň sedí velice přesně, je třeba ji vysouvat opatrně, aby se nevzpříčila. Pod interiérem, upevněným šesti zámečky, je hlavní DPS s patičí Next18 a dekodérem MS591N18. Výrobce uvádí, že maximální rozměry dekodéru mohou být 15 mm × 10 mm × 2,9 mm. V podlaze interiéru je pro dekodér připravený výstupek. Stejně tak je na druhé straně vozu připraven prostor pro reproduktor (ten je instalován i v analogové verzi), který zároveň slouží jako ozvučnice, i když malá. Nad interiérem je jedním šroubkem a jedním plochým čepem uchycena deska vnitřního osvětlení, na níž se nachází osm teple bílých ledek. Ty osvětlují velkoprostorový oddíl pro cestující. Zde by však bylo vhodnější pro imitaci zářivek použít spíše ledky studeně bílé. Teplá jsou pouze nouzová světla, na ty je intenzita svítu příliš vysoká. Osvětlení stanovišť chybí. Navíc není osvětleno ani WC, které by mělo svítit spolu s oddílem. S pojezdem je propojení provedeno pružnými dutinkovými kontakty. U obou vozů lze interiér při analogovém provozu rozsvítit při dostatečném napětí dotykem prstu v polovině délky střechy, též je to zmíněno v návodu. Oblast střechy pro dotykové ovládání je s deskou propojena také dutinkovým kontaktem. Interiér přípojného vozu je řešen obdobně.

Předmětem kritiky se stal vykrojený pluh kvůli spřáhlu. Nepůsobí to dobře, jenomže v TT je výška spřáhla daná tak, že to prostě takto nešikovně vychází. Možná by bylo vhodné čelo zkonstruovat způsobem, jakým je to např. u motorových lokomotiv Piko nebo u Kocoura Tillig, u nichž je celý pluh na kinematice a vychyluje se se spřáhlem. Tím by odpadla nutnost velkého otvoru. Alespoň částečné řešení nám ale Roco nabízí. Přibaleny jsou dvě záslepky, které se po vyjmutí spřáhla nasadí do šachty a velmi

přesně vyplní celý otvor. Po dosazení plnohodnotných šroubovek a hadic vypadá čelo velmi dobře. Modeláři, kteří potřebují během provozu soupravu objíždět a tedy mít spřáhla na obou čelech, mají v tomto případě smůlu.

Každý z vozů měří přes nárazníky 116,6 mm, což přepočtem na 13 992 mm velice přesně odpovídá reálným 13 970 mm. Průměr kol je 7,25 mm, ze skutečných 840 mm získáme rovných 7 mm. Na oknech jsou znázorněny hliníkové rámy i černé těsnění, pěkně vyvedené jsou též stěrače. Na výklopné části oken v oddíle pro cestující je natištěn symbol zakazující vyházovat předměty z oken. Nechybí znázornění klik, zámků, madel a obrouček světel. Na čelech jsou vybavená stanoviště, ale chybí jim dveře. Ve stěně je jen otvor, jímž do stanoviště prosvítá světlo z oddílu. Sedačky v oddíle pro cestující jsou červeně nabarvené. Povrchová úprava je celkově výborná, popisky ostré a čitelné, barevné přechody bezchybné. Zjistil jsem však, že se začínají stírat rámečky u dvou oken a okraj jednoho nárazníku. Na bočnicích jsou dobře patrné úchytky pro směrové tabule, na přívěsném voze i mřížka topení.

Vnější osvětlení je u motorového vozu čelní čtyřbodové teple bílé a koncové dvoubodové červené, u přívěsného vozu pouze dvoubodové červené. Přepíná se v závislosti na směru jízdy. Čtyřbodové proto, že v horním reflektoru jsou ledky dvě, pro každou svítilnu jedna. V digitálním režimu lze zvýšit intenzitu svitu čelních světel (všech současně) funkční klávesou F9. V manuálu je to uvedeno jako dálkové světlo. Horní reflektor bohužel není zapojen samostatně. Pokud budete v digitálním režimu připojovat vůz, dbejte na správnou orientaci, aby vám jeho konce nesvítily dovnitř vlaku.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pětipólový motor je opatřen dvěma setrvačníky o průměru cca 5 a síle 6 mm. Poháněna jsou obě dvojkolí, otočná podél svislé osy. Výkyv kolem podélné osy prakticky žádný není, ale zřejmě to nevádí, zatím jsem během jízd na čistých kolejkách nezaznamenal žádné výpadky napájení. Sběrače přiléhají na kola zezadu a sběr proudu funguje spolehlivě. U přívěsného vozu také sbírají proud všechna kola přes uložení dvojkolí, mají dělenou osu. I ten, na rozdíl od velikosti H0, jezdí výborně a absolutně bez odporu. Pokud by přeci jenom nastávaly problémy s napájením, provedu instalaci vodivých spřáhel, jako to mám u původní verze ze stavebnice nebo u jiných motorových vozů. Výrobce uvádí jako nejmenší průjezdný poloměr 286 mm, ale ani na 267 mm nejsou žádné problémy jak v tahu, tak při sunutí. Jízda je plynulá a celkem tichá. Motorák má rám z kovu a váží 90 g. S přívěsným vozem, který váží 69 g, zvládá stoupání 42 ‰ s přehledem. Ze zvědavosti jsem přidal ještě dva dvouosé plošinové vozy s delším rozvorem a jeden otevřený vůz Es, i s těmi vyjel stoupání bez komplikací. Víc jsem nezkoušel, delší než třívozová souprava po kolejišti stejně jezdit nebude.

Vozy jsou vybaveny kinematikami na obou čelech. Ty mají bohužel nežádoucí vůli, i v přímé poloze se jejich rameno posouvá zhruba o 1 mm. Navíc je zřejmě dost měkká pružinka, takže při jízdě v některých chvílích přívěsný vůz přiskakuje a odskakuje od motoráku v okamžiku, kdy kinematika přesáhne určitou polohu nebo se vozu zvýší jízdní odpor např. na srdcovkách. Dobře je to vidět na některých záznamech na YouTube.

Nejnižší rychlost, kterou dekodér dovolí, je téměř neměřitelná, ale vůz je stále v pohybu. Nejvyšší rychlost nastavená v dekodéru (CV5 = 200) odpovídá 94 km/h, předloha jezdila maximální rychlostí 80 km/h. Měřeno po zjetí cca 40 minut v každém směru. Po přerušení přívodu proudu model dojezdí do vzdálenosti 24 mm.

Závěr

Po modelech ze stavebnice LPH a později od MTB tu máme další, tentokrát zahraniční výrobek. Ač první dva jmenované nehodlám hanět, protože i ty si našly mnoho příznivců a já sám už dvacet let také jeden ze

stavebnice mám, úroveň Orchestrionu od Roco je trochu jinde. Je tvarově opravdu velice věrný své předloze, detailně a čistě zpracovaný, povrchová úprava je bezchybná a jízdní vlastnosti alespoň mého kousku jsou výborné. Samozřejmě i zde se najde nějaký prostor pro zlepšení, ne jeden modelář by ocenil samostatně spínatelný horní reflektor, studenou (zářivkovou) barvu vnitřního osvětlení, možnost osvětlení stanovišť nebo jednu kyvnou nápravu pro lepší kopírování nerovností trati, ale navzdory tomu je tento model stále na pomyslném nejvyšším stupínku. A komu by snad nevyhovoval tovární zvuk, může sáhnout po alternativě a nechat si nahrát Jackův projekt. Já k tomu zřejmě přistoupím také. Pak už bude k dokonalosti opravdu jenom malý krůček.

Věřím, že v budoucnu na trh přijdou ještě další varianty, možností je po padesátiletém období existence tohoto motoráku opravdu dost. A pro milovníky pohádek je k dispozici ještě smyšlená verze DR ze IV. epochy jako řada 174 pod katalogovými čísly 7780006/7790006.

Informace o předloze naleznete na [Wikipedii](#).

PŘEHLED FUNKCÍ

| | | | | | |
|-----------|--------------------------------|------------|---------------------------|------------|------------------------------|
| F0 | Světla | F9 | Dálkové světlo | F18 | Staniční hlášení česky 1 |
| F1 | Zvuk | F10 | Ventilátory | F19 | Staniční hlášení česky 2 |
| F2 | Houkačka „Povolte brzdy úplně“ | F11 | Topení v kabině | F20 | Staniční hlášení česky 3 |
| F3 | Houkačka dlouhá | F12 | Zhasnutí světel na čele 2 | F21 | Staniční hlášení slovensky 1 |
| F4 | Píšťalka průvodčího | F13 | Zhasnutí světel na čele 1 | F22 | Staniční hlášení slovensky 2 |
| F5 | Šroubovka | F14 | Ztlumení zvuku | F23 | Otevření/zavření dveří |
| F6 | Režim posunu | F15 | Vnitřní osvětlení | F24 | Pískování |
| F7 | Skřípání v oblouku | F16 | Předehříváč | F25 | Zesílení zvuku |
| F8 | Kompresor | F17 | Jízda výběhem | F26 | Zeslabení zvuku |

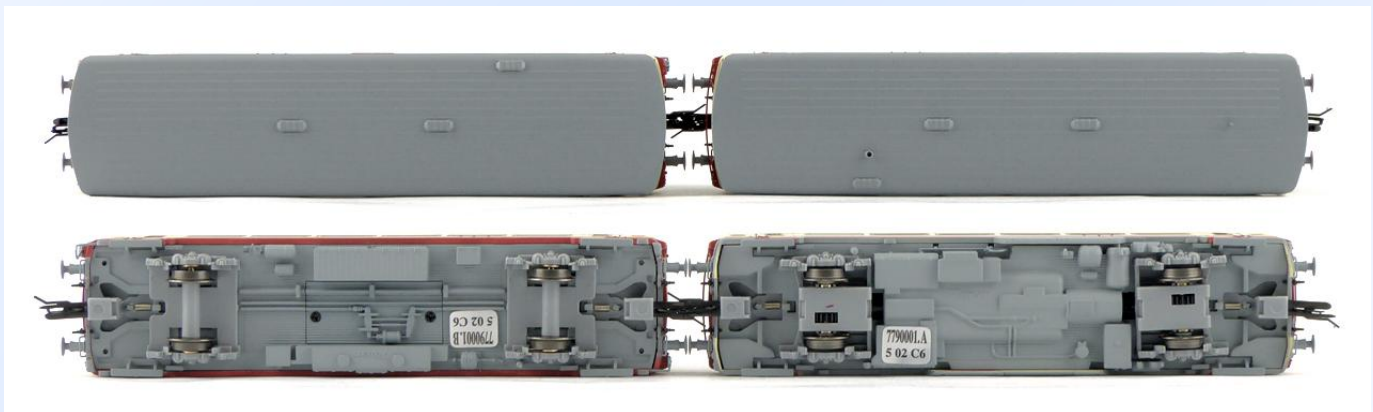
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



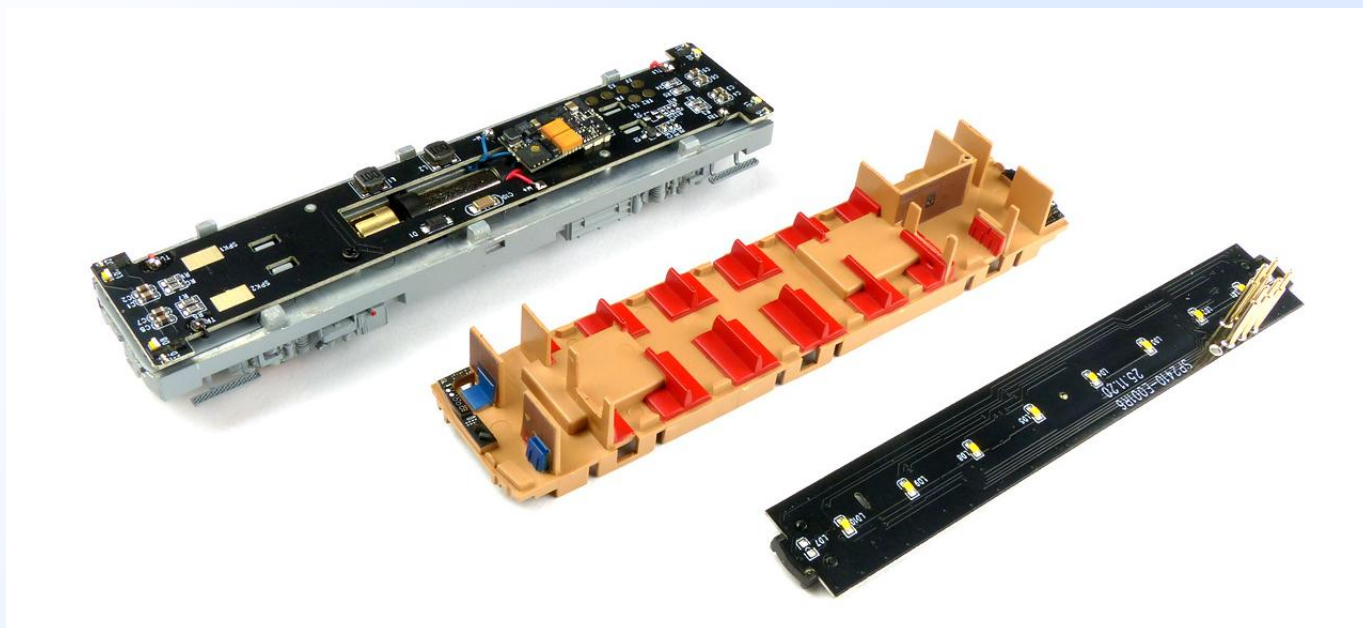
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy na motorový a přívěsný vůz.



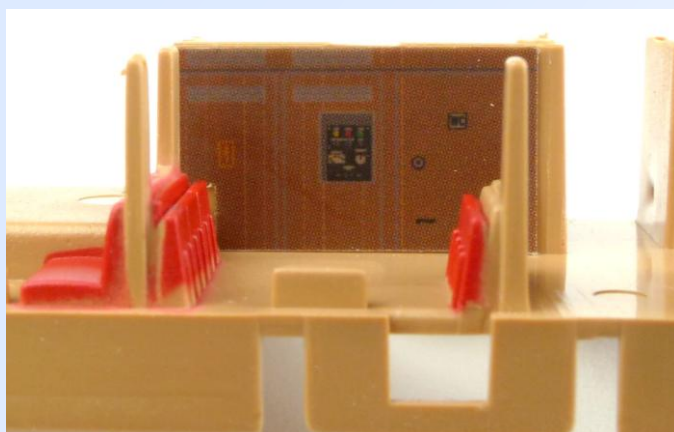
Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohledy.



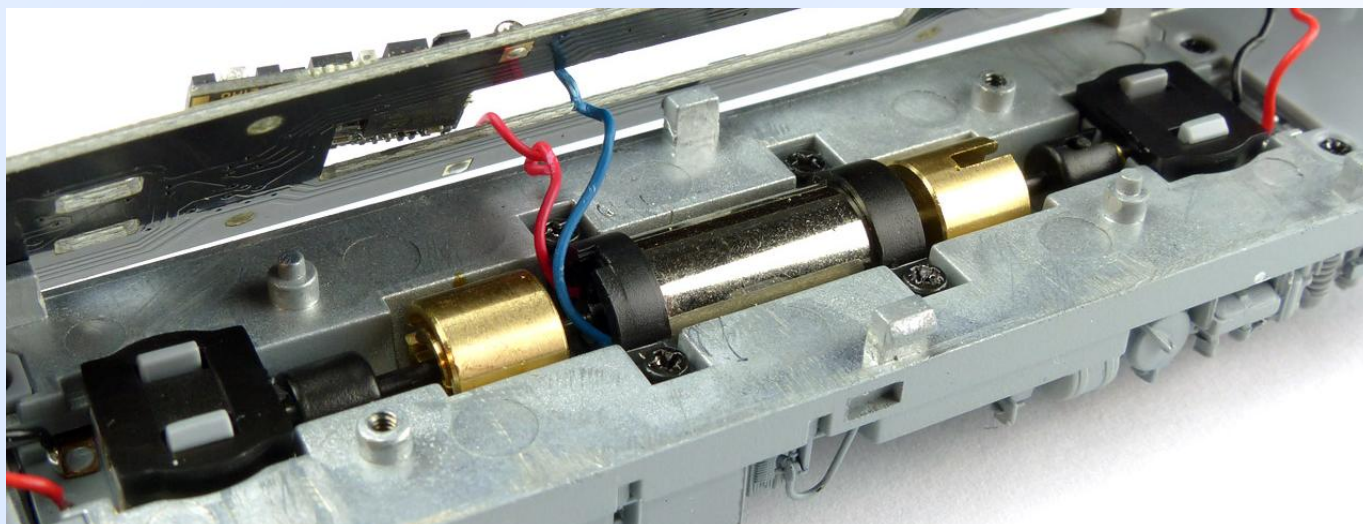
Obr. 7 a 8: Ukázka popisek.



Obr. 9: Interiér motorového vozu.



Obr. 10 a 11: Interiér motorového vozu.



Obr. 12: Pohon modelu.



Obr. 13: Detail čela s nasazenou záslepkou pluhu.



Obr. 14: Celkový pohled na modely.