

☺ NEJSTARŠÍ A NEJNOVĚJŠÍ SERGEJ ☺ (28.01.2010)

Na internetu se už na několika stránkách pojednávalo o novém modelu Sergeje od firmy Roco. Došlo občas i na srovnání tohoto se starším modelem Tillig. Nikdo však ještě neměl dostatek odvahy, aby se pokusil konfrontovat nejnovější model s tím nejstarším. Možná proto, že by tím mohl poškodit obchodní zájmy současného výrobce. Přitom by si to původní model vzhledem ke svým zásluhám rozhodně zasloužil. On byl tím, kdo nás vedl při prvních krůčcích během seznamování s modelovou železnicí, on byl tím, kdo nám po oválu z plechových kolejí tahal 2 až 3-vozové vláčky. Trpělivě snášel naše závodnické ambice a se zaťatými zuby projížděl tramvajové oblouky v plné rychlosti. Už proto bychom mu měli věnovat několik řádků... ☺ Ano, jedná se o Sergeje ze startsetu, který se poprvé objevil v katalogu tehdejšího východoněmeckého výrobce Zeuke (později BerlinerTTBahnen) v roce 1972.

Již na první pohled je zřejmé, že výrobce věnoval nejvyšší pečlivost i těm nejmenším detailům. Model má vše, co má prvotřídní model mít. Firma Zeuke nezapomněla ani na mřížku na čele stroje, ani na chromovanou lištu pod okny, která je z velice kvalitního a v neposlední řadě inteligentního materiálu. Sám totiž dokáže po několika letech provozu vytvořit na povrchu lišty realistickou patinu. ☺ Rovněž masky podvozků jsou vyvedeny velice podrobně. Najdeme tam imitaci pružin, vzduchových hadic, na rámu pak stupačky i vzduchovky. Bravumě si výrobce poradil i s nádrží mezi podvozky. Na skříni modelu jsou veškeré prolisy jako na předloze. Dokonce i lamely žaluzií na bočnicích jsou vodorovné, což třeba na současném modelu Tillig není. Ani elipsovité výrobní tabulka nebyla pominuta. Za zmínku stojí rovněž kovová madla u dveří stanoviště strojvedoucího. Model Roco je má bohužel v barvě skříně.

Model ztvárňuje verzi bez tlumiče. Partii střechy byla věnována též velká pozornost, pozorovatele zaujmou například nýty nebo mříž ventilátoru. Vše je naprosto podrobně vyvedeno.

Z úsporných důvodů bylo přistoupeno k několika kompromisům, které však nepostřehne ani soudní znalec v oboru železničního modelářství. Lokomotiva, ač v reálu šestnápravová, má v tomto případě nápravy pouze dvě. Ovšem tato skutečnost je dokonale maskována, tudíž o tom téměř nikdo z majitelů dodnes neví. ☺ Stejně tak délka stroje přes nárazníky, která činí 123 mm, je o 23 mm menší, než by měla po přepočtu být. Avšak tvar i celkové proporce modelu jsou pojaty tak, že lokomotivy, ač v délce rozdílné, zdají se být naprosto stejně dlouhé. ☺

Tažná síla je samozřejmě srovnatelná s nejnovějším modelem Roco. Výkon, který firma Roco musela rozložit mezi 6 náprav, dokázala firma Zeuke napasovat na pouhé dvě zmiňované nápravy. Navíc při návrhu stroje se konstruktéři zachovali mímě řečeno nadčasově. Hluk, za který se dnes platí v podobě výdajů za zvukový dekodér, dokázal obstarat vlastní motor, a to dokonce v analogovém režimu! Na tehdejší dobu to bylo něco nevídaného! ☺

Jak je vidět, tak už před téměř 40 lety se na východoevropském trhu objevovaly naprosto bezkonkurenční modely, jejichž kvalita i při poměrně nízkých nákladech na vývoj a výrobu nedozírně přesahovala kvalitu modelů ze západních buržoazií zatuchlých zemí. ☺ Není proto divu, že odhodlaní jedinci z řad socialistické mládeže měli již od útlého dětství perfektní zázemí a výborné předpoklady stát se kvalitním modelářem. K tomu je nutno přičíst kvalifikované organizované vedení v pionýrských organizacích, Svazarmu a podobně. Úspěch takto vychovaného železničního modeláře byl prakticky jistý. ☺

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr.1 – Obrázek z katalogu Zeuke 1972.



Obr.2 - Setkání nejstaršího Sergeje s nejnovějším. Na první pohled dva identické stroje. ©



Obr.3 – Pohled na čelní partie obou modelů. Najdete rozdíl?



Obr.4 – V detailech si původní model nic nezadá s modelem Roco. ©



Obr.5 – Rovněž střešní partie jsou provedeny s největší pečlivostí. ©



Obr.6 – Lamely žaluzií jsou správně dle předlohy vodorovné, madla u dveří kovová, lišta pod okny dobře napatinovaná.



Obr.7 – K partiím podvozku není co dodat. Dokonalost sama. ©



Obr.8 – Setkání všech tří generací Sergejů.



Obr.9 – Lokomotivní vlak sestavený ze tří generací Sergejů.



Obr.10 – Ani těžký uhelný vlak není pro nejstaršího Sergeje problém. ☺