PARNÍ LOKOMOTIVA 18.201 OD FIRMY ROCO *(15.11.2010)*

Autor textu a fotografií: Miloš Müller

Obecně

Firma Roco se rozhodla, že modeláře ve velikosti TT bude obdarovávat pořád nějakými lahůdkami. Nyní přichází na trh s další parní lokomotivou, a to ne ledajakou. Připravila pro nás model slavného rychlíkového stroje 18.201, a to v obou barevných provedeních. Nabízí jak analogovou, tak i digitální verzi včetně zvuku. Skutečná lokomotiva byla vyrobena v jediném exempláři a kromě toho, že se jedná o nejrychlejší provozní parní lokomotivu na světě, je na ní zajímavé to, že v letech 2002 až 2005 byla přestříkána z původního zeleného nátěru do rubínově červené barvy (sponzorováno právě firmou Roco), a poté opět vrácena zpět do barvy zelené. Cenově je tento model postaven poněkud výše, a proto si jej asi pořídí pouze opravdoví nadšenci do německých parních strojů. Nicméně i tak nebude od věci napsat pár slov nejen pro zájemce o koupi této krasavice.

První změna nastala v balení (1). Krabička ze všech stran vystlaná molitanem se již zřejmě stává minulostí. Cosi naznačuje i nápis „Die Innovation der Modellbahn". Model je uložen v plastovém pouzdře (2), v dotykových bodech a exponovaných místech je chráněn celkem pěti vloženými kousky bílého molitanu. Víko krabičky má velké okénko, přes které je model dobře vidět. Je to sice na pohled líbivé, ovšem ohledně ochrany modelu je to tak nějak krok zpátky. Já osobně si odpustím pohled na model v krabičce a uvítám bezpečnější balení pro případ občasné přepravy. Model sice v plastovém pouzdře sedí dobře, ale dát ho zpátky určitě zabere mnohem více času, než tomu bylo dříve. Asi to bude vyžadovat i určitý cvik při vkládání molitanových výstelek, kde hrozí skřípnutí nebo ulomení detailů... je to samozřejmě věc názoru.

Vzhled

Ten pocit všichni známe. Nová „mašinka" leží před námi nerozbalená v krabičce, je tu určité očekávání, napětí... v mém případě však došlo po vybalení i k rozladění a zklamání. Dlouhá stupačka v přední části modelu (3) je pro větší věrnost stříknutá černě, ale na jedné straně je lak odloupnutý. Nárazníky mají bílé lemování, ale opět... na jednom místě odloupnuté (4). Červený kovový rám podvozku - při pohledu zespodu zase (zřejmě při sesazování) odloupnutý lak. Rovněž eleganní stříbrný proužek na hraně komína (5) spíše zdůrazní, že začištění tohoto dílu před nástřikem se jaksi nekonalo. ☹ Možná jsem jenom neměl štěstí na ten správný „kus", vše je samozřejmě opravitelné, ale je to trochu moc zjevných vad na model, který patří v produkci firmy Roco k těm nejprestižnějším (zejména cenově). Jako výsměch pak působí vložený kupón výstupního kontrolora s číslem 7. ☺

Ale abychom jenom neupozorňovali na chyby, je nutno říci, že konstrukčně i koncepčně se model velice povedl. Působí impozantně, konstruktéři se snažili znázornit maximum jemných detailů, zejména na kotli a rozvodech (6 a 7), což se i podařilo. Nástřik i potisk (8) je přesný a jemný. Pouze použitý odstín zeleného nátěru mi připadá o něco světlejší, než by měl ve skutečnosti být, v porovnání s fotografiemi skutečného stroje a rovněž i s modelem v H0 od stejného výrobce. Osvětlení je provedeno teple bílými LED, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Ovšem pozor, tendrem napřed může jet tato lokomotiva pouze jako lokomotivní vlak, neboť vepředu není instalována šachta na spřáhlo! Nevadí, o to více pak vyniknou dodatečně osazené doplňky (4).

K modelu je přiloženo pouze nové spřáhlo vlastní konstrukce firmy Roco (9 a 10), do normované šachty však lze nacvaknout bez problémů například v současnosti používané spřáhlo firmy Tillig.

Zvuk: v první řadě musím uvést na pravou míru informaci o umístění reproduktoru. Reproduktor je v kotli, a to i navzdory přesvědčivé odpovědi zástupce firmy Roco, který model předváděl na Model Hobby Spiel v Lipsku a tvrdil, že reproduktor je v tendru. Tam je umístěn dekodér Zimo (11) - další změna, již ne ESU. Oficiálně ale tuto informaci výrobce nikde neuvádí. Veškeré manuály přiložené k modelu jsou pod hlavičkou Roco, je tam však malá zmínka, že bližší informace se dají nalézt na „zimo.at". Hlasitost i paleta zvukových efektů jsou nadstandardní a potvrzují, že tato značka patří na trhu lokomotivních dekodérů k absolutní špičce.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon modelu je opět v tendru, stejně jako u předchozí páry BR 44. Došlo tu však ke změně. Tendr má sice prakticky shodnou koncepci, ale na druhé a třetí nápravě (běžné proud sbírající) už nejsou bandáže (12). U BR 44 byly vždy na jednom kole kvůli zabránění „smykování"). Navíc jsou mnohem širší sběrače proudu. Lokomotiva také sbírá všemi třemi spřaženými dvojkolími, takže jízdní vlastnosti jsou, díky velmi spolehlivému sběru, výborné a jízda plynulá.

Po prvních 15 minutách „záběhu" modelu jízdou vpřed i vzad se zvuk motorku výrazně ztišil. Je opravdu důležité tuto „oživovací" proceduru u nových modelů nepodceňovat. Zvuk motorku je po zajetí jemný, kultivovaný, jízda i v minimální rychlosti zcela plynulá. Hmotnost modelu je na úrovni BR 44, kovový je téměř celý tendr i velmi masivní rám lokomotivy. Spojení lokomotivy s tendrem je „napevno" (15 a 16). Provedení rozvodů je plastové, ale velmi věrné (7). A je tu ještě jedna „vychytávka". Pro zabezpečení spolehlivého průjezdu oblouků menších poloměrů jsou obě boční spodní části budky strojvedoucího (pod vodorovným červeným pruhem) mírně odklápěcí (17). V „základní" poloze je drží pružinka. Umožňuje to zadnímu běhounu pod kabinou velké vychýlení do strany. V ostřejším oblouku si běhoun sám spodek budky „odtlačí". Vůle těchto pohyblivých částí je asi 3 mm. Vyzkoušená bezproblémová průjeznost oblouky je do 310 mm, ale lokomotiva si poradila i s jedním „brutus" esíčkem z flexy, které na kolejišti mám. ☺

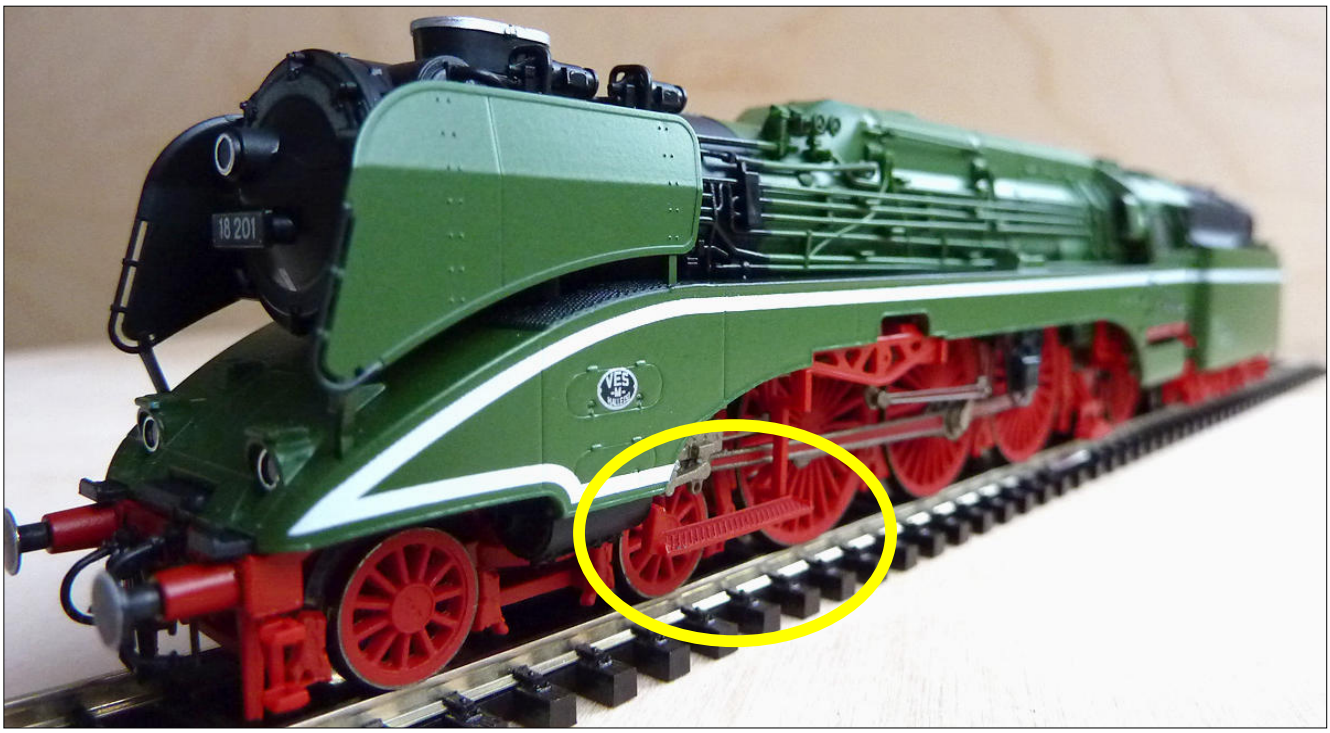
Závěr

Až na těch pár uvedených „maličkostí" je 18.201 z mého pohledu velmi povedený model. V „téčku" je to první pára ozvučená přímo z výroby, což je svým způsobem také určitý historický mezník a velký příslib pro toto měřítko do budoucna. Nezbývá víc, než se těšit na další novinky firmy Roco a konkurenčnímu Tilligu popřát, aby tu hozenou rukavici rychle zvedl. ☺

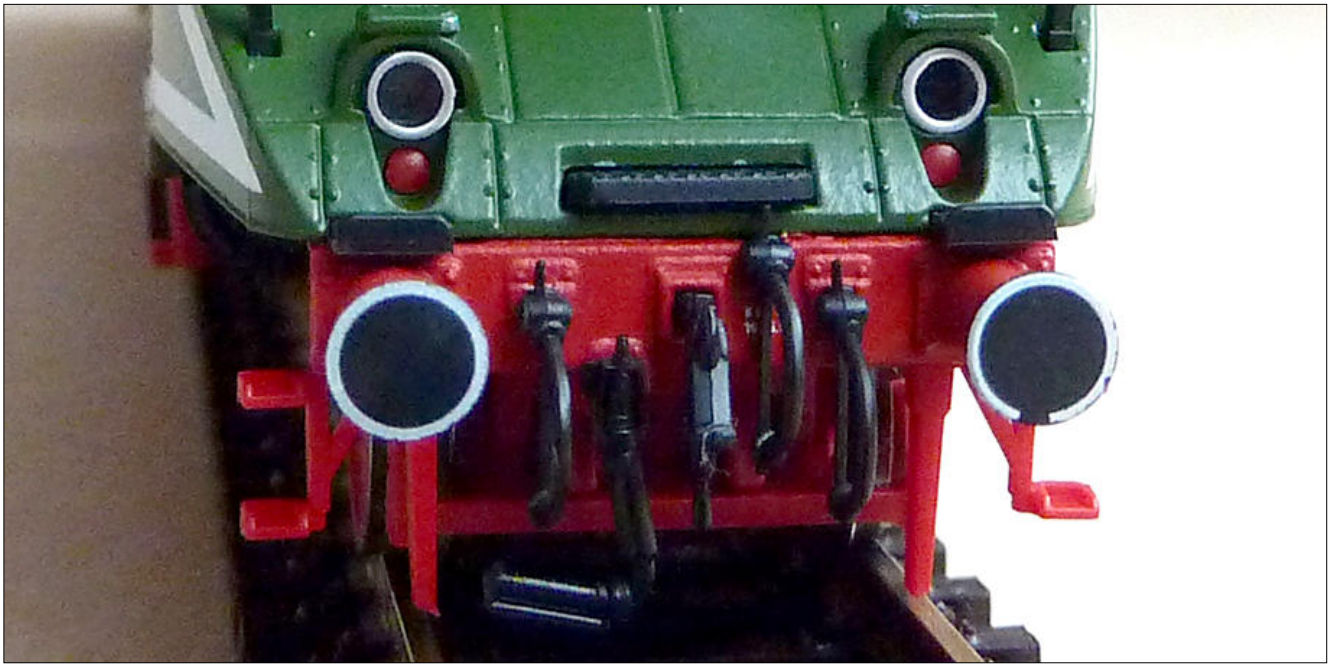
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA

Obr.1 – Takto je model balený.

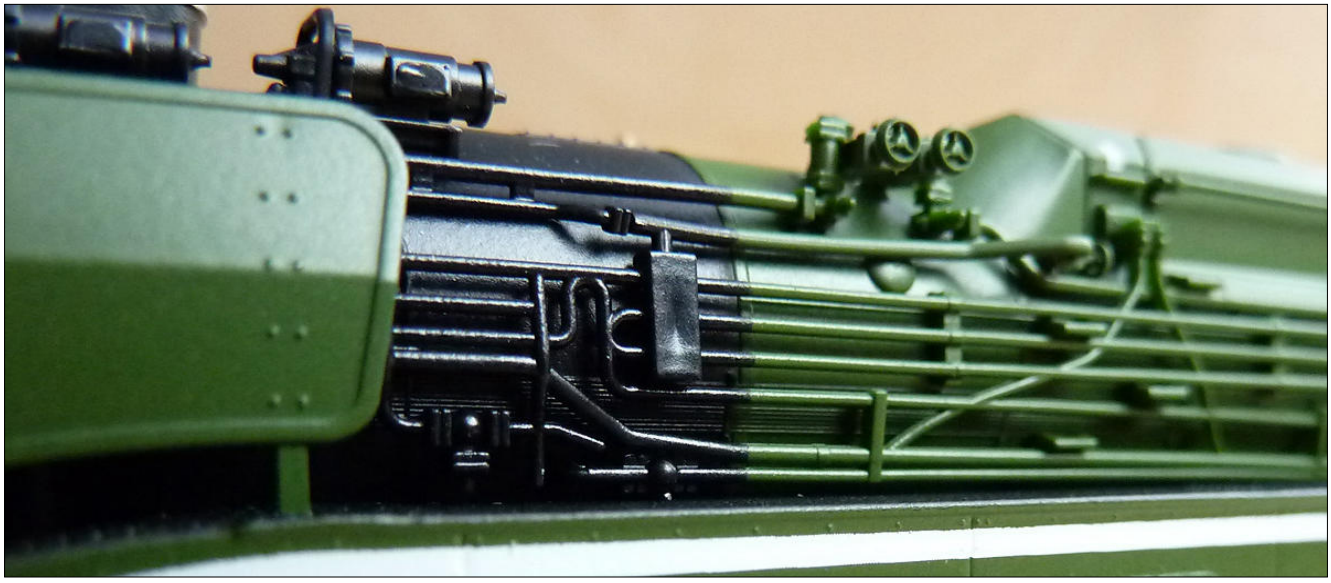
Obr.2 – Model uložený v plastovém pouzdru.



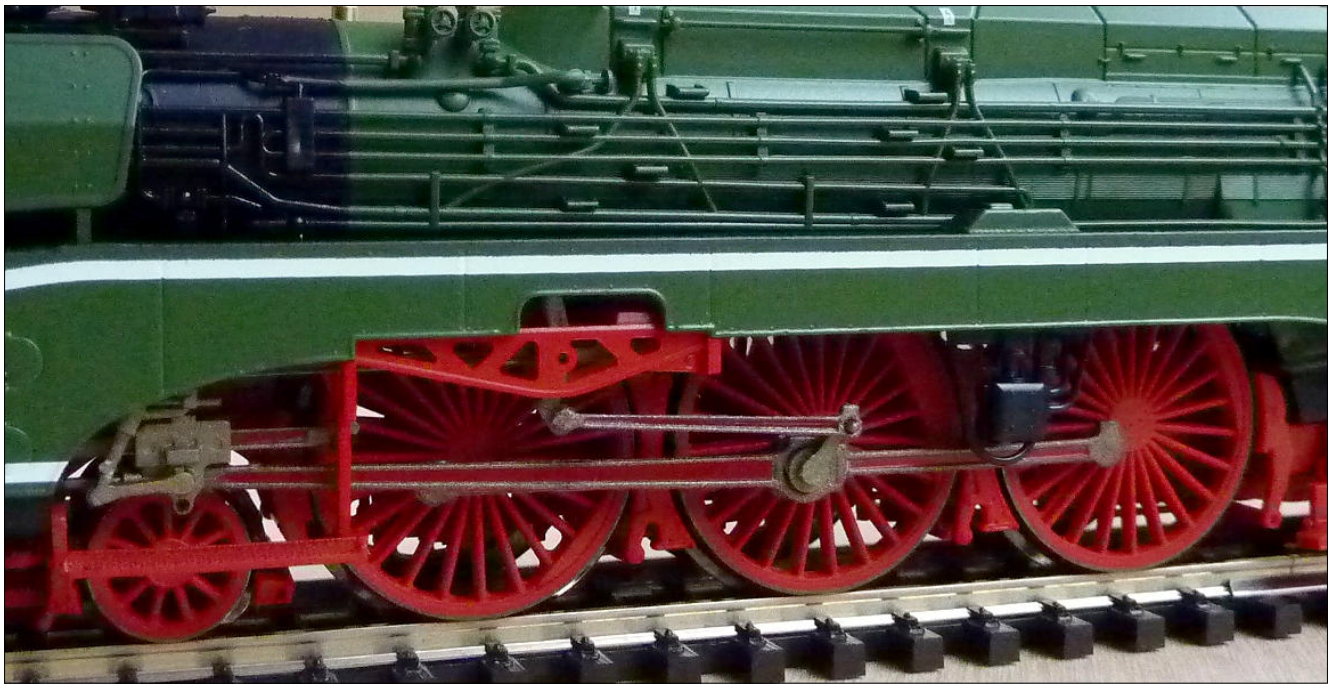
Obr.3 – Podlouhlá stupačka u válců byla původně černá. Lak se ale loupal.


Obr.4 – Detaily na čele stroje a odloupnutý lem nárazníku.

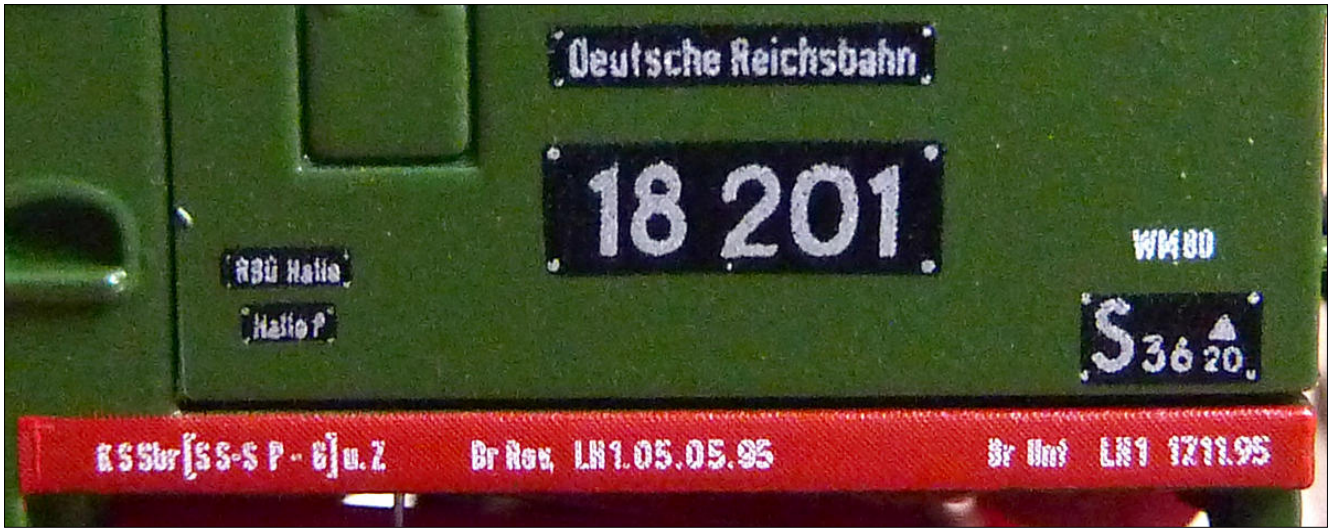

Obr.5 – Stříbrný proužek na hraně komína spíše zdůrazní, že začištění tohoto dílu před nástřikem se jaksi nekonalo.



Obr.6 – Detaily na kotli.

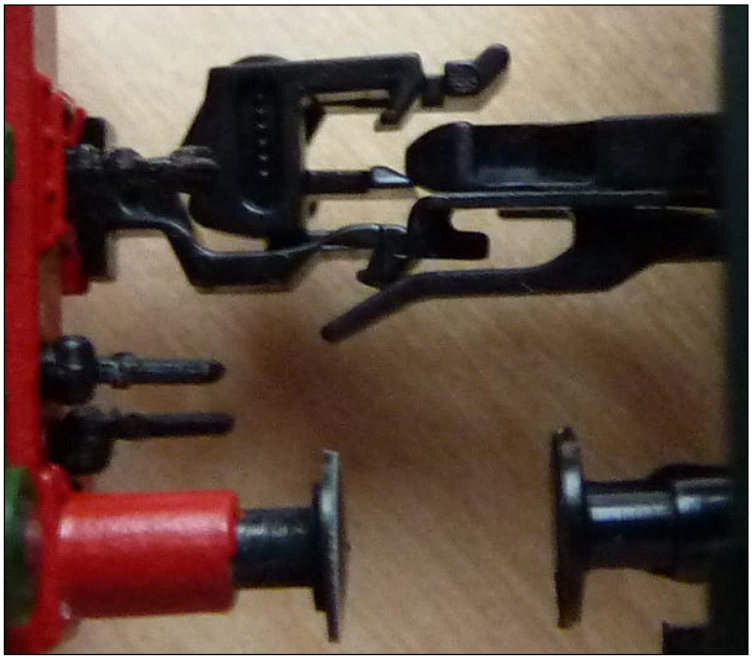


Obr.7 – Detail rozvodů.

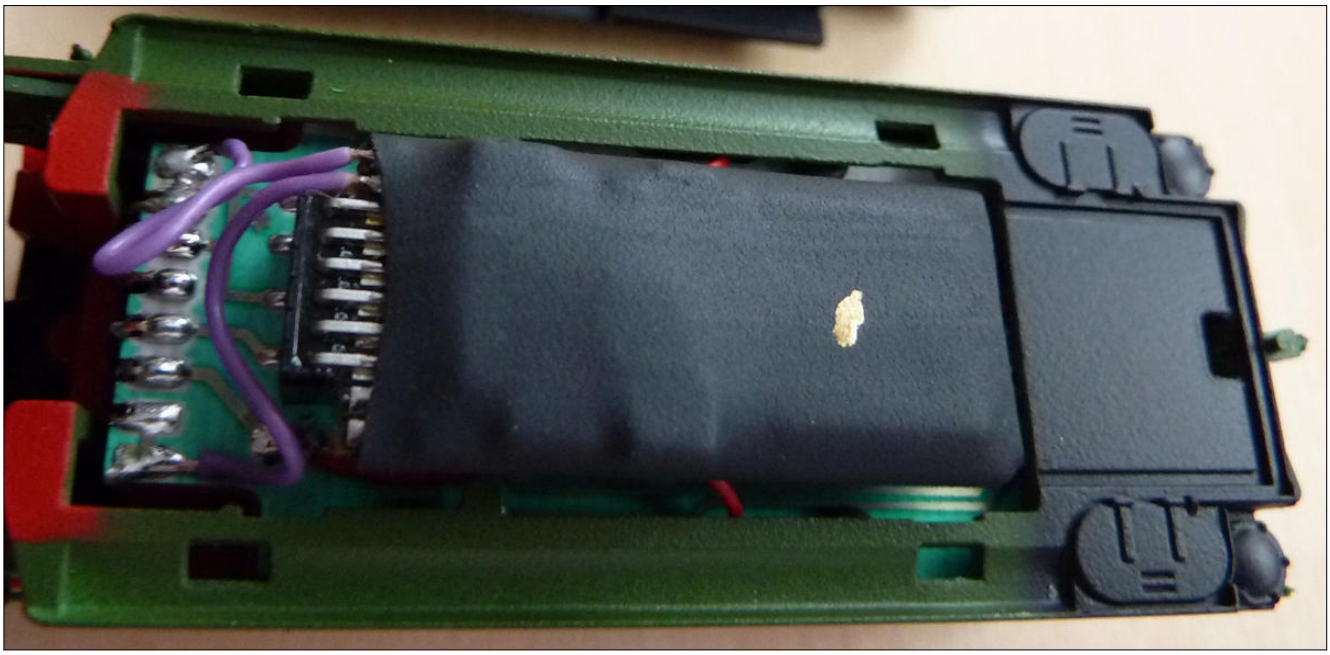


Obr.8 – Detail popisků.

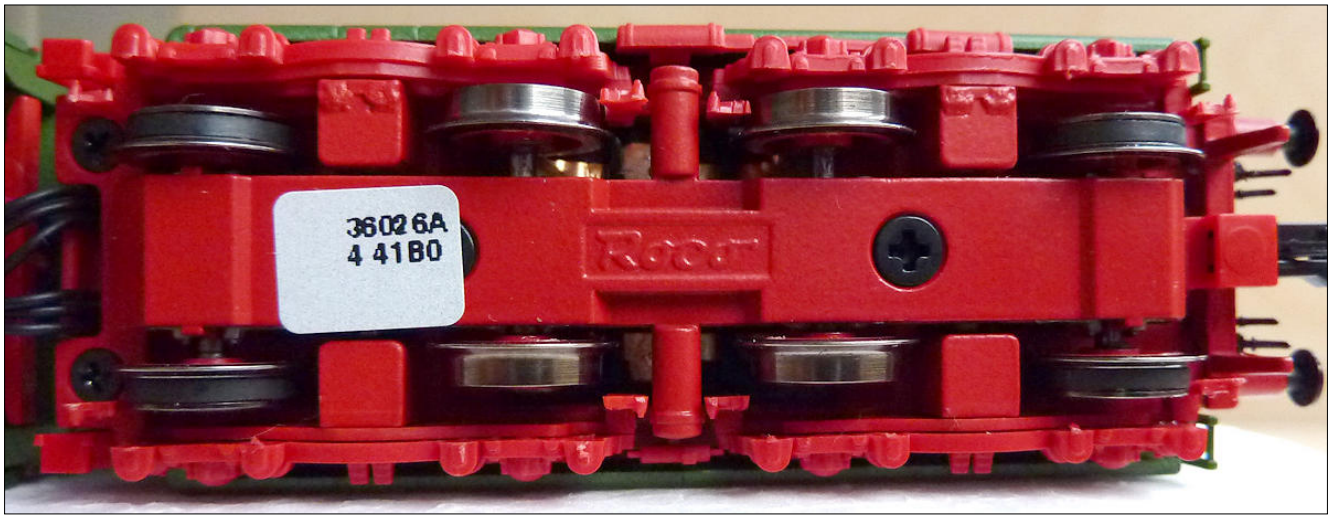
Obr.9 – Nové spřáhlo Roco.



Obr.10 – Nové spřáhlo Roco vs. spřáhlo Tillig – plně nekompatibilní.



Obr.11 – V tendru je umístěn dekodér Zimo.

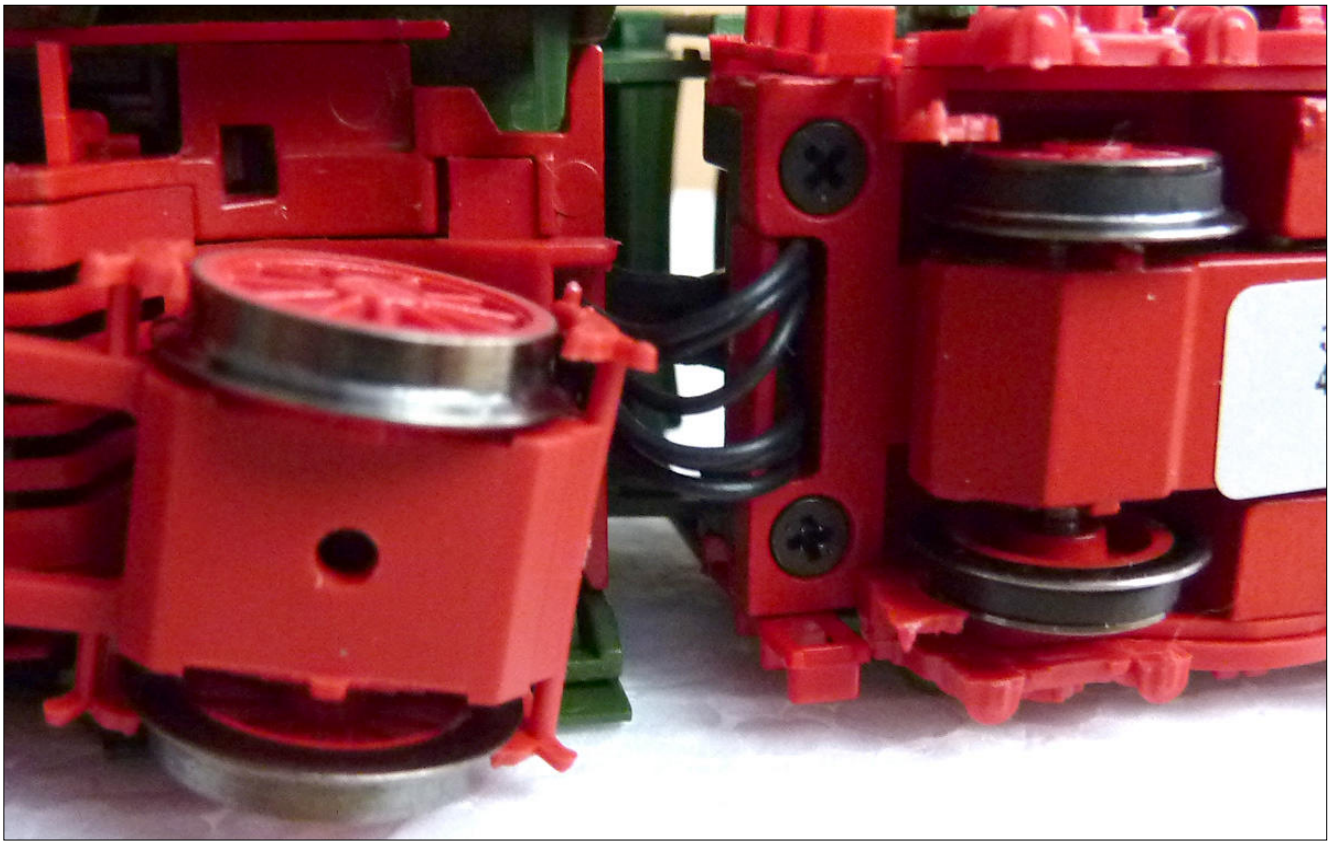


Obr.12 – Pojezd tendru. Nehnané nápravy již nejsou opatřeny bandáží (na rozdíl od BR 44).

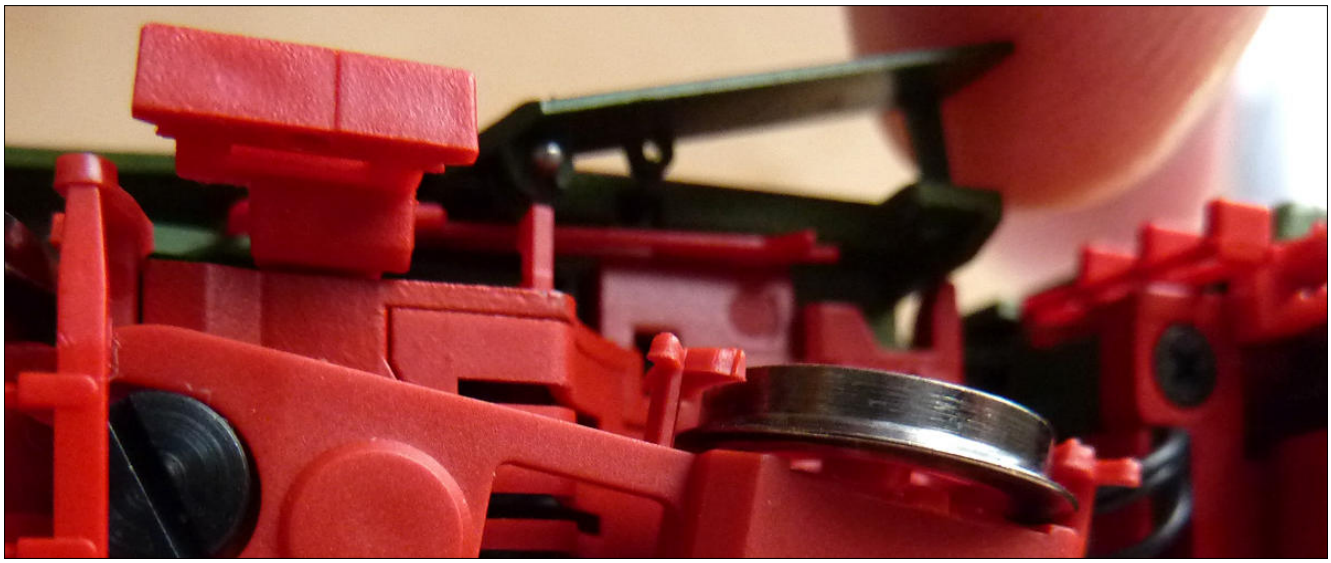
Obr.13 – Celkový pohled na tendr.

Obr.14 – Čelní partie tendru.

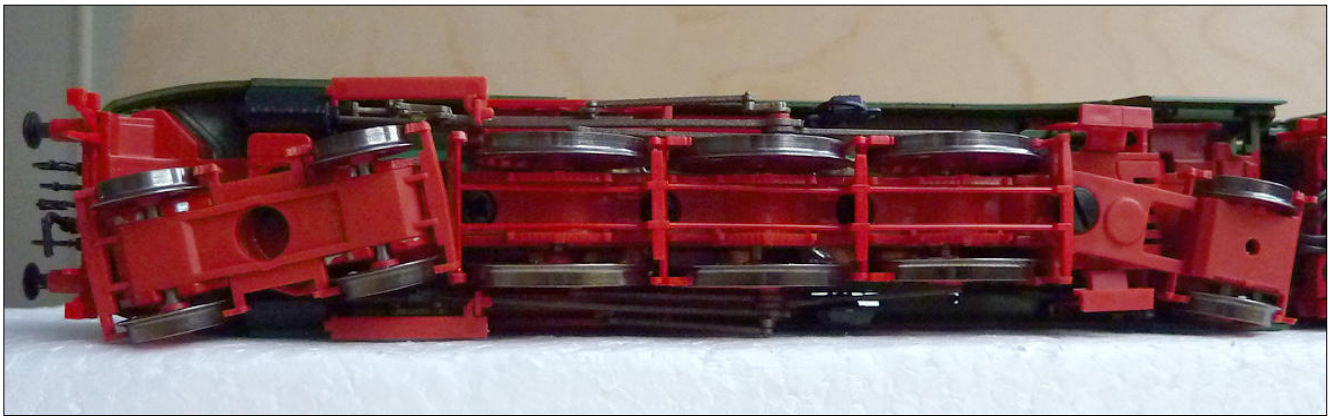
Obr.15 – Pevné spojení lokomotivy a tendru.



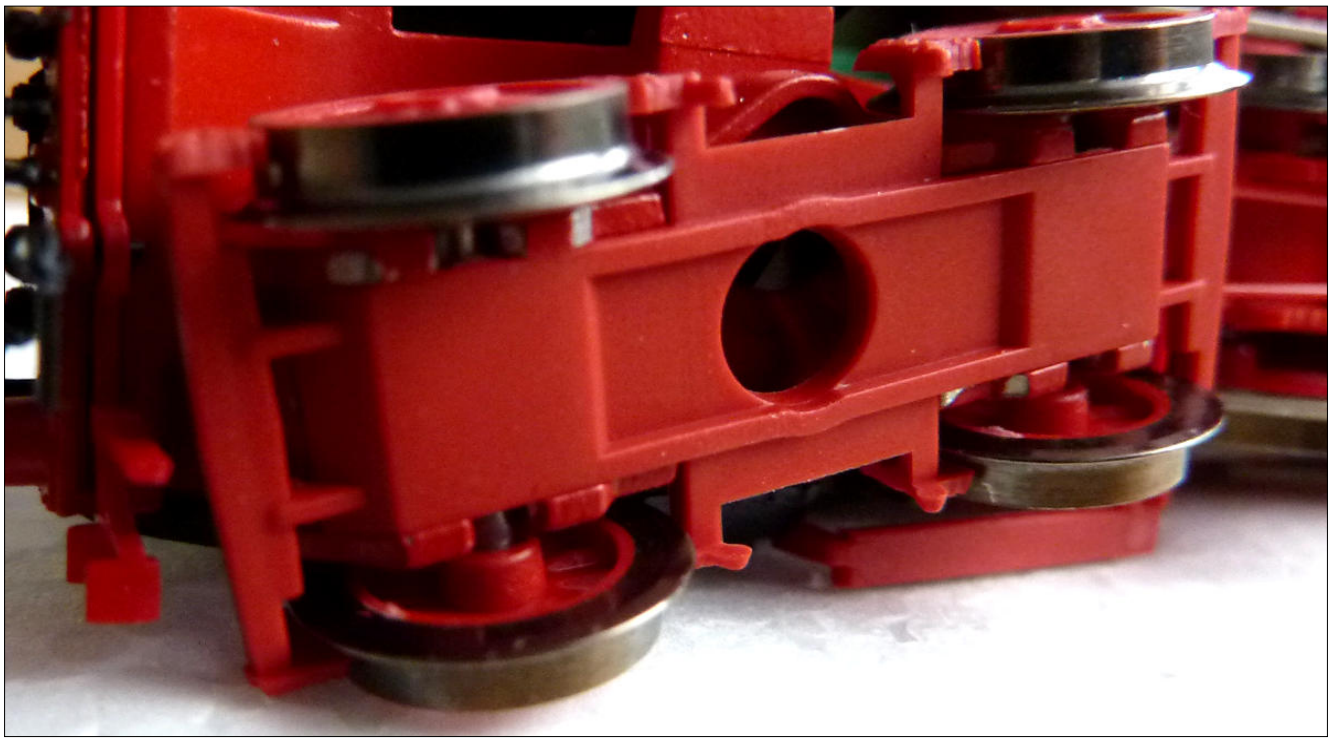
Obr.16 – Pevné spojení lokomotivy a tendru.



Obr.17 – Odklápěcí spodní část bočnice budky u zadního behounu.



Obr.18 – Pohled na pojezd lokomotivy.



Obr.19 – Přední podvozek lokomotivy.

Obr.20 – Celkový pohled na model.

Obr.21 – Lokomotiva 18.201 v krajině.