

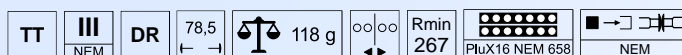
**BECKMANN** TT  
Sammelermodelle aus Berlin

Lokomotiva řady 89.0, dříve pruská T8, byla určena pro vozbu nákladních vlaků. Původně však bylo zamýšleno lokomotivy využívat též pro osobní dopravu v Berlíně a na vedlejších tratích, ovšem vzhledem ke špatným jízdním vlastnostem byly nakonec provozovány pouze v posunovací službě a na místních nákladních vlcích. V letech 1906 až 1908 bylo vyrobeno 100 kusů, z nichž 80 bylo ve stavu Deutsche Reichsbahn ještě v roce 1923, v roce 1925 to bylo 78 strojů. Byly označeny jako řada 89.0 s čísly 89 001–078. Kvůli zmíněným špatným provozním vlastnostem je však brzy čekal odprodej soukromým železnicím. Po první světové válce přišlo deset strojů do Polska, PKP je označily jako Tkh3.

V roce 1938 se díky znárodnění Lokalbahn AG München vrátily k Deutsche Reichsbahn dvě lokomotivy jako 89 1001 a 1002. Po znárodnění Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft v roce 1941 přišly k Deutsche Reichsbahn další dvě T8 jako 89 1003 a 1004. Další dva kusy přišly k Deutsche Reichsbahn v důsledku znárodnění soukromých železnic 1. dubna 1949 jako 89 6476 a 6576. Poslední lokomotiva zůstala v provozu až do roku 1965. Deutsche Bundesbahn měla jedno vozidlo jako vlečkovou lokomotivu, která byla až do roku 1964 umístěna v opravných Schwerte. Stroj 89 1004 byl zachován jako muzejní lokomotiva v DB Museum Halle (Saale).

Do velikosti TT tuto lokomotivu převedla firma Beckmann. Popisovat budu analogovou verzi modelu katalogového čísla 1010800 v provedení DR ze III. epochy. Touto recenzí navazuji na článek v sekci Zápisky z 2. února 2020. Model mám nyní k dispozici osobně a mohu provést podrobnější rozbor.

**BECKMANN - kat. č. 1010800**



#### Vzhled a vybavení

Model je balen v menší kartonové krabičce, která je vyplněna molitanovou výstelkou ze všech stran. Velikost krabičky odpovídá rozměrům modelu, není přehnaně velká. Přibaleny jsou listy s popisem a pokyny. Doplnky zde nejsou, pro instalaci háků a brzdových hadic musí modelář sáhnout do vlastních zásob. Otvory jsou však pouze na předním čele. Kola mají jemné paprsky v odpovídajícím počtu, rozvod je kovový, brunýrovaný. V budce je DPS s patičí PluX16 a vloženou analogovou propojkou. Vnitřní vybavení zde znázorněno není.

Na obou čelech jsou kinematiky s normovanou šachtou a instalovaným krátkým spřáhlem. Délka modelu přes nárazníky činí 78,5 mm. Přepočtem ze skutečných 9 460 mm vychází 78,8 mm, třidesetinová odchylka je přijatelná. Dvojkolí měří 11,15 mm, přepočtením získáme 1 338 mm, v reálu mají průměr 1 350 mm. Osvětlení je 2bodové teple bílé na obou čelech, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Zde mám první drobnou výtku. Zatímco přední lampy mají každá svoji ledku, zadní jsou řešeny pomocí světlovodu od ledky na DPS. V důsledku toho jsou zadní světla výrazně slabší než přední. Navíc vzadu svítí každá lampa trošku jinou intenzitou, viz fotografie z kolejiště. Rozdíl svitu předek/zadek je možno částečně eliminovat nastavením dekodéru, kdy zadní světla lze pomocí hodnoty 2 v CV114 vyloučit z efektu ovládní intenzity, která se nastavuje v CV60 (dekodéry Zimo). Pak můžeme klidně snížit jas předních světel a zadní budou stále svítit naplno.

Povrchová úprava je velice dobrá, popisky bez kazů, ostré, čitelné. Bohužel mám ještě druhou výtku, a to k pravému přednímu nárazníku, který je poněkud zdeformovaný. Buď lokomotivu kompletoval někdo se slabým zrakem a nezpozoroval to, nebo mu to bylo jedno. Každopádně u malosériového modelu v cenových relacích, jaké Beckmann má, by se takové nedostatky vyskytovat neměly. Řešeno s prodejcem, ten řeší s výrobcem, do vydání této recenze zatím nevyřešeno.

### Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se zvonovou kotvou, umístěný je v kotli a přes převodovku pohání všechna tři dvojkolí. Opatřený je setrvačником 13,1 × 3,1 mm. Bandáže na modelu pochopitelně nejsou. Jízda je naprosto plynulá a téměř neslyšná. Sběr proudu obstarává všech šest kol, je spolehlivý, k výpadkům napájení nedochází ani na nenapájených srdcovkách výhybek. Sběrače přiléhají na kola zezadu a jsou dobře ukryté, viditelné části nabarvené barvou rámu, takže neruší celkový dojem. Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce doporučuje 310 mm, průjezd poloměry 286 a 267 mm však lokomotivě vzhledem k malé délce nedělá problémy.

Model je prakticky celý z kovu a váží 118 g. Vlak o 8 vozech, 18 nápravách, s různými rozvory a délce zhruba 71 cm zvládá na stoupání 42 ‰ končící obloukem na samé hranici prokluzu. Další vůz navíc už byl problém. Pro lokomotivu tohoto typu je to však dostatečné.

Rozjezd nastává při napětí 2,1 V rychlostí 3,3 km/h s odběrem proudu 19 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 91 km/h, odběr proudu je 31 mA. Maximální rychlosti předlohy 60 km/h model dosahuje při napětí 8,66 V s odběrem 27 mA. Dojezd po přerušení napájení při 12 V činí 51 mm.

### Závěr

Modely firmy Beckmann jsou precizní, zpravidla znázorňují vozidla, která žádný jiný výrobce v TT nedělá, a samozřejmě umí udělat mírný rozruch v rodinném rozpočtu. Jedná se však o kvalitní výrobky, které obohatí sbírku, a pokud si někdo libuje v parních lokomotivách německých správ, je Beckmann správná volba. Problém je, pravda, s dostupností, takže jestli je někdo chce, musí pokukovat spíše po e-shopech u německých sousedů, což provází i vyšší náklady na dopravu a nutnost komunikace v německém nebo anglickém jazyce, objeví-li se problém. Já nákupu nelituji, Kostitřas, jak se lokomotivě přezdívá kvůli neklidné jízdě, se na mé kolejiště krásně hodí. Mrzí mne jen záležitost s nárazníkem. Nezbývá než věřit, že se k tomu prodejce, resp. výrobce postaví čelem.

Informace o předloze naleznete v němčině či angličtině na [Wikipedii](#).

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



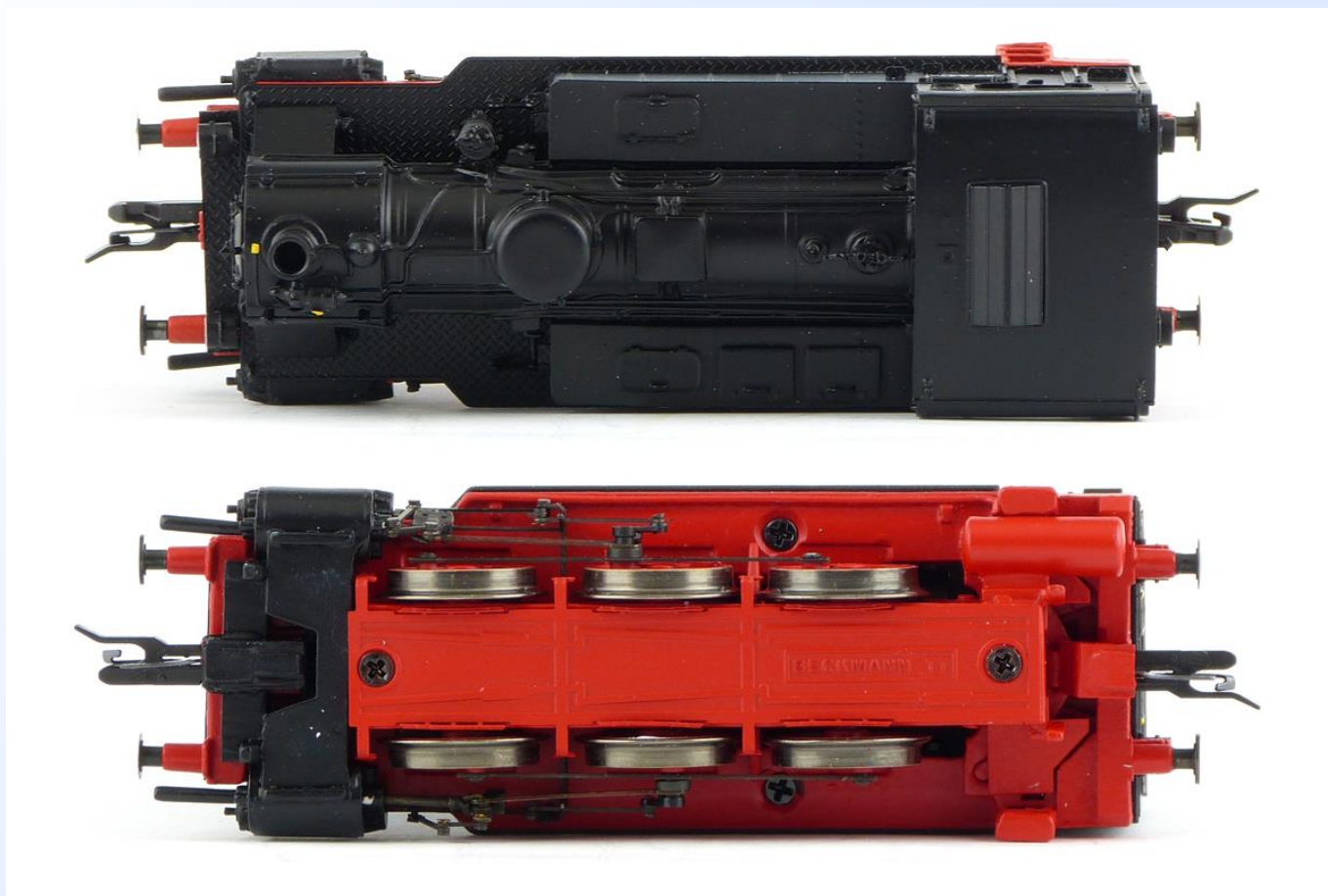




Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



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

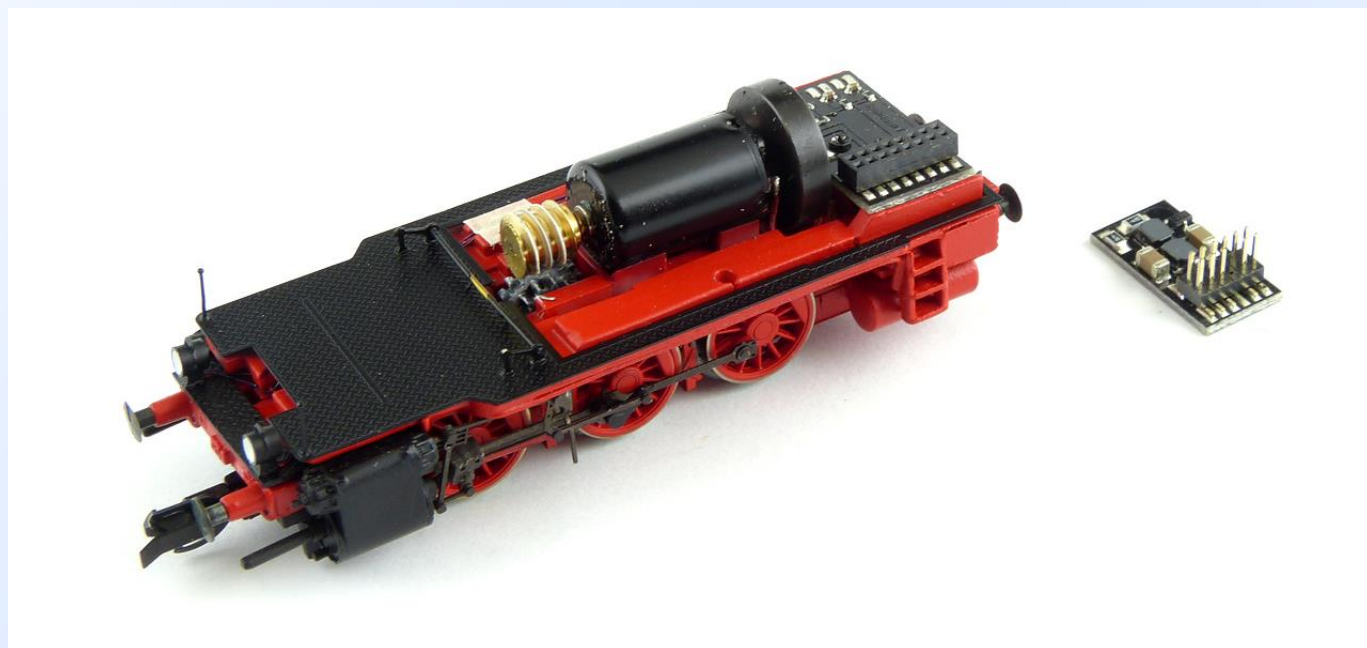


Obr. 7: Detail rozvodu.





Obr. 8: Popisky na budce strojvedoucího.



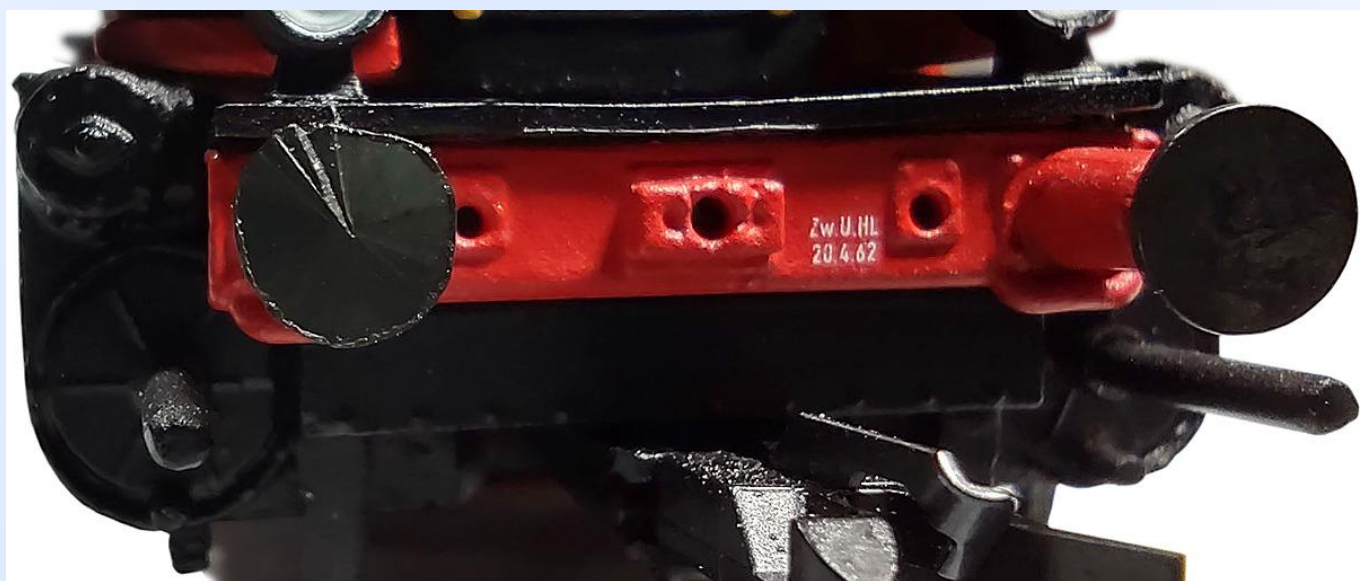
Obr. 9: Odkrytý pojezd modelu s vyjmutou analogovou propojkou.



Obr. 10: Pohled na odkrytou převodovku.



Obr. 11 a 12: Rozdíl mezi předními a zadními světly při plné intenzitě.



Obr. 13: Zdeformovaný pravý přední nárazník.





Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15: Celkový pohled na model.