

V srpnu 2013 jsem v sekci Zápisky vyvěsil článek, v němž porovnávám původní verzi Rosničky z roku 2000 s novou přepracovanou verzí současnou. Stěžoval jsem si tam na nedobré jízdní vlastnosti té novější, jejichž hlavní příčinou byl špatný sběr proudu. Ten byl totiž v principu proveden prakticky shodně se starou verzí, kdy sběrače přiléhají ke kolům zezadu. A to je zejména u střední nápravy více ke škodě než k užtku.

Předělal jsem sběr proudu u staré verze, musím to tedy udělat i u té nové. Ovšem jiným způsobem, při němž téměř nezasahuji do rámu vozidla. Zatímco v prvním případě jsem dělal do rámu otvor pro protažení sběrače střední nápravy, v tom druhém tomu tak není. Pro upravený sběr jsem použil původní sběrače. Pouze jsem je otočil a naohýbal tak, aby na kola všech náprav přiléhaly pod mírným tlakem shora, jak ukazuje schéma na obrázku 1. Zhruba v místě červené šipky je na rámu výstupek, na kterém je ještě sběrač fixován troškou lepidla. Tím jsem zabránil jeho bočnímu vytáčení, neboť je díky tomu uchycen na dvou bodech. Tím prvním je napojení sběrače na malý plošný spoj. Body jsou sice dost blízko u sebe, ale i tak to stačilo na zajištění stabilní polohy sběrače. Úprava sběrače asi nepůsobí moc profesionálně, ovšem je plně funkční.

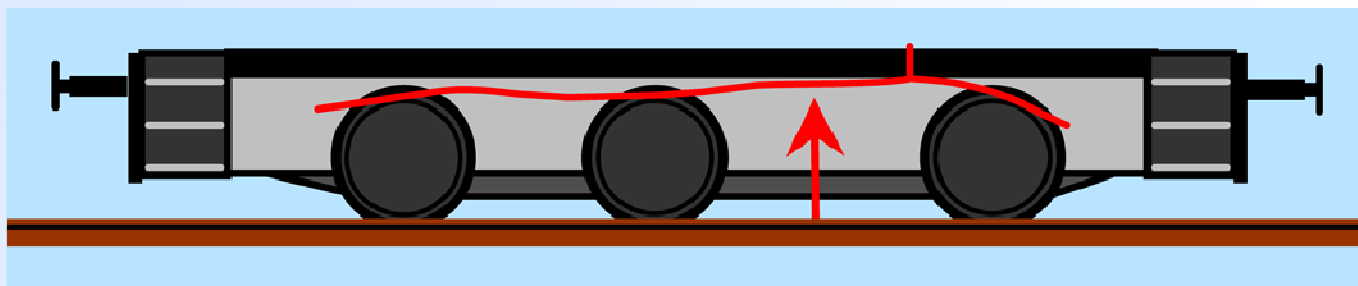
Musel jsem samozřejmě – stejně jako v případě starší Rosničky – lokomotivu trochu vykrmit. Je sice o 7 gramů těžší než původní verze, ale to pořád není mnoho. Nakonec se mi povedlo z 67 gramů docílit hmotnosti 102 gramů. Ano, opět bylo nutno oželet volný průhled kabinou, neboť tam se vejde největší závaží, ale bylo to jen ku prospěchu věci. Navíc to při běžném pohledu při provozu na kolejišti není takřka vidět. Zaváží jsem nacpal všude, kam se jen dalo. Pod analogovou propojku, do kabiny, zespodu do rohů rámu, do dvou dutin mezi nápravami pod spodním krytem a na výstupky, na nichž jsou fixovány sběrače, viz obrázek č. 2. Když se teď zpětně dívám na obrázky, asi by se ještě nějaké místo našlo, ale není to již nutné. 😊 V případě potřeby lze závaží lehce odstranit bez jakýchkoli pozůstatků. Drží buď na oboustranné lepicí pásce, nebo je fixováno malou kapkou lepidla.

Model jsem poté ještě promazal mazivem od Tilliga, neboť z výroby moc namazán nebyl. Jízdní vlastnosti jsou po této drobné úpravě velice, velice dobré. Výhybky s plastovou srdcovkou projede v 99,9 procentech bez přerušení a po trati jede naprosto spolehlivě, což v původním „továrním“ stavu nebylo myslitelné, zastavovala se i na přímém úseku. Střední náprava je nyní mírně tlačena ke koleji. U sběračů za okolkem naopak často zůstávala viset „v luftě“ a proud do modelu nepřiváděla. Navíc jsem u ní vybrousil drážku do spodního krytu (provedu i u staré verze), aby měla větší vertikální vůli a bylo tak umožněno v případě potřeby díky mírnému tlaku upraveného sběrače její poklesnutí pod úroveň dvou krajních náprav. Tím je v rámci možností udržen stálý styk s kolejí. Hloubka drážky je zhruba 0,6 mm, což naprosto stačí, neboť nerovnosti na kolejích za normálních podmínek asi nebudou větší.

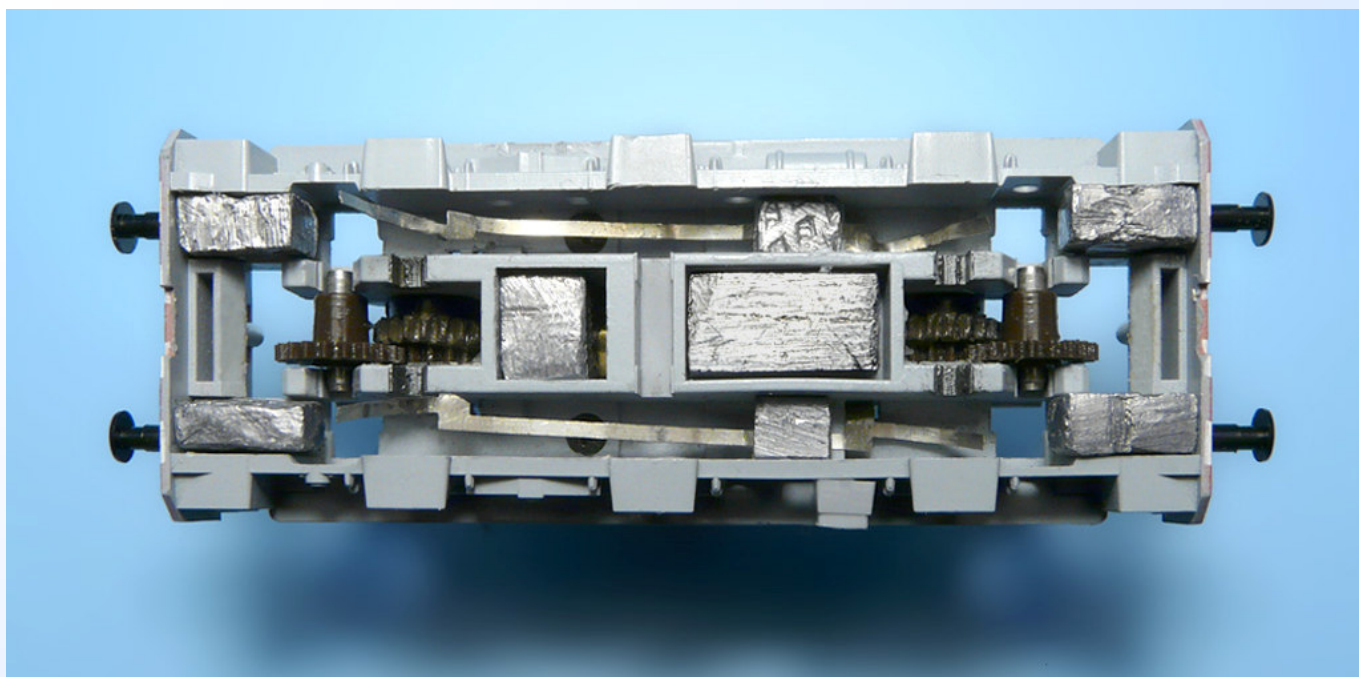
Tato úprava má pouze jednu drobnou nevýhodu – po zásahu do modelu jsem totiž bez záruky. Nabízí se otázka: Co je lepší? Mít model v záruce, ale nejezdit s ním, protože to prostě bez hypertenze nejde 😊, nebo si ho „porychtovat“ a o záruce přijít? Reklamace stran sběru proudu a neplynulé jízdy v tomto případě jaksí nemá moc smysl, je to prostě konstrukční záležitost, jiný kousek by pravděpodobně nebyl o moc lepší. Je to taková sázka do loterie. Jak jsem již zmiňoval ve výše uvedeném článku, Rosnička by si určitě zasloužila kompletní přepracování hodné současných technologií. Že to jde, to nám výrobce ukázal na „fau šestatřicítce“ před pár lety. Ale to už se opakuji.

Za zmínku stojí ještě jeden fakt. Nový model s 5-pólovým motorem jede o poznání pomaleji než původní model s motorem 3-pólovým. Maximální rychlost činí 122,76 km/h, u staršího modelu pak 170,2 km/h.

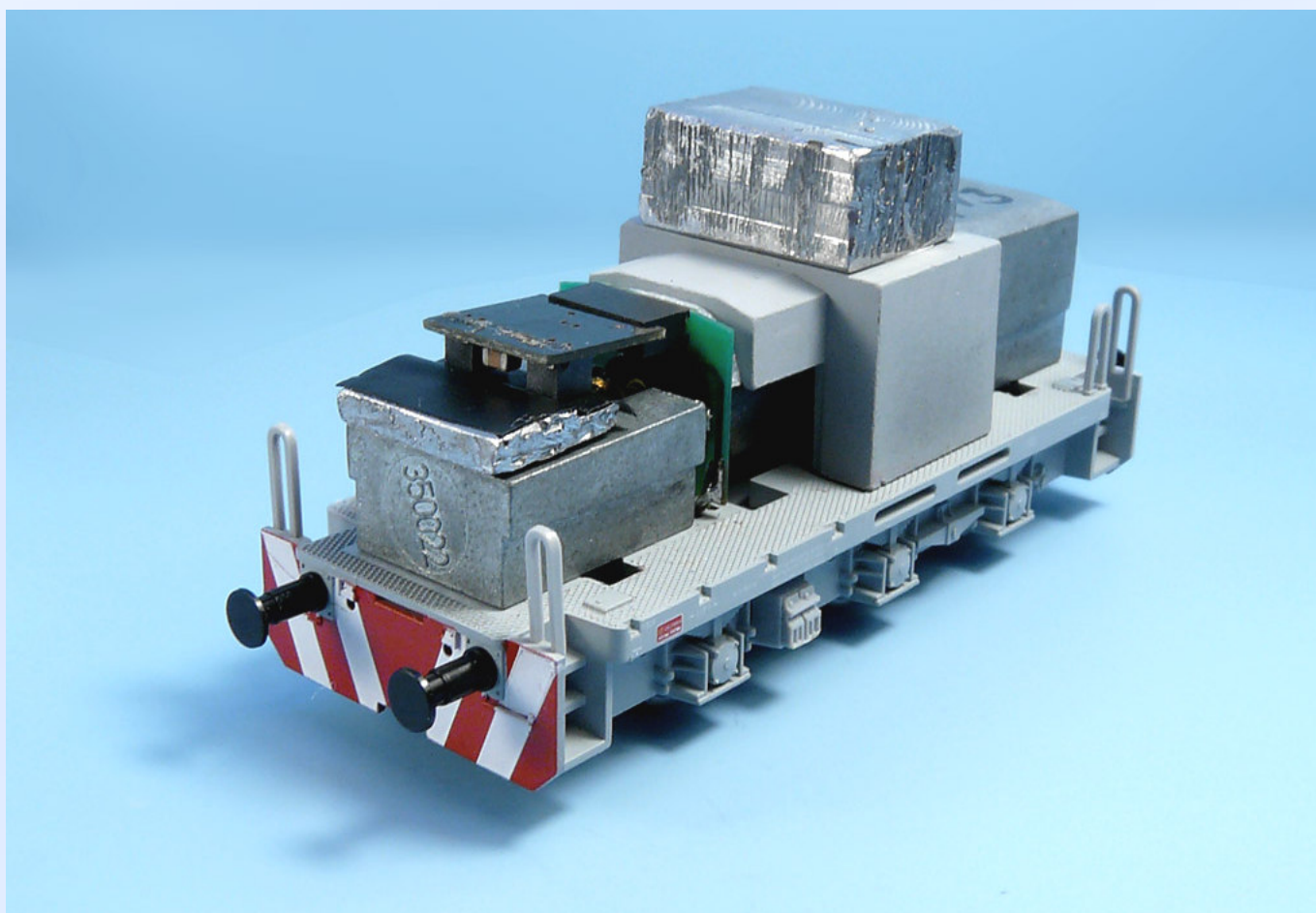
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



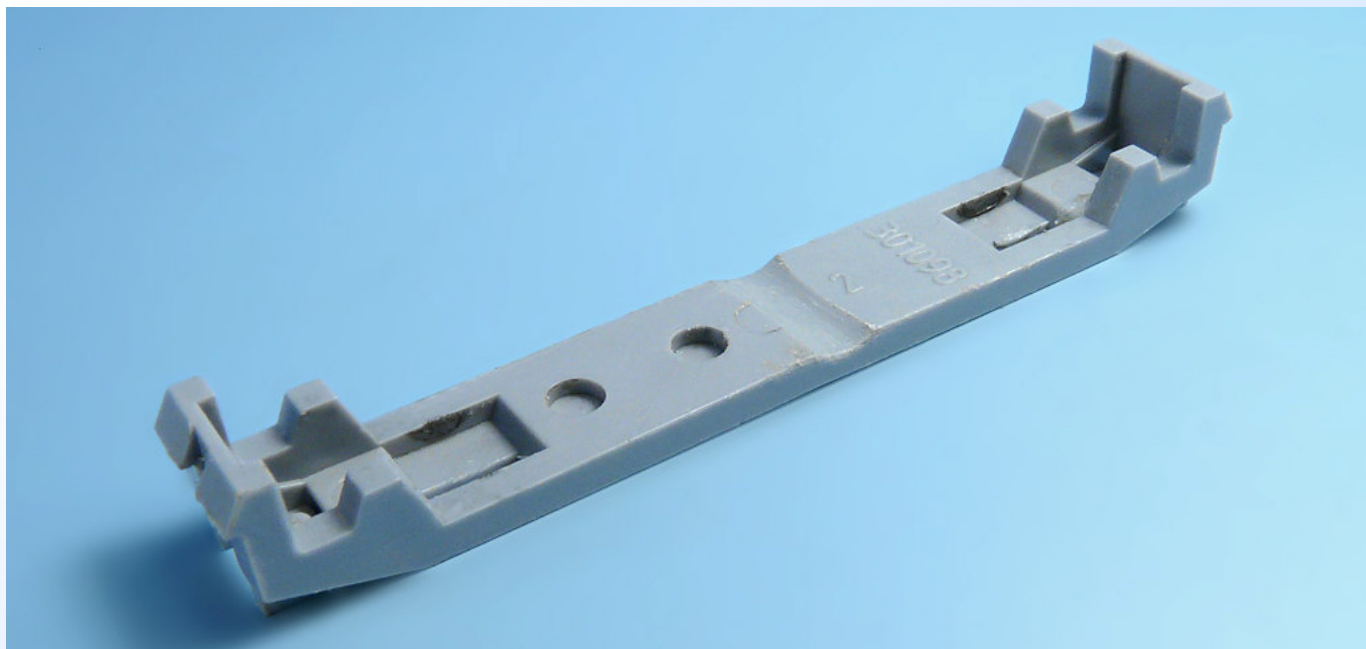
Obr. 1: Schéma nové podoby sběračů proudu.



Obr. 2: Pohled na spodek modelu s upravenými sběrači a přídavným závažím.



Obr. 3: Přídavné závaží v útrobách stroje.



Obr. 4: Spodní kryt pojezdu s vybroušenou drážkou pod střední nápravou.



Obr. 5: Pohled na model se závažím v budce.