

Železniční modelář je nucen čas od času řešit problém se sběrem proudu u kratších vozidel nebo u vozidel s malým počtem sběrných kol. Perfektním adeptem pro výběr představitele té druhé skupiny je motorový vůz M 152/810. Hovoříme samozřejmě o velikosti TT. Tento vůz má tak „šikovný“ rozvor, že při projíždění dvou proti sobě zapojených výhybek EW1 s plastovou srdcovkou jsou v jednom okamžiku obě nápravy jedním kolem na plastové srdcovce. Jedná se sice o krátký mžik, který zpravidla model překoná díky setrvačníku, nicméně jakési škusnutí, v horším případě pozastavení je patrné. Naštěstí výrobci doplňků k modelové železnici neusínají a stále přicházejí s něčím novým. Mimo jiné i s vodivým spřáhlem, které na sklonku roku 2015 představila firma Peho. Na toto téma jsem již jeden příspěvek psal, budu jej tedy nyní trochu dublovat a přidám k němu další téma, které zůstalo v původním článku otevřené.

Spřáhla se prodávají v balení po páru pod katalogovým číslem 330 a cena je kolem 150 Kč za balení. Ta není sice z nejnižších, avšak jejich určení je přesně dané a je vyloučeno, že by někdo přezbrojoval všechna vozidla. Problémy se sběrem se řeší jen u části vozového parku, takže se snad ta cena dá s přivřenýma očima akceptovat.

Jedná se o překvapivě jednoduchou konstrukci. Spřáhlo se skládá z plastového těla, které lze klasicky uchytil do normované šachty, ze dvou neodymových magnetů a z vodičů s magnety vodivě spojených. Magnety mají tedy dvojí funkci. Jednak slouží ke vzájemnému spojování spřáhel, jednak k vedení proudu mezi nimi. Od nich vedou vodiče do útrob vozidel, kde už si s nimi šikovný modelář poradí. Spřáhla jsou k sobě přitahována tak akorát. Za jízdy se nerozpojí, avšak při žádoucím rozpojení to není žádný problém. Vozidla k sobě přiskočí zhruba ze vzdálenosti 3 mm.

Instalace na vozy VT 137 a VS 145 DR od firmy Tillig

První vzorky jsem zkoušel na motorové jednotce Tillig, sestávající z vozů VT 137 a VS 145. Jedná se sice o 4nápravová vozidla, ale použil jsem je mimo jiné díky celkem dobrému přístupu a „volné cestě“ pro kablíky od podvozků skrz skříň k DPS pod střechou. Instalace spřáhel byla na obou vozech prakticky identická a relativně jednoduchá. V rámu u podvozků jsou otvory pro sběrače, nad nimiž se nacházejí plíšky, o které se sběrače opírají. Kolem nich je dostatek místa na provléknutí vodičů spřáhla. Pomocí pinzety jsem je dostal až k otvoru ve stropu a vytáhl je ven. Je nutné ponechat u kinematiky dostatečnou vůli, aby to v oblouku „nešponovalo“ a také aby vodiče nepřekážely sběračům na podvozku a kolům. Nad stropem jsem drátky stočil a připájel k DPS. Samozřejmě je nutné dbát na **správnou polaritu** zapojení u obou vozidel, abychom si nezadělali na zkrat. V případě opačné polarity by k němu došlo samozřejmě až po spojení vozidel.

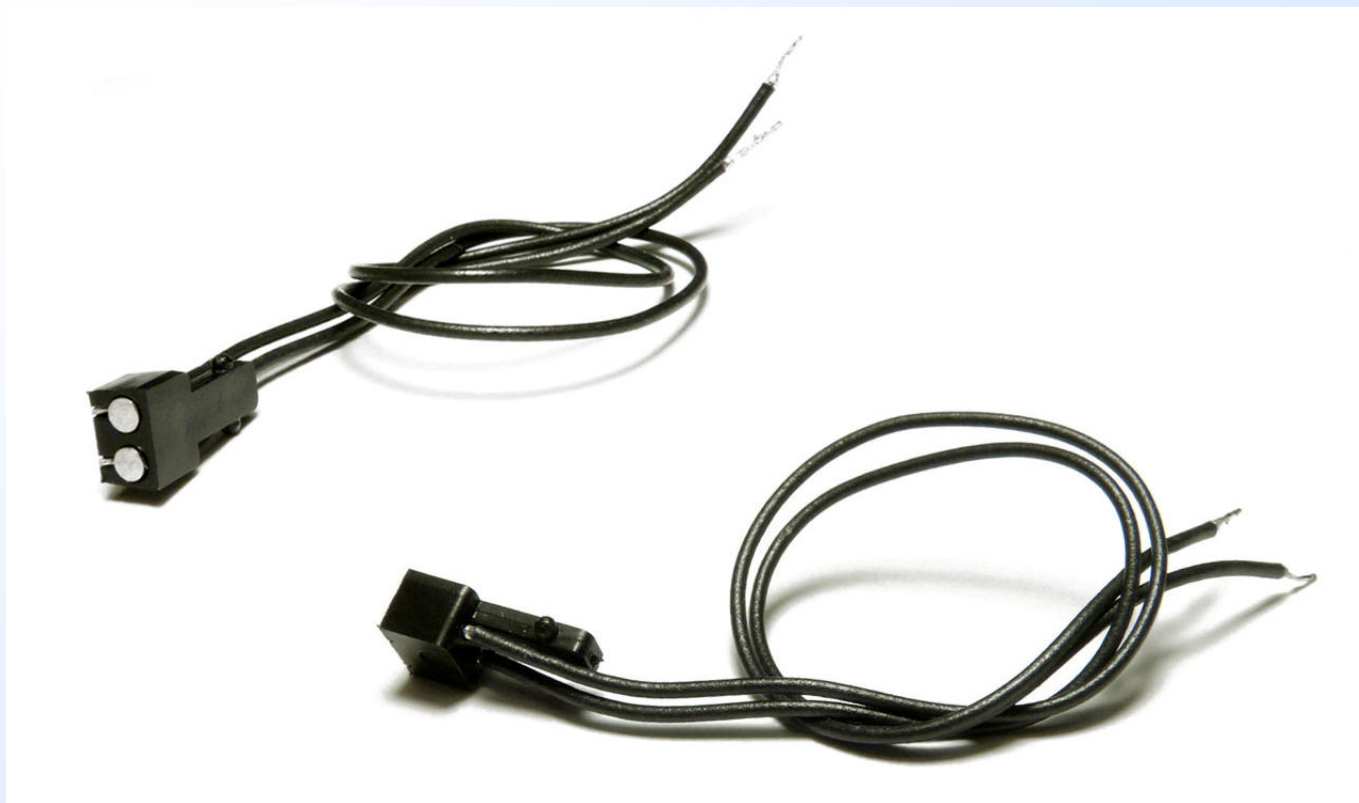
Instalace na vozy M 152 a Baafx

Po úspěšném odzkoušení spřáhel jsem po nějaké době další balení použil na výše zmiňovaný vůz M 152, který si vyloženě říkal o vodivé spojení s jedním s přívěsných vozů. Zde však vyvstala otázka, jak připevnit spřáhlo na model, který nemá šachtu, ale jen klasické drátkové uchycení. Řešení bylo rychlejší, než jsem předpokládal. V nedotknutelných zásobách se občas najde i něco historicky cenného, v tomto případě klasické staré kovové spřáhlo Zeuke. Jeho tvar je pro uchycení magnetického spřáhla prakticky ideální. Stačí jen drobný „klempířský“ zásah pomocí štípaček a pilníčku a držák je hotov. Do samotného spřáhla není v tomto případě nutno nikterak zasahovat. Pokud bychom chtěli vozidla blíže k sobě, stačí spřáhlo Peho zkrátit o příslušnou délku. Kablíky jsem dovnitř motoráku protáhl štěrbinkou vedle spřáhla, místa je tam dostatek. Uvnitř je stačilo připájet na patřičná místa a bylo hotovo.

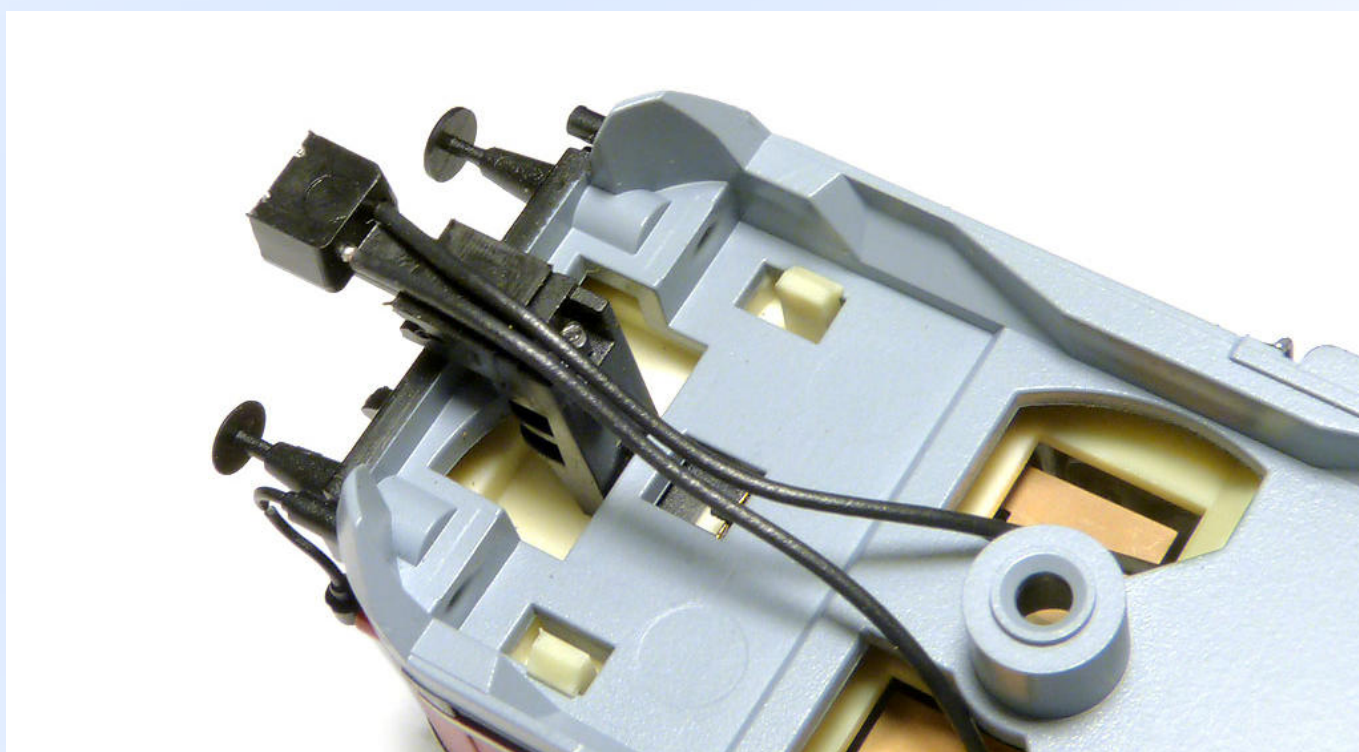
Na přívěsném voze již kinematiky jsou, tam jsem pro změnu řešil sběr proudu ze všech čtyř kol. Pojal jsem to možná trochu netradičně, ovšem funkčně. Dvojkolí, resp. kola na každé straně jsou spojena fosforbronzovým plíškem o síle 0,135 mm od Albion Alloys. Přichyceny jsou lepidlem na rámu a k nim připájeny vodiče. Díky delší páce plíšek tolik netlačí na kola, lépe pruží a přibrzdjuje jen nezbytně nutně. Samotný vůz jede i po úpravě dostatečně lehce. Jízda motorového vlaku je od této chvíle spolehlivá a výpadky na plastových srdcovkách se staly minulostí.

Stejným způsobem se dají spřáhla použít pro osvětlení osobních vlaků. Zejména u 2nápravových vozů je sběr opravdu nespolehlivý, a to hlavně v případech, kdy každý pól sbírá jen jedno kolo. Takovou situaci lze díky vodivému spřáhlu vyřešit velmi elegantně. Vozy si díky němu „vypomáhají“ a zásobují se elektrickým proudem vzájemně. I na toto použití spřáhla u mě možná časem dojde.

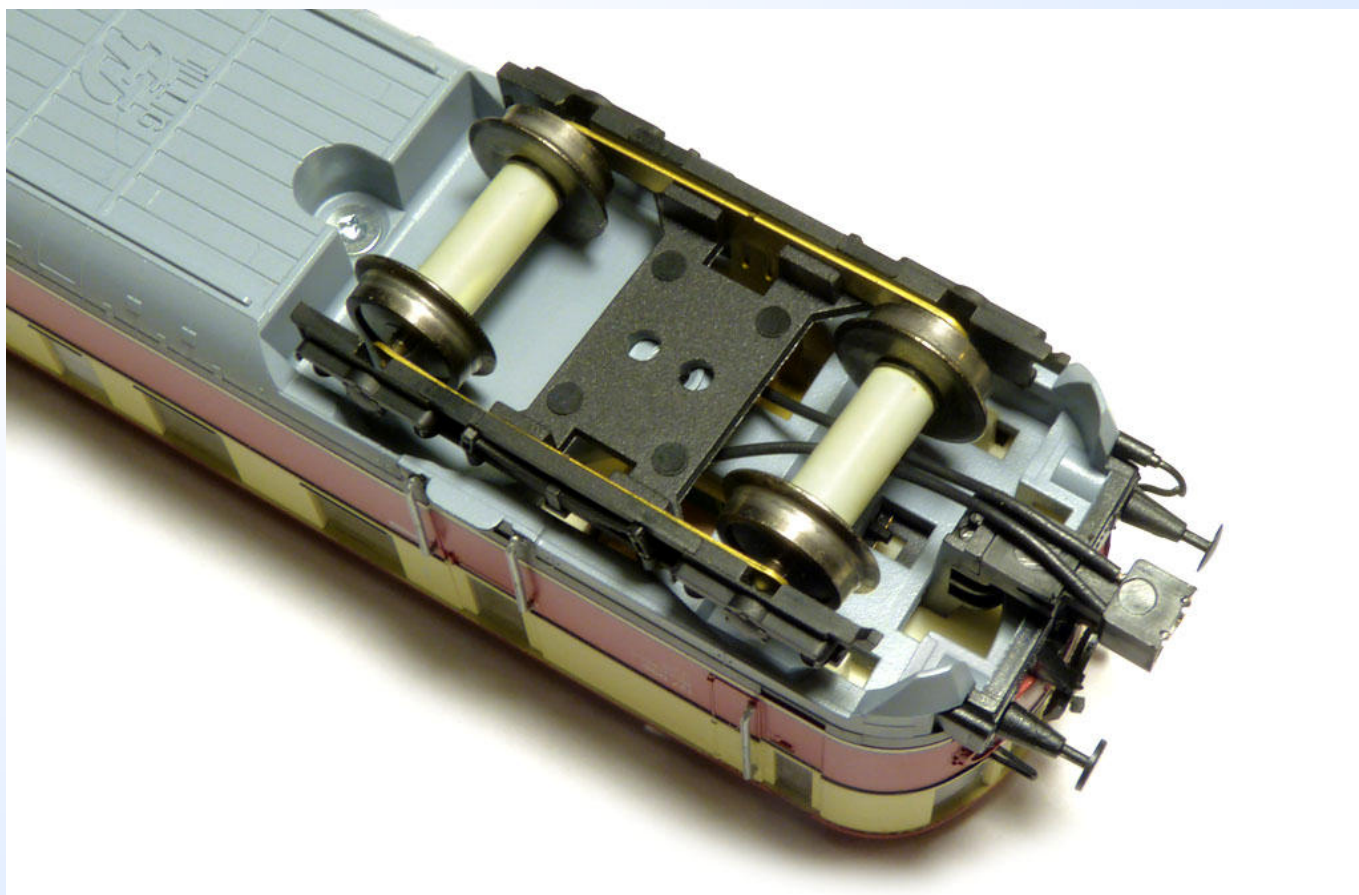
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



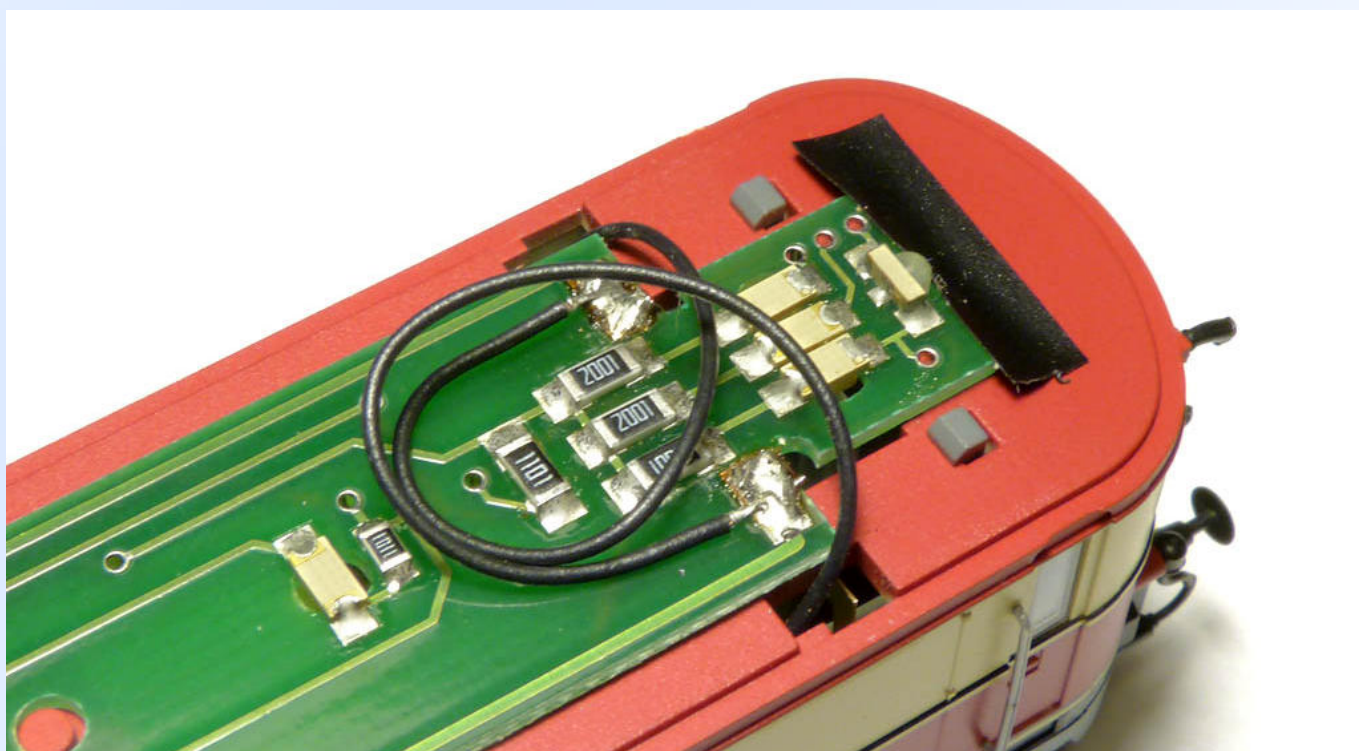
Obr.1: V balení je jeden pár spřáhel.



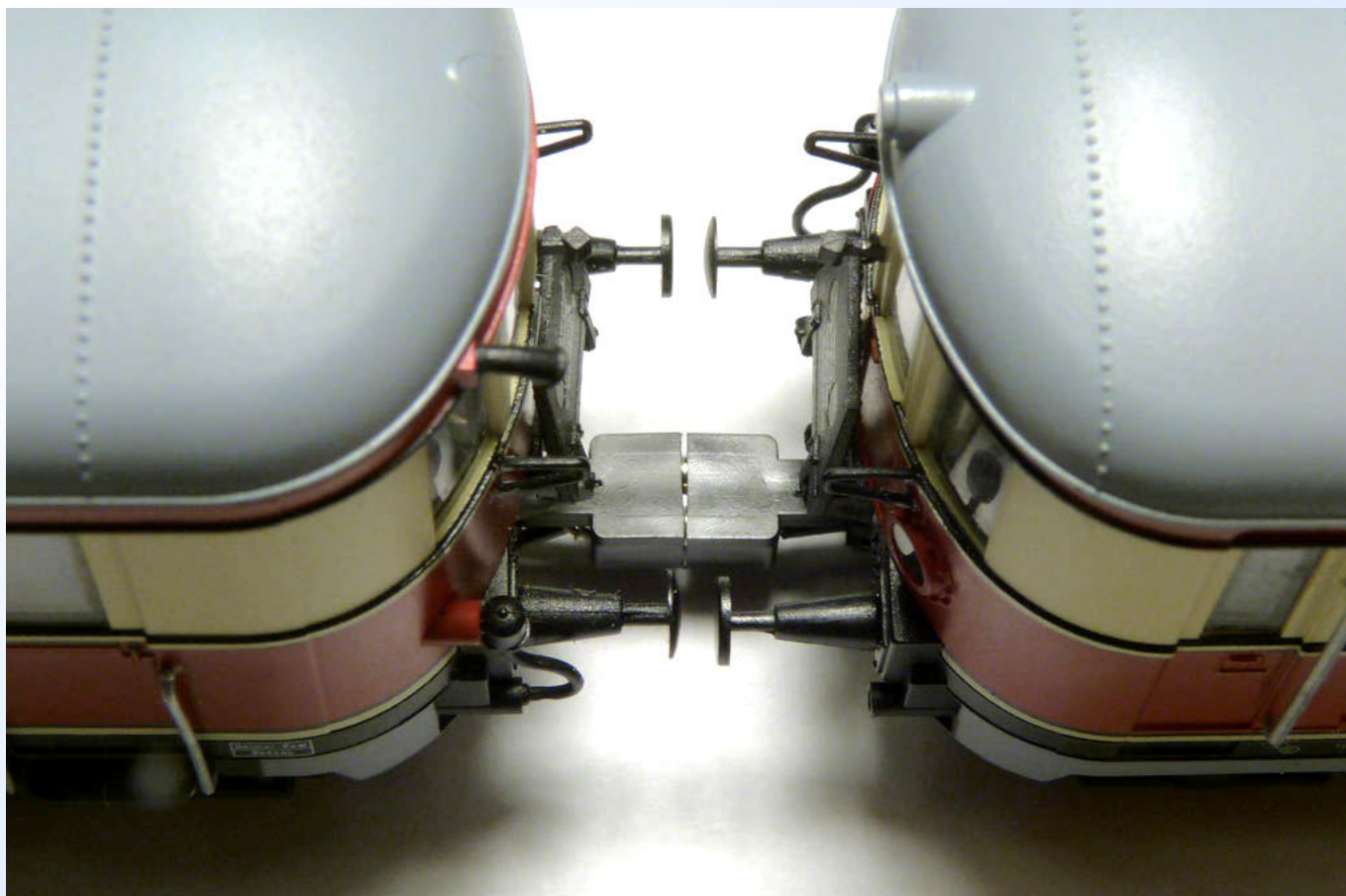
Obr.2: Instalace na vůz VT 137.



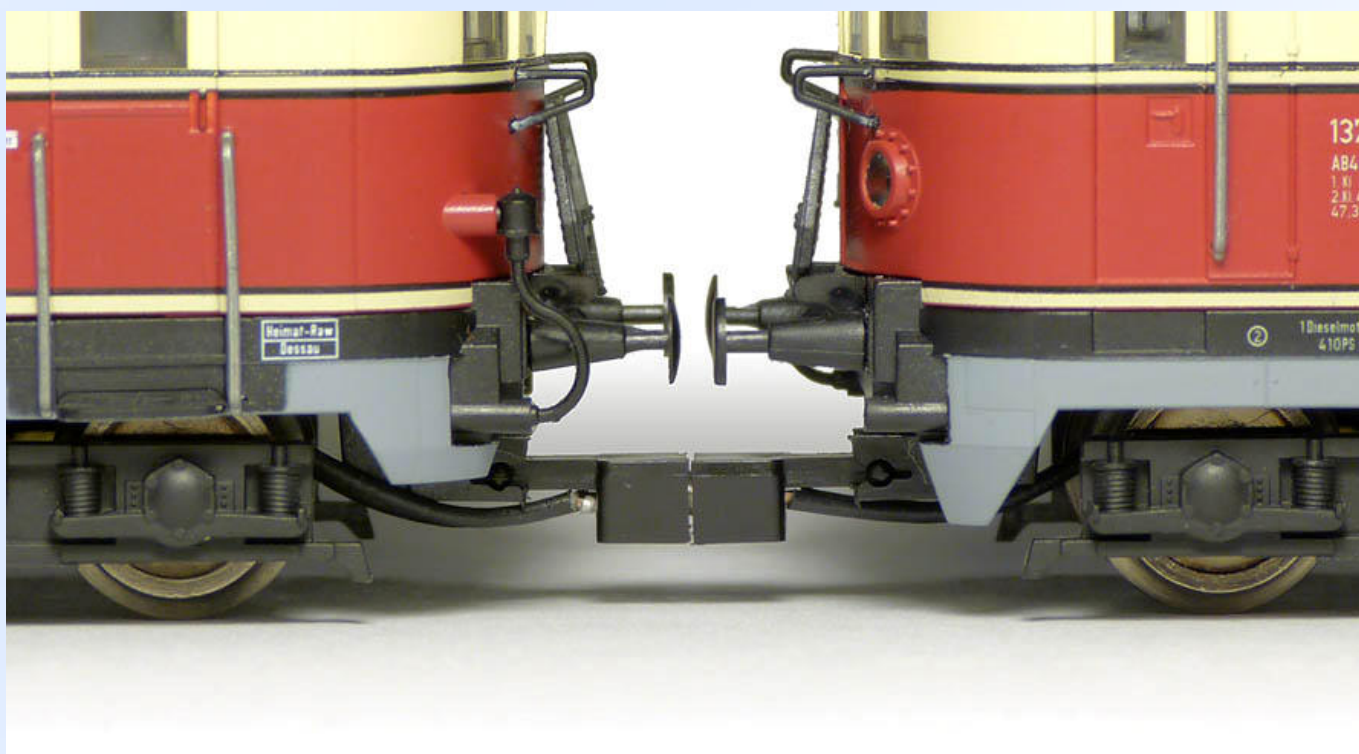
Obr.3: Po dokončení instalace a nasazení podvozku.



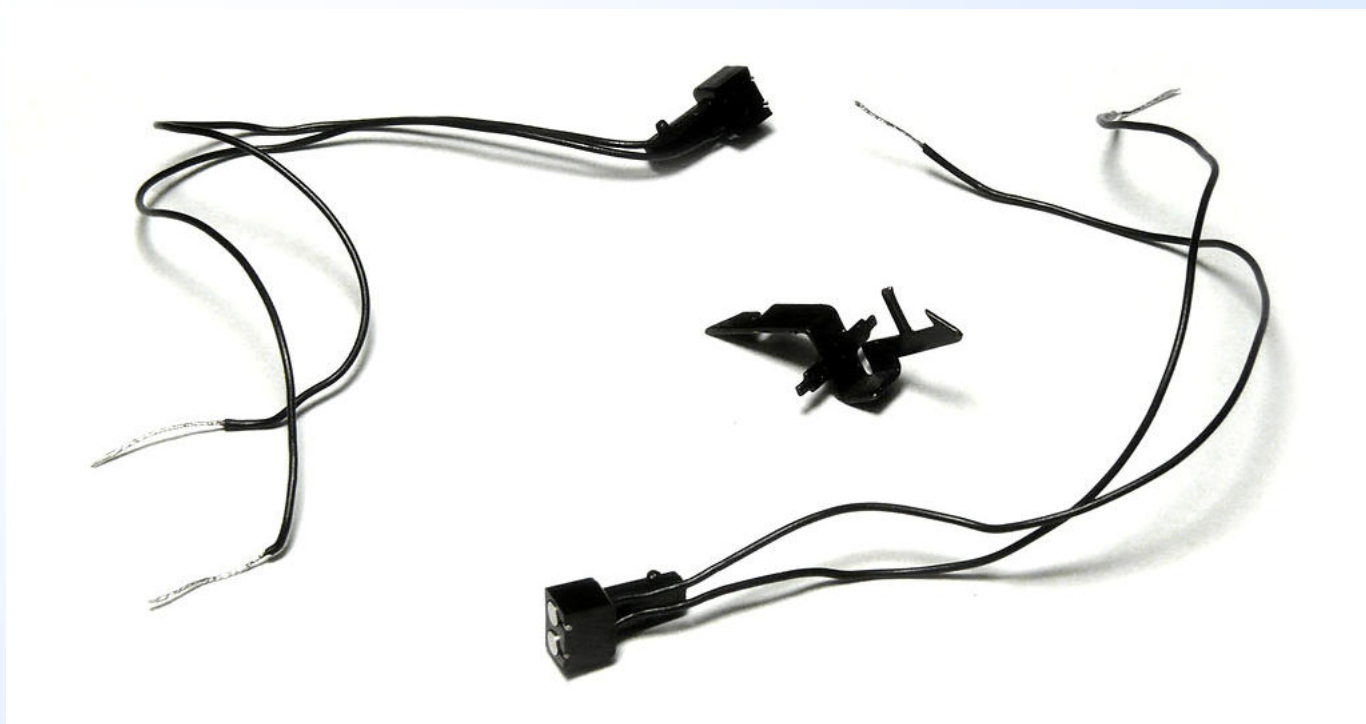
Obr.4: Připojení kablíků k DPS.



Obr.5: Spojení obou vozů.



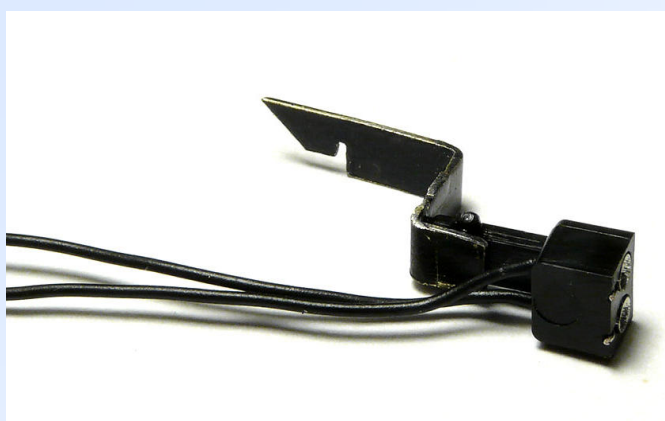
Obr.6: Spojení obou vozů.



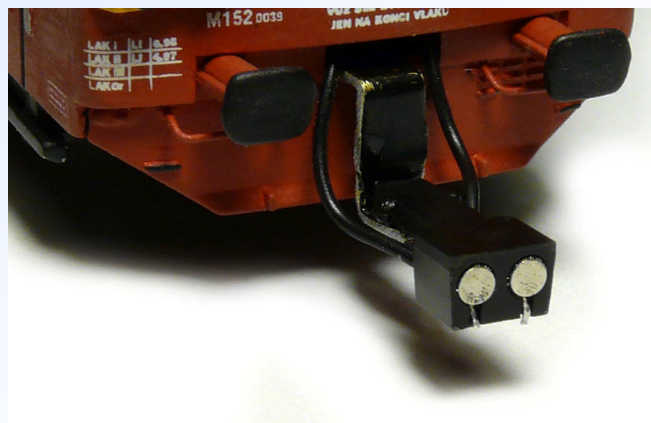
Obr.7: Příprava k instalaci na motorový vůz M 152.



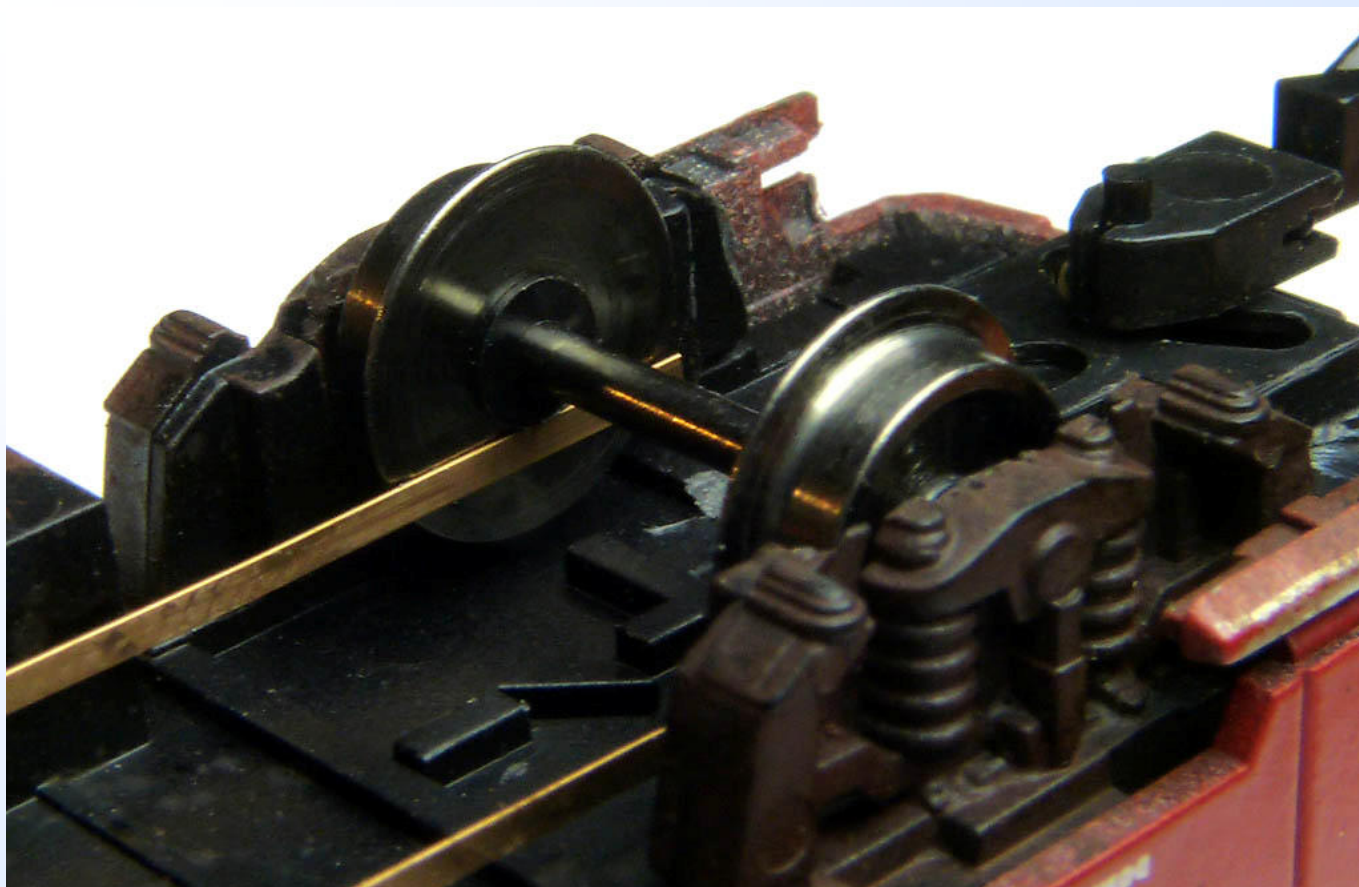
Obr.8 a 9: Příprava k instalaci na motorový vůz M 152.



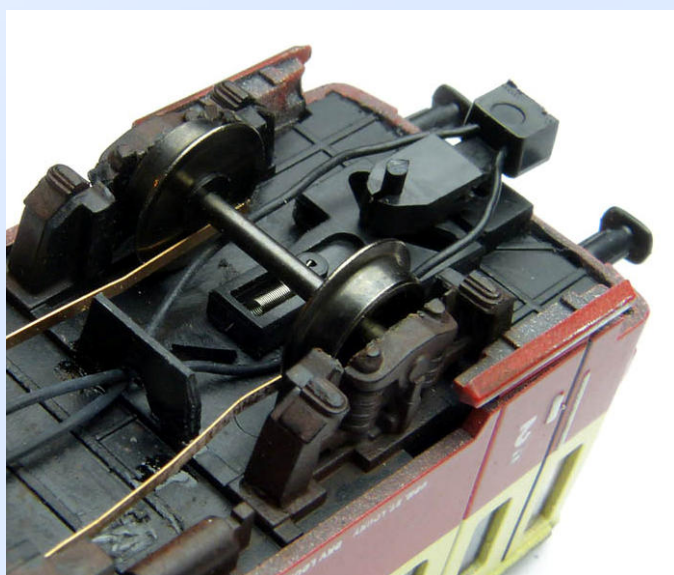
Obr.10: Kablíky jdou do vnitřku vozu štěrbinou pro spřáhlo.



Obr.11: Kablíky jdou do vnitřku vozu štěrbinou pro spřáhlo.



Obr.12: Sběrače na přivěsném voze.



Obr.13: Sběrače a provlečené kablíky.



Obr.14: Spojení obou vozů.