

PIKO Novinka podzimu 2013, kterou je lokomotiva BR 118 DR od firmy Piko, je už na světě a na prodejních pultech (nebo pod nimi). 😊 V mém případě je to další model, jehož nákup ovlivnily nostalgické vzpomínky na mé modelářské začátky. Tehdy jsem měl BR 118 od BTTB. Dokonce si vzpomínám, jak kouzelně se zkroutila skříň v místě motoru. Inu, asi jsem ji moc proháněl. 😊

Vzhled a vybavení

Lokomotiva BR 118, stejně jako její předchůdkyně BR 290, je balena v blistru s víčkem, který je vložen do plastové krabičky. Několikajazyková dokumentace leží pod blistrem na dně krabičky. Model spadá do kategorie Hobby, čemuž odpovídá cena mírně přes dva tisíce korun. Jak už nás výrobce nejméně dvakrát přesvědčil, tedy alespoň v případě lokomotiv, nízká cena nemusí vždy nutně znamenat nízkou kvalitu. Potvrdila to i minulá recenze. Dnes tomu nebude jinak.

Madla jsou součástí výlisku skříně, ovšem provedena jsou velmi jemně a potišťena přesně, takže i z malé vzdálenosti působí velice dobře. Na skříně jsou boční dvířka znázorněna pouze potiskem (kromě těch u čel, ta jsou vyliisovaná). Nevidím důvod k výtce, i plnohodnotné modely mají někdy details jen tištěné (Bmo Kuehn, BDms Tillig). Potisk a celková povrchová úprava je provedena bezchybně, přechody barev dostatečně ostré, nápisy rovněž. Obroučky kolem světel, kliky, madla a stěrače jsou stříbrně a čistě vyvedeny. Střecha má velké množství detailů včetně nýtovaných spojů. Model nemá žádné doleповací doplňky. Náznak zásuvek, šroubovek a hadic je na modelu již z výroby jako součást výlisku. Jediným doplňkem, který v krabičce naleznete, jsou plné pluhu. Sběratelé jimi tak mohou nahradit stávající „funkční“ pluhu. Abych to upřesnil: Uchycení na modelu je řešeno poněkud netradičně. Pravděpodobně z důvodu vyhnutí se zbytečně velkému otvoru v pluhu se výrobce uchýlil k řešení, kdy celý pluh je nasazen na kinematice a je v něm otvor pouze pro šachtu. V oblouku se tedy natáčí současně se spráhlem. Nechť každý sám posoudí, co je lepší, jestli tento způsob, nebo „díra“ v pluhu. Pravdou je, že u starých modelů se jako celek natáčel podvozek, nárazníky, spráhlo i pluh a bylo to bráno jako samozřejmost. Demontáž pluhu je velice jednoduchá, drží pouze na dvou plastových pacičkách. Jejich opatrným rozehnutím dojde k vysunutí pluhu. Vyhnutí pluhu stejně není při provozu prakticky vidět, protože je částečně schovaný pod čelní plošinkou a navíc je mezi vozidly, takže neznalý pozorovatel to nejspíše ani nepostřehne. Přes nárazníky měří model **162,12 mm**, po přepočtu to dělá 19.454 mm, což prakticky přesně odpovídá délce předlohy 19.460 mm. Kinematiky fungují spolehlivě, v obloucích R 310, R 353 a R 365 je mezi vnitřními nárazníky při spojení s většinou vozů zhruba 1 mm místa.

Skla jsou z čirého plastu, na oknech kabiny jsou znázorněna i madla a ohřev skel. V kabinách najdeme celkem propracovaná stanoviště strojvedoucího. Na sedadla by asi bez problémů bylo možno instalovat sedící figurky, ovšem jedině bez nohou. Na ty není pod sedadly místo. 😊

Strojovna není naznačena vůbec, okny je vidět šedý plast upevněný na rámu. Možná je to lepší řešení, než které zvolil Tillig, tedy než papírová, pouze natíštěná strojovna. Vůbec nejlepší by asi byl černý podklad skel, k němuž možná přikročím i já. Postačí černý papír nebo izolačka.

Osvětlení modelu je 3-bodové čelní (teplá bílá) a 2-bodové koncové (červená). Obstarává jej na každém čele pětice SMD ledek. Od páté, svítící vzhůru, je světlo vedeno zalomeným světlovodem do horního reflektoru. Z fotografií je vše dobře patrné. Nikde nic neprosvítá, vše je pečlivě světelně odizolováno. Zde si dal výrobce nadmíru záležet. Musím napsat, že v tomto případě má velký náskok před mnoha jinými modely ostatních výrobců za znatelně větší peníze. Malá výtka by se možná mohla snést na provedení některých pájených kontaktů na desce plošného spoje. Mám pocit, že sám jsem už v dětství uměl pájet lépe. 😊

Na desce plošného spoje najdeme rozhraní Plux16 s vloženou analogovou propojkou. Piko nabízí i zvukový modul s reproduktorem, dostupný je pod katalogovým číslem 56197. Do útroh lokomotivy se dostaneme jednoduše. Tentokrát skříň drží pouze dva šrouby vedené skrz rám do závitů ve skříně. Žádné zámečky ani jiné zajišťovací prvky. Jen pozor, zde bude asi dobré při opětovném nasazování a upevňování skříně dotahovat šroubky s citem, abychom si nestrhli závit v plastu. To by bylo nepříjemné. Naštěstí není potřeba do modelu nijak často zasahovat.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor je osazen dvěma setrvačníky. Musím se přiznat, že tentokrát jsem pojezd nerozebíral, takže rozměr setrvačnicků neznám a původ motoru také ne, ale předpokládám, že se jedná o obdobný motor jako v předchozím modelu a že je již 5-pólový. Jeho chod je naprosto klidný a tichý, opět slyšíte spíše zvuky vycházející od kol a kolejí. Motor a převody jedou opravdu téměř nehlukně. Model má poháněna všechna čtyři dvojkolí, dvě z nich (na vnitřních stranách podvozků) mají vždy po jedné bandáži. Kola jsou kovová, osičky

rovněž, převody plastové. Sběrače proudu působí dostatečně masivně a dobře přiléhají na zadní stěnu kol. Pravděpodobně bude ale zapotřebí po nějaké době očistit kola i sběrače, neboť je model vsutku řádně namazán a dá se předpokládat, že mazivo se dostane i na nežádoucí místa a začne brzy bránit spolehlivému průchodu proudu (bylo řešeno i u BR 290).

Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce uvádí 287 mm. Na plechových kolejích o poloměru 286 mm model jede naprosto spolehlivě, na TT-Boardu se dokonce píše o bezproblémové jízdě na R 267.

Rám je celokovový, hmotnost činí **175 gramů**. Do pohybu se lokomotiva dává při napětí **2,5 V** rychlostí **18,2 km/h** a odběru **35 mA**, odběr proudu při 12 V je **68 mA** a nejvyšší přepočtená rychlost **177 km/h**. Předloha jezdila maximální rychlostí 120 km/h. Té model dosahuje při napětí **8,3 V** s odběrem **54 mA**. Dojezd modelu z maximální rychlosti při 12 V je **108 mm**. Při polovičním napětí činí přepočtená rychlost **79,4 km/h** a model po výpadku napájení dojezdí do vzdálenosti **15 mm**.

Závěr

U předchozího modelu jsem byl velice příjemně překvapen. U této lokomotivy už jsem spíše očekával a má očekávání byla splněna. Jak vzhledově, tak provozně, resp. technicky (alespoň zatím) se model velice zdařil. Člověk vždy tak trochu kupuje zajíce v pytli, nebo alespoň do okamžiku, než se na internetu objeví dostatek referencí, díky kterým se pak může rozhodnout, zda model pořídit, či ne. Pokud firma Piko bude stále držet laťku v této úrovni (a já nevidím důvod ji snižovat), bude si pak modelář moci koupit model s větší jistotou a nebude muset čekat, až své zkušenosti zveřejní ostatní „odvážnější“ modeláři. Nerad bych něco zakřikl, ale Piko ukazuje, že i za mnohem nižší ceny než u dalších výrobců lze nabídnout model v relativně vysoké kvalitě zpracování, byť s několika menšími kompromisy. Třebas je to i volbou vozidel, která jsou méně náročná na zpracování, nicméně Čmelák v edici Expert v H0 za cenu 100 € je přinejmenším zajímavým počinem. Teď už nám chybí jen v TT. 😊

Přehled dílů naleznete zde: <http://www.piko-shop.de/is.php?id=9768>. Koho by zajímala specifikace předlohy, může navštívit Wikipedii: http://cs.wikipedia.org/wiki/DR_%C5%99ada_V_180

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



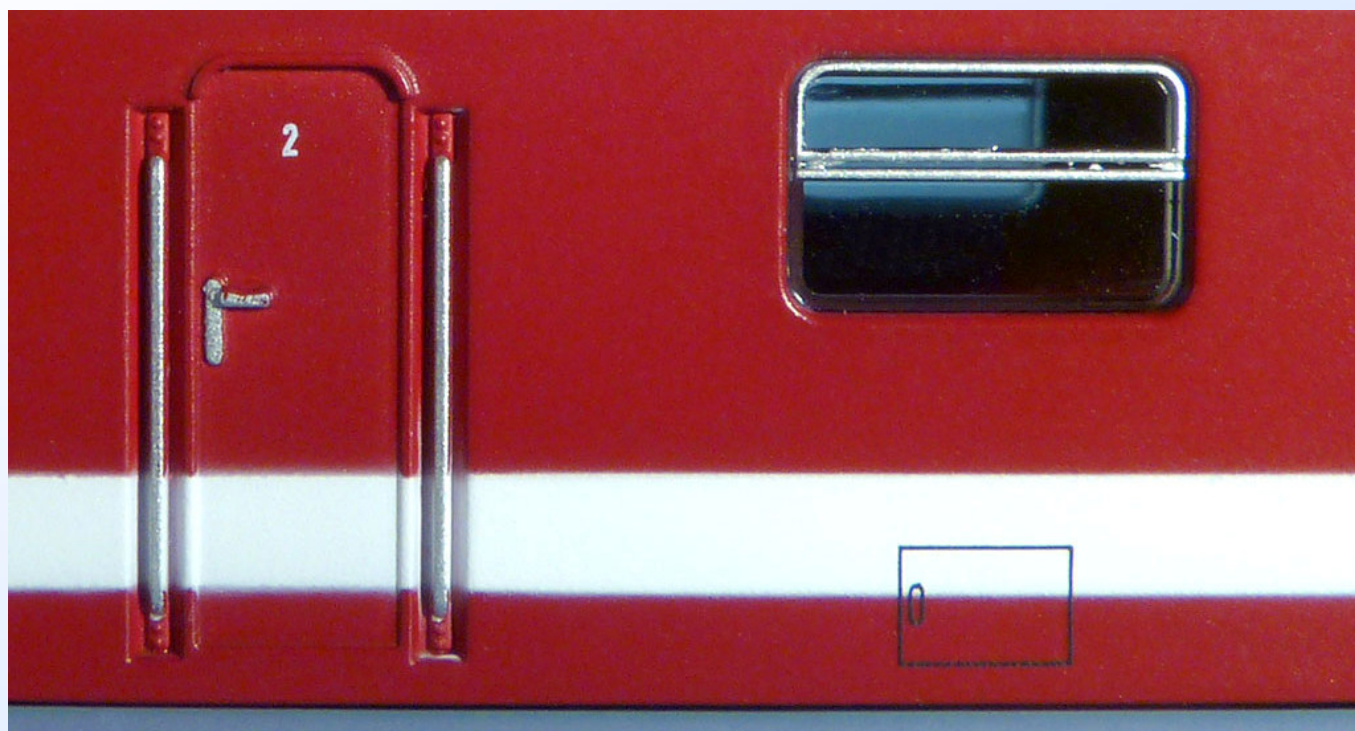
Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2: Pohled na čelo modelu s detaily a plným pluhem. Vylisovaná madla nijak nekazí vzhled modelu.



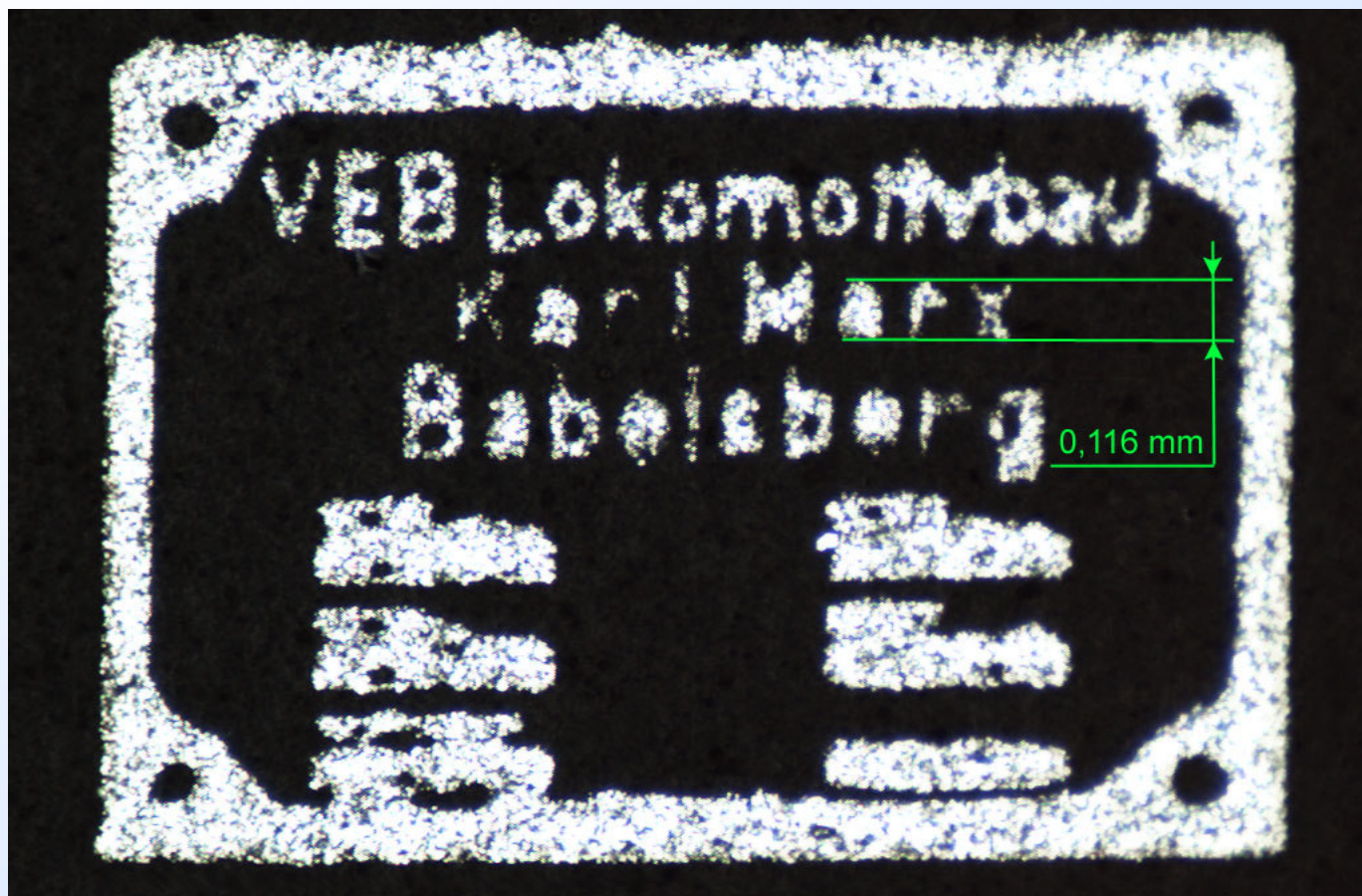
Obr. 3: Úchyty, jež drží pluh na kinematice.



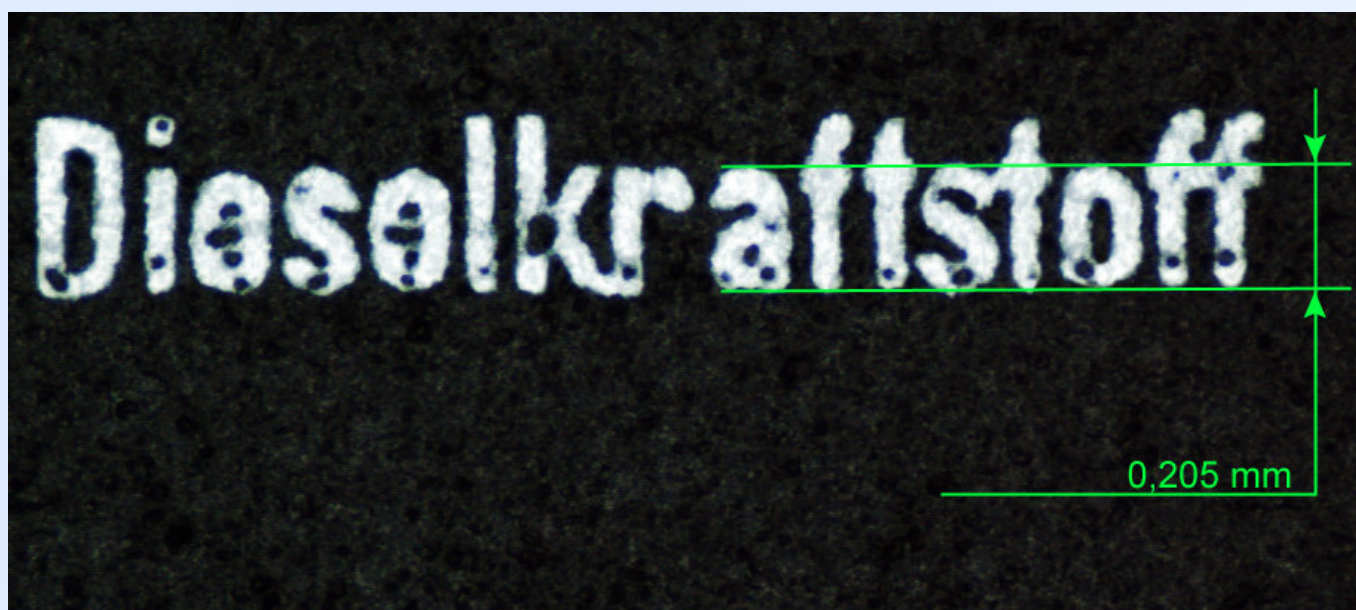
Obr. 4: Detailní pohled na madla u dveří, kliku, rám okna a natištěná boční dvířka.



Obr. 5: Číslo stroje.



Obr. 6: Výrobní tabulka „VEB Lokomotivbau Karl Marx, Babelsberg“. Výška písmen: 0,116 mm; rozměr tabulky: 2,42 x 1,68 mm.



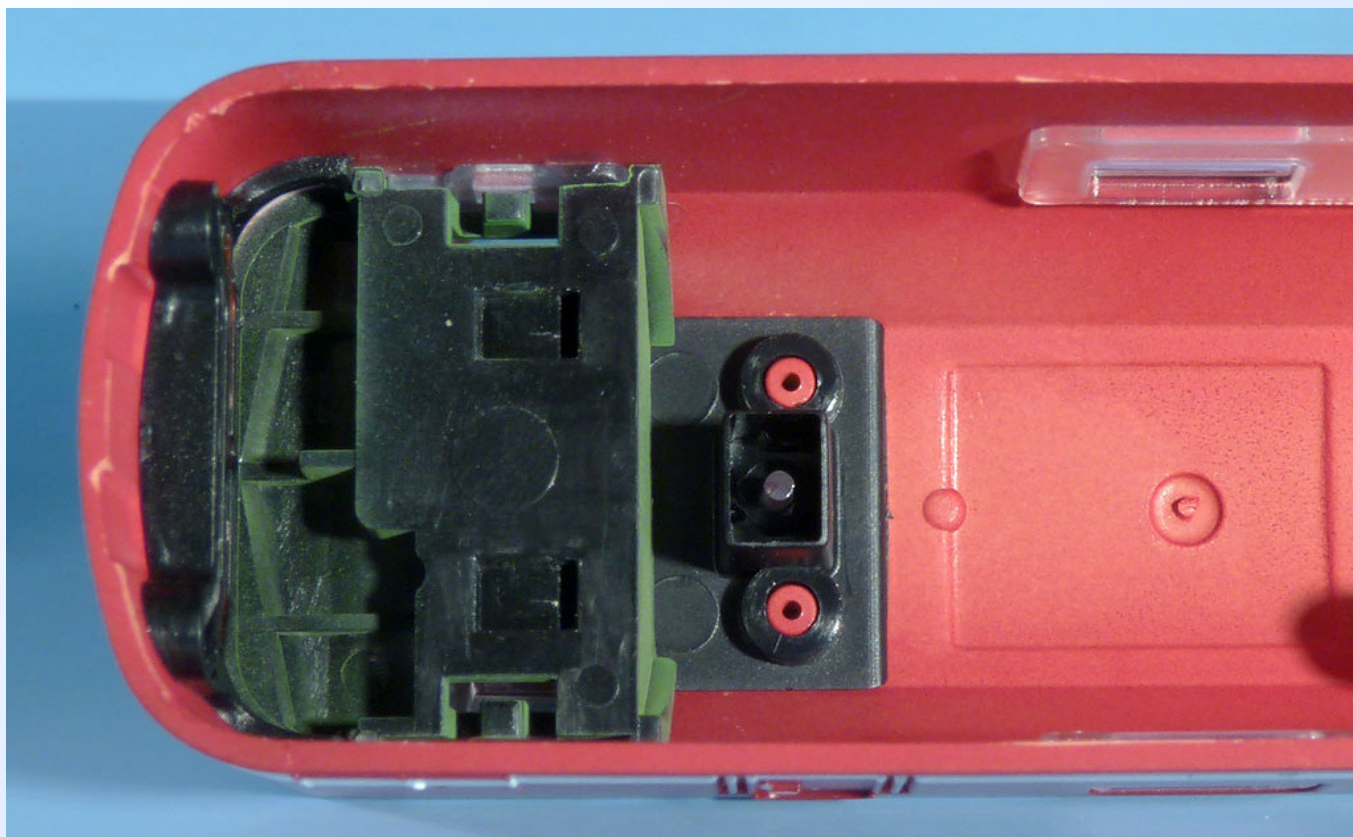
Obr. 7: Nápis na rámu. Výška malých písmen: 0,205 mm.



Obr. 8: Pohled na partie střechy.



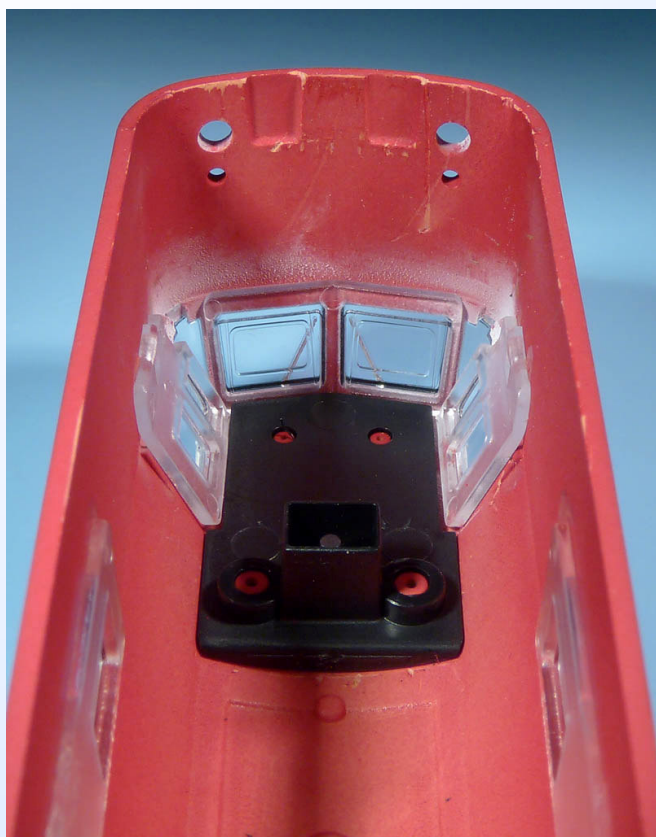
Obr. 9: Pohled do útrob skříně. Zde je dobře patrný jeden ze závitů pro uchycení skříně na rám.



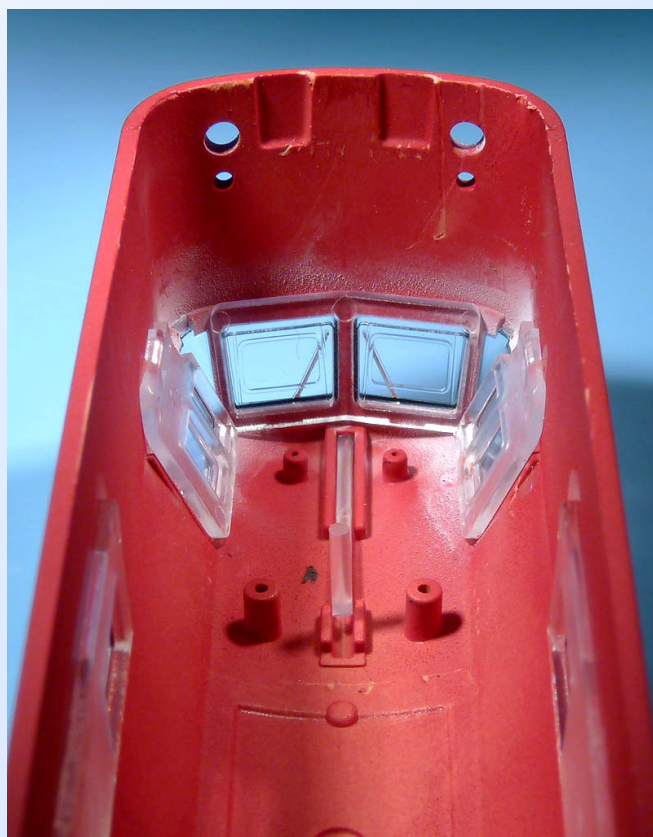
Obr. 10: Vnitřní vybavení čel – světlodody a stanoviště strojvedoucího.



Obr. 11: Spodní světla při pohledu zevnitř.



Obr. 12: Krytka světlovodu vrchního světlometu.



Obr. 13: Odkrytý světlovod vrchního světlometu.



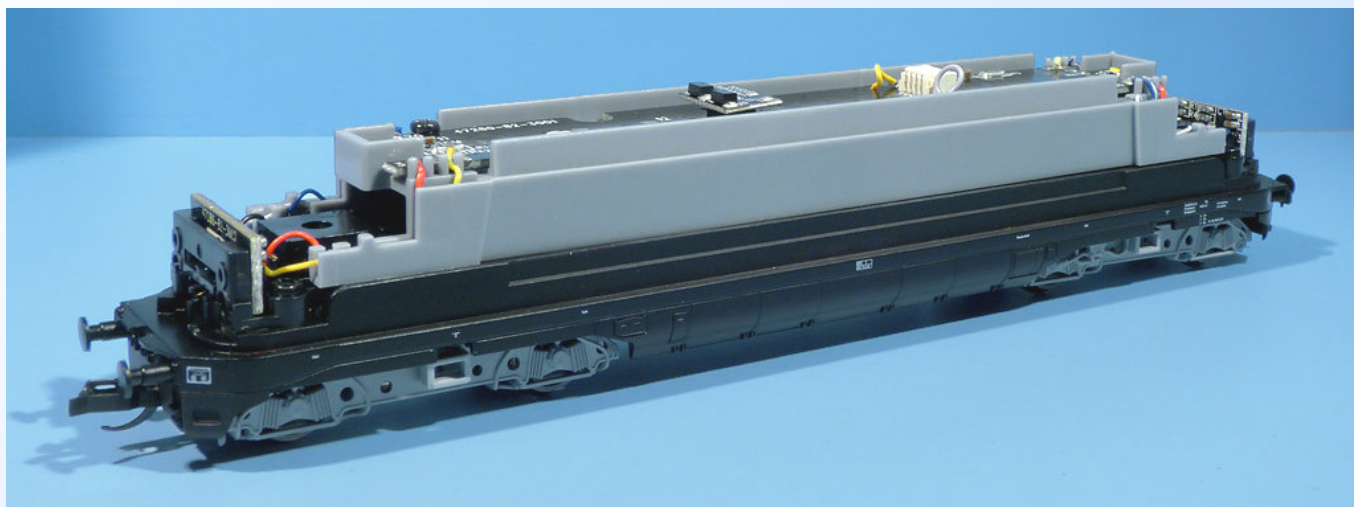
Obr. 14: Vyjmuté stanoviště strojvedoucího.



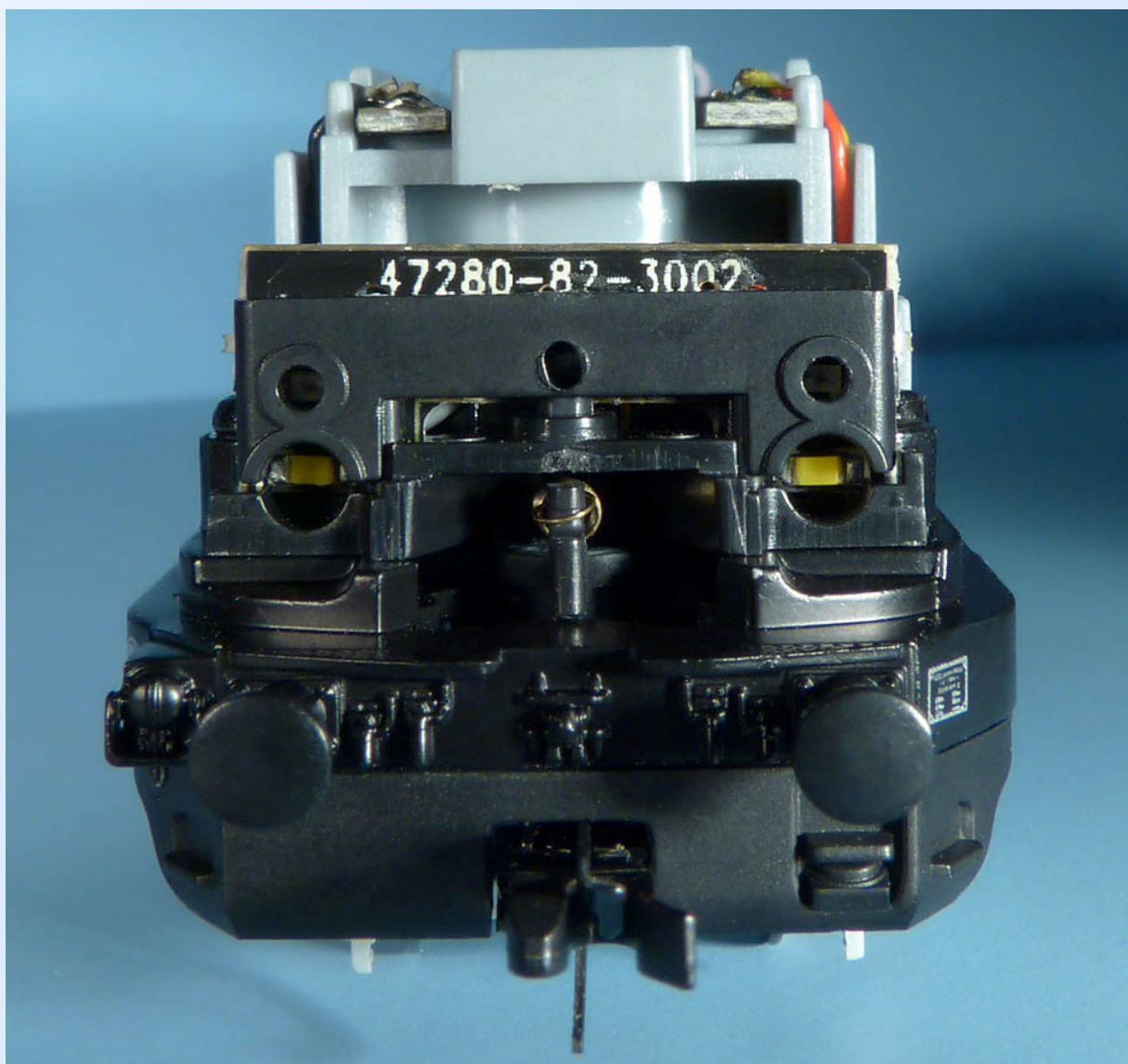
Obr. 15: Přední světlovody z vnější strany.



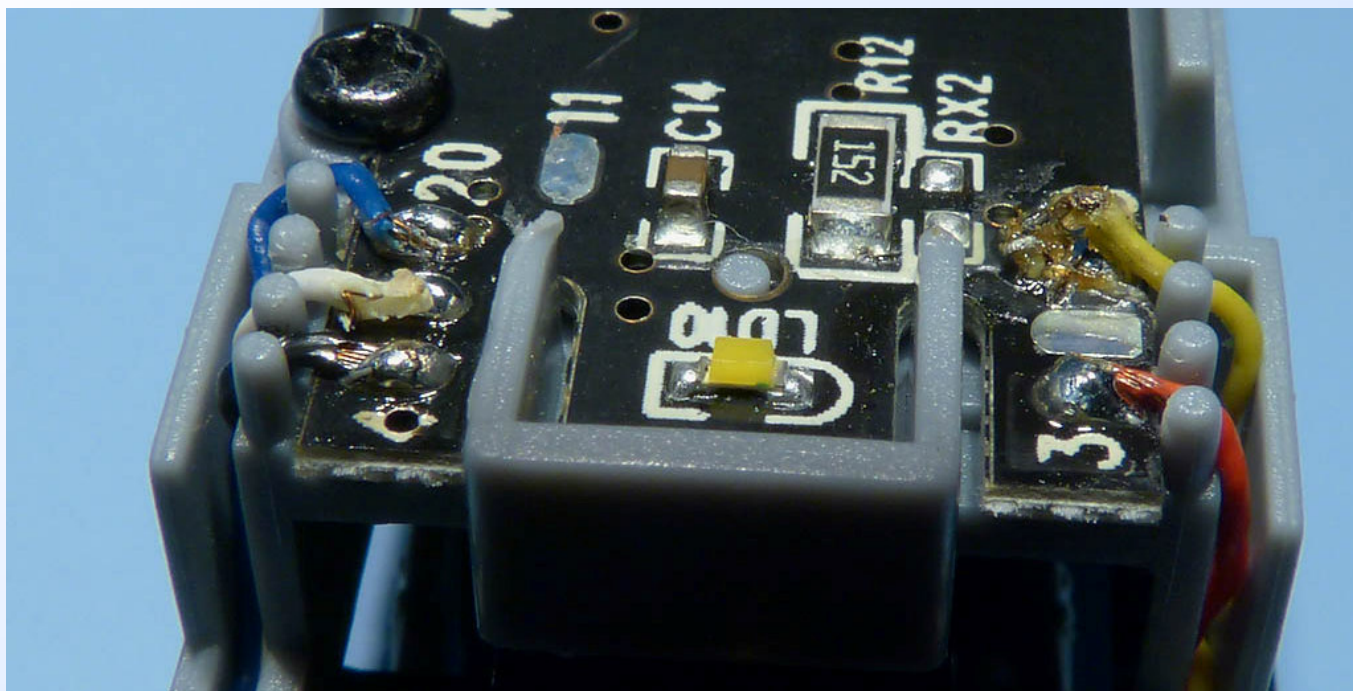
Obr. 16: Přední světlovody z vnitřní strany.



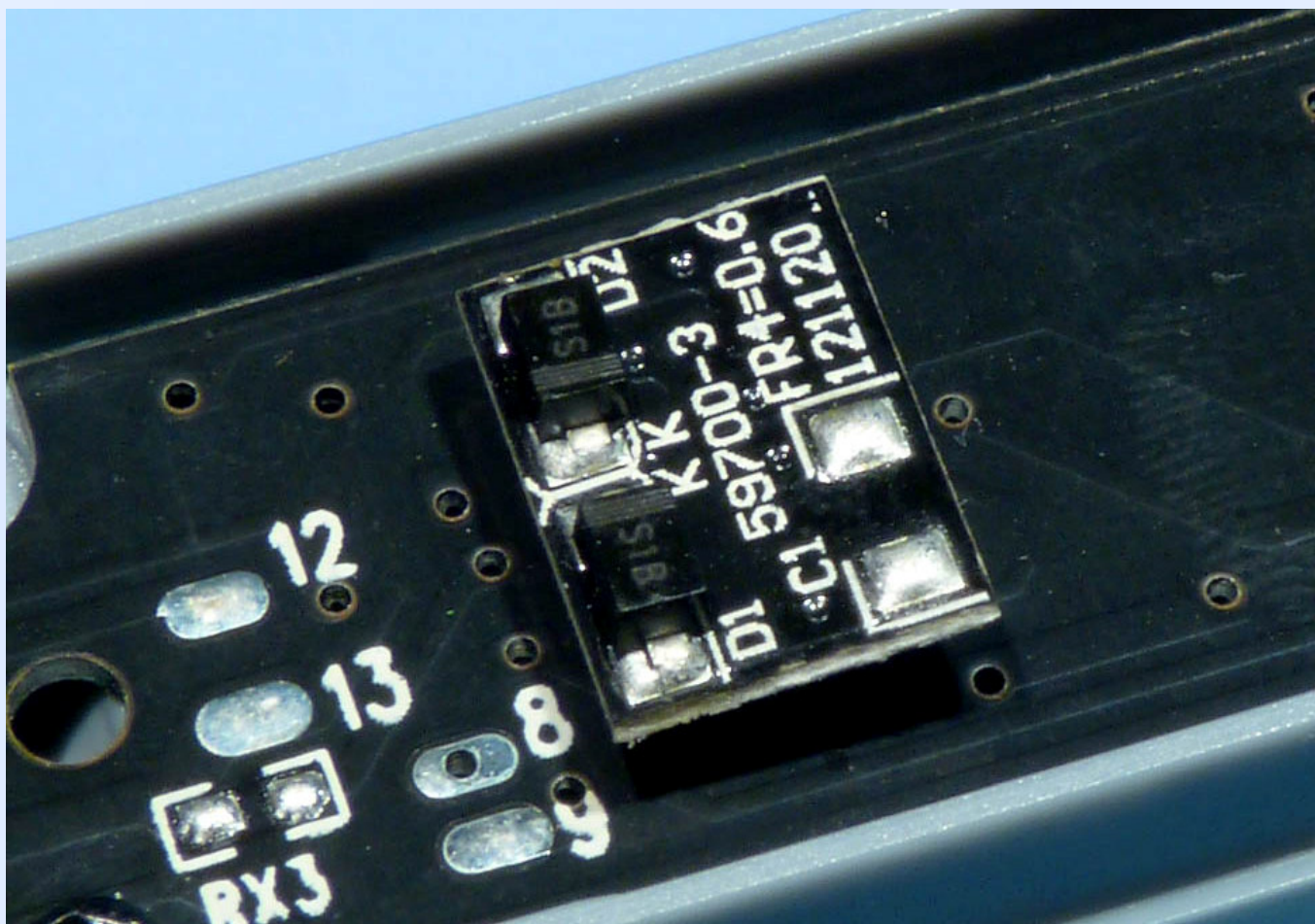
Obr. 17: Odkrytý pojezd modelu.



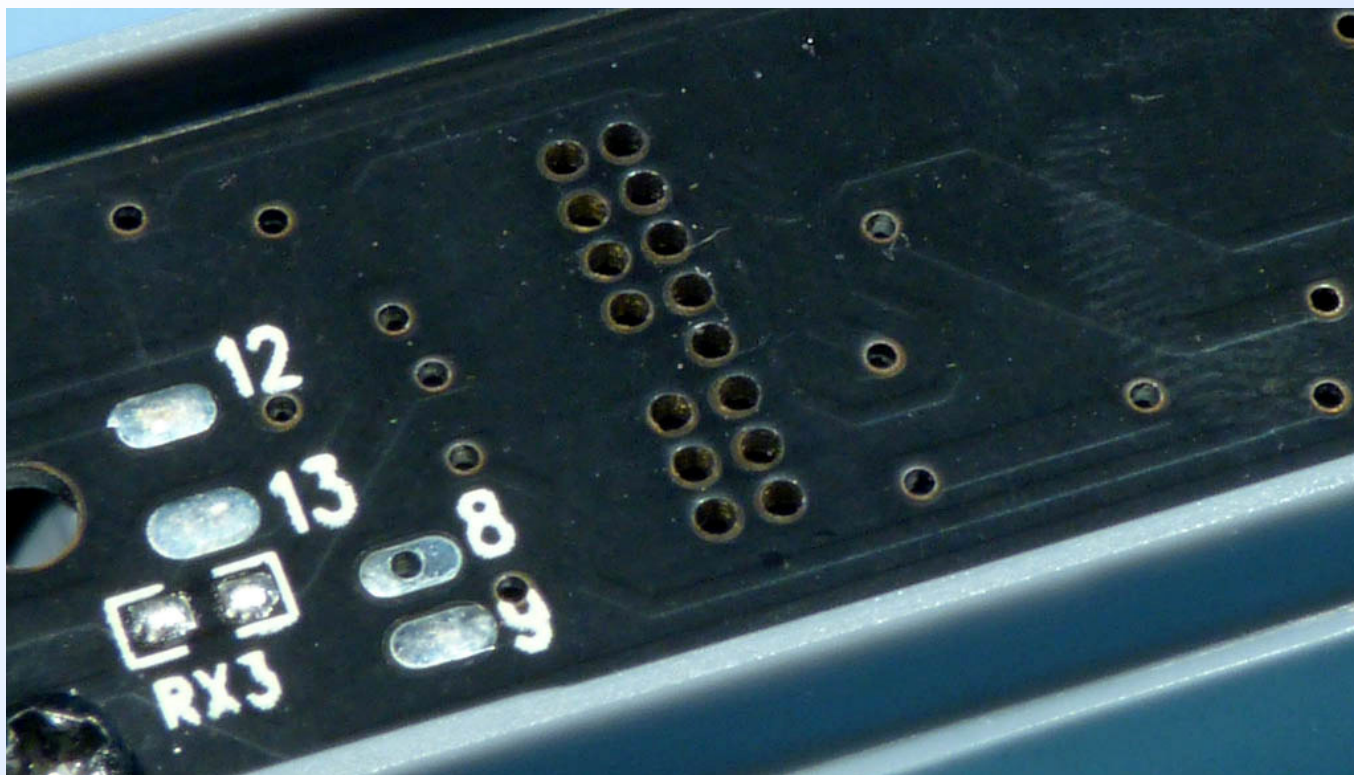
Obr. 18: Pohled na čelní partii odkrytého modelu.



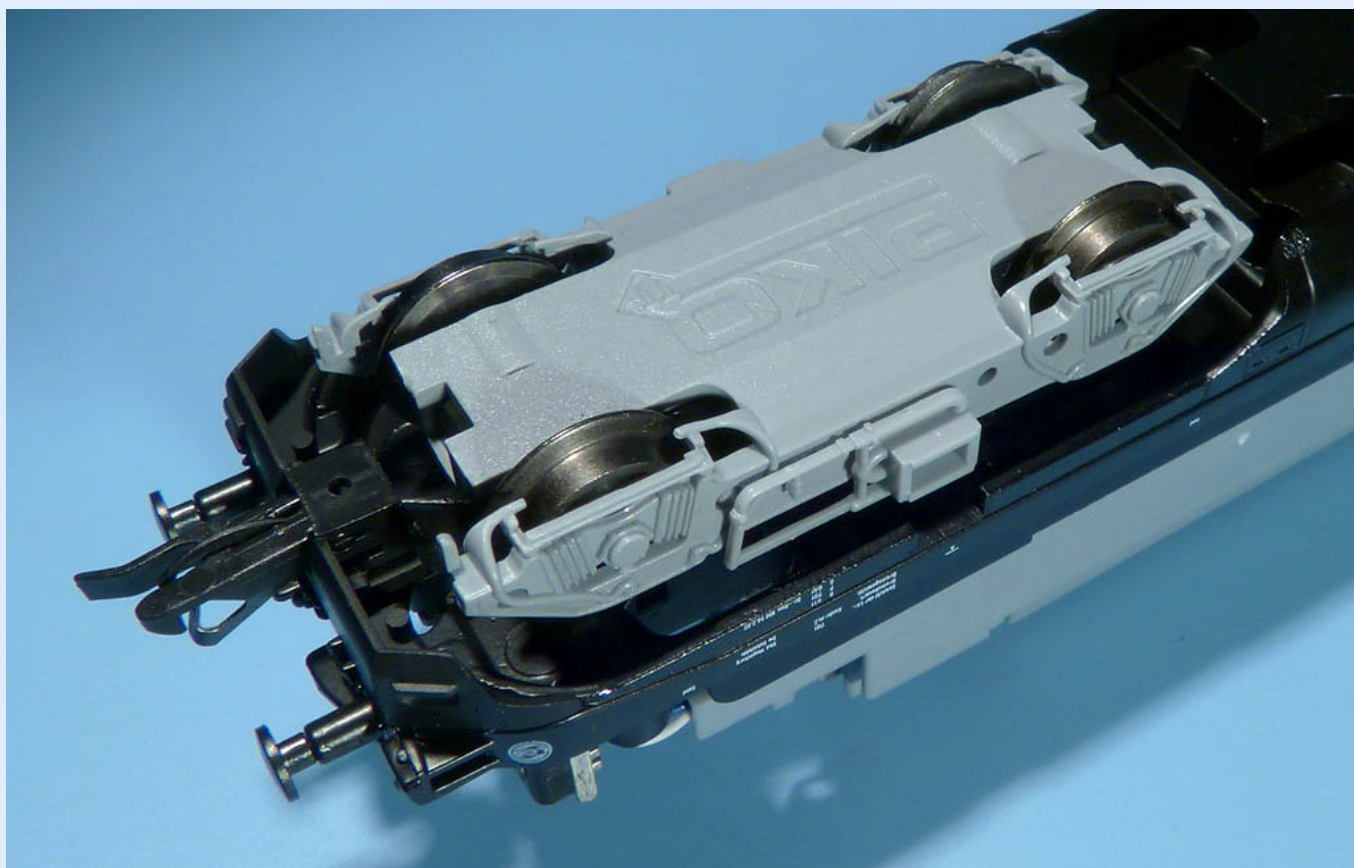
Obr. 19: Dioda vrchního reflektoru a poněkud odbyté pájené spoje.



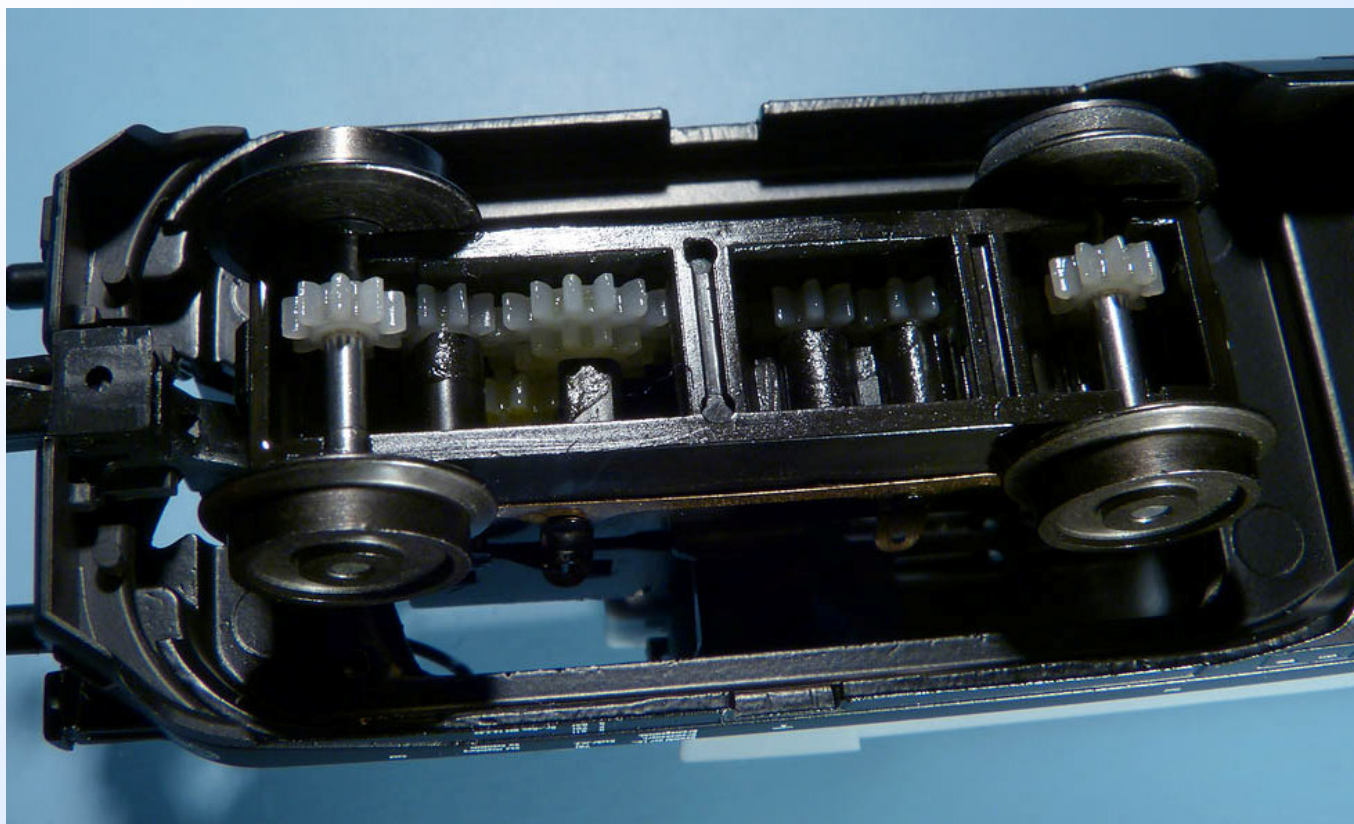
Obr. 20: Analogová propojka v rozhraní.



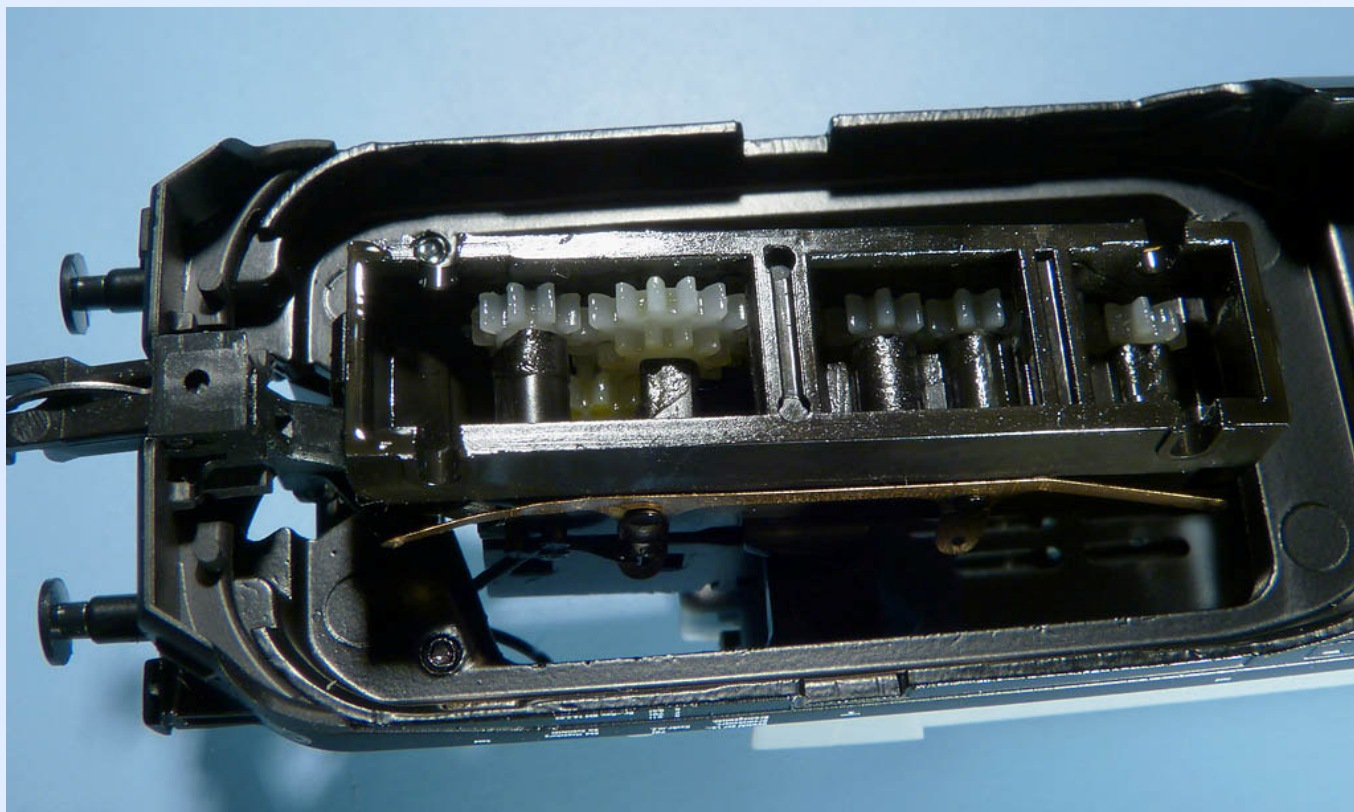
Obr. 21: Rozhraní Plux16.



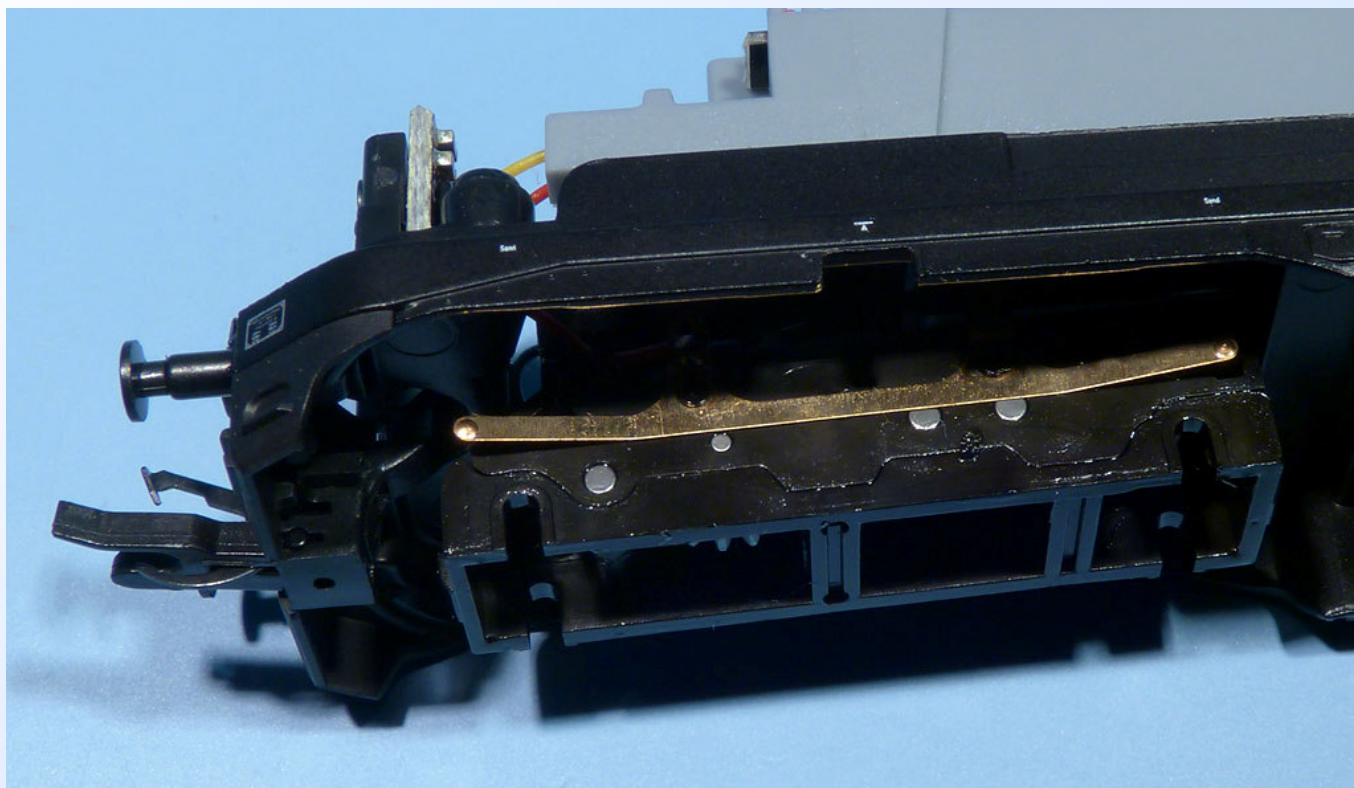
Obr. 22: Kryt podvozku.



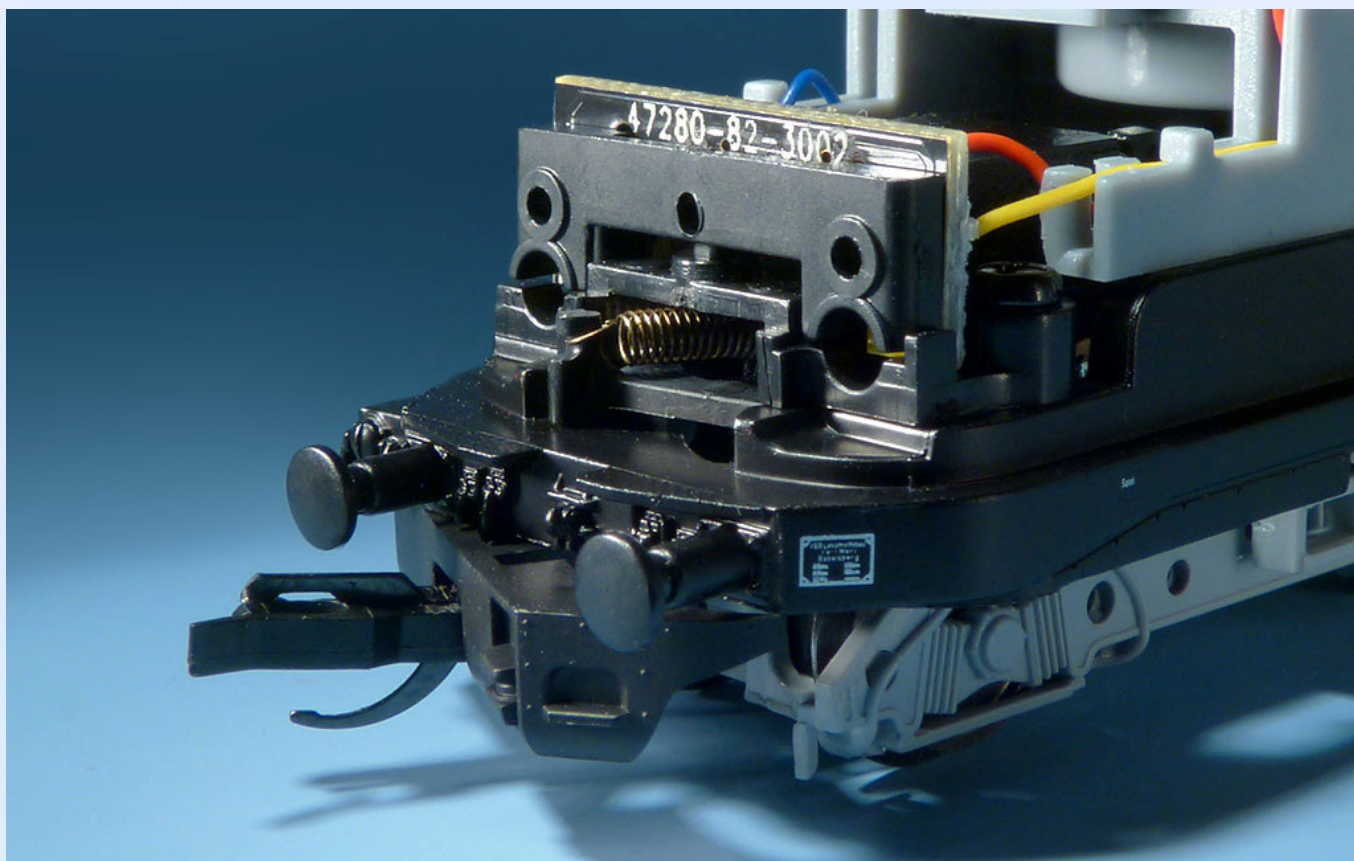
Obr. 23: Převody a dvojkolí.



Obr. 24: Převody. Je tam trochu masť, časem se mazadlo určitě dostane na sběrače proudu.



Obr. 25: Sběrače proudu.



Obr. 26: Vychýlený pluh upevněný na kinematice.



Obr. 27 a 28: Osvětlení modelu.