

PIKO Stroj řady 119 východoněmecké železniční správy jsem poprvé vlastnil na konci 80. let. Jednalo se o model BTTB, který byl jako novinka uveden v katalogu pro rok 1985. Tehdejší cena 280 Kčs byla pro mě, dítě školou povinné, vsutku závratná. Přesto jsem si na ni díky své pili (uhlí, dříví, nákupy, úklid všeho druhu) a babiččině podpoře (babička byla velkorysá) ušetřil. Lokomotiva měla reflektor pod okny, hnané jen dvě nápravy a pouze na jednom podvozku a spolu s BR 250 DR to byly první modely BTTB, které měly koncové osvětlení, což pro mne samozřejmě bylo nepopsatelným lákadlem. Nevím, jak je na tom současný model od firmy Tillig, neměl jsem tu čest se s ním blíže setkat, ale dovolím si poreferovat alespoň o novince roku 2015 od firmy Piko, která uvedla na trh verzi s reflektorem nad okny kabiny v provedení DR, katalogové číslo 47340, resp. 47341 v červeném provedení DB AG. Pokud očekáváte samé superlativy, budete možná mírně překvapeni. Tentokrátte poukáži i na objevené nedostatky, byť jich není mnoho. Ale jsou tam a v zájmu objektivy je nemohu nezmínit.

À propos, stroji se přezdívalo U-Boot (Ponorka). Jednak kvůli kulatým oknům strojovny, jednak také proto, že byla pořád „utopená“ v dílnách. Nejednalo se totiž zrovna o bezporuchové lokomotivy. 😊

Vzhled a vybavení

Nevím, je-li nutno zmiňovat balení, to je u tohoto výrobce stále stejné. Fólie, blistr a plastový box s dokumentací na dně. Klasika. Chybí zde jakékoliv doleповací doplňky. Madla na rozích skříně jsou instalována již z výroby a náhradní plný pluh bez šachty se nekoná.

Madla u dveří do kabiny a pod čelními okny jsou součástí skříně a precizně nabarvená. Rámy oken a větračů jsou černé. A zde nastal první zádrhel. Při prohlížení modelu mne zaujaly černé šmouhy na skříně. Nějak mi nebylo jasné, kde se tam vzaly, s modelem manipuluji čistýma a suchýma rukama. Po chvíli prohlížení bylo jasno. Černá „špína“ pochází z rámu kulatých oken strojovny. Barva se jednoduše stírá pouhým přejetím, bez nutnosti vyvinout jakéhokoli větší úsilí. Fakt, že se barva maže, nikoli loupe, poukazuje na nějakou technologickou botu, díky níž nejen že na plastu vůbec nedrží, ale nedrží ani pohromadě, jako by vůbec nezaschla. Takže první trestný bod.

Kliky dveří jsou tentokrátte ukryty pod podélným pruhem, nejsou nijak barevně zvýrazněny. Stěrače na čelních oknech ano, mají krémovou barvu střechy. Přechody barev jsou dobré, ne však bez chyby. Najdou se místa, na nichž je jaksi „neostro“. Naštěstí v takové míře, že to běžně není prakticky vidět, pouze na detailní fotografii. Nápis jsou ostré a čitelné, kolega má však na svém modelu zdeformovanou devítku na jednom z čelních čísel. Kinematika je řešena stejně jako u předchozích modelů BR 118 a BR 131. Funguje bezchybně v tahu i při sunutí. S kinematikou se vychyluje celý pluh. Podle mě je to ideální řešení. Čelo nehyzdí děravý pluh a mezi vozidly není vychýlení téměř patrné. Na bocích modelu jsou i žluté kotvíčky. Délka přes nárazníky je **162 mm**, po přepočtu vychází **19.440 mm**, předloha měří 19.500 mm. Průměr kol činí **8,35 mm**, v toleranci 2 mm odpovídá reálnému průměru **1.000 mm**.

Skla jsou z čirého plastu. Je přes ně dobře vidět do kabin na stanoviště. Tentokrát se mi nepodařilo stanoviště vymontovat, tak jsem je nenafotil. Zámečky držely dost pevně a lámat se mi to nechtělo. Strojovna není naznačena, za okny je vidět pouze plastová část rámu pod DPS. Na střeše jsou velice velmi pěkně znázorněny ventilátory, pod jemnou mříží lze spatřit i lopatky vrtulí.

Osvětlení modelu je 3-bodové čelní (teplá bílá) a 2-bodové koncové (červená). Obstarává jej na každém čele pět SMD ledek. Barva světla čelních reflektorů je opět perfektní „žárovková“ (samozřejmě v rámci možností technologie LED). Na čelních DPS je příprava i na montáž LED pro osvětlení reflektoru pod okny, takže se pravděpodobně dočkáme i této verze lokomotivy. Světlo proniká pouze tam, kam má, nikde neprosvítá. Mezi čelní stěnou skříně a DPS je plastová deska s otvory, které vedou světlo do příslušných světlometů. Tato deska zároveň drží DPS ve správné poloze. Nutno říci, že na tomto modelu svítí světla poněkud více, což bude možná dáno i tím, že jsou prostě světlomety u tohoto stroje větší.

Na desce plošného spoje je umístěno rozhraní Plux22 s vloženou analogovou propojkou. Místo pro reproduktor v případě ozvučení je zřejmě nad jedním z podvozků, v DPS je připraven otvor.

Do lokomotivy se lze dostat vyšroubováním dvou šroubků u podvozků (ty je nutno natočit) a nádrží. Skříně drží i bez šroubků, ne však dostatečně bezpečně. Stáhnout z rámu jde po překonání malého odporu zámečků relativně lehce. Při zpětném nasazování skříně dotahujte šroubky opatrně, abyste nestrhli závit v plastu!

Pohon a jízdní vlastnosti

Pětípólový motor je osazen dvěma dvojími setrvačníky o rozměrech 3 x 15 + 2 x 9 mm. Zvuk motoru je příjemný, tichý. Model má poháněna čtyři dvojkolí, vždy první a třetí na obou podvozcích. Prostřední jsou bez pohonu. Na každém podvozku je pouze jedna bandáž, a to na třetím dvojkolí na levém kole po směru jízdy.

Kola jsou kovová, osičky také, převody plastové. Sběrače proudu přiléhají na zadní stěnu kol. A tady to vypadá na druhý trestný bod. Sběr proudu totiž zajišťují pouze všechna hnaná dvojkolí, ta prostřední obou podvozků jsou tam tentokrát tak nějak „do počtu“. Těžko pochopit pohnutky výrobce, proč nerealizoval sběr proudu ze všech kol. U BR 131 tomu tak bylo. Nenapadl mě jediný rozumný důvod. Místa je na podvozku dostatek, sběr ze střední nápravy by se vešel. U Ludmily to šlo, proč ne zde? Nijak negativně se tato skutečnost zatím neprojevila, lokomotiva sbírá a jede jako 4nápravová lokomotiva, ale je to škoda. Všichni víme, že pro sběr proudu „je každý kolo dobrý“. Sběrače jsou nabarvené na šedo, jen v místě styku s kolem jsou čisté.

Výrobce na webu uvádí nejmenší průjezdný poloměr 310 mm, ovšem ani při jízdě po plechovém kolejivu o poloměru 286 mm (i v protioblouku) nevykazuje lokomotiva žádné problémy. Pouze jízda je hlučnější díky nedokonalým spojům kolejí.

Rám je kovový, model váží **174 gramů**. Rozjezd nastává při napětí cca **2,0 V** rychlostí **7,8 km/h** s odběrem proudu **30 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **167 km/h**, odběr proudu je **73 mA**. Předloha jezdila maximální rychlostí 120, resp. 140 km/h., 120 km/h model dosahuje při napětí **9,2 V** a odebírá proud **66 mA**. Dojezd modelu z maximální rychlosti při 12 V je **58 mm**. Vše měřeno až po zajetí modelu cca 1 hodinu v každém směru.

Závěr

Co dodat? Jízdní vlastnosti skvělé, provedení rovněž, škoda dvou zbytečných nedostatků, z nichž rozmazávající se barva u bočních oken je asi tím závažnějším. Naštěstí to není moc vidět, kdo o tom neví, stěží si všimne, neboť se v plastu láme světlo tak šikovně, že je rámeček tmavý. Řešit to asi nebudu, pravděpodobně se to bude týkat celé série. Rámy kolem větračů drží, tam by byl problém větší, chybějící barva by byla vidět velmi zřetelně. Stejný problém jsem zaznamenal u Hektorů od Tilliga – stříbrný rám bočních oken, a u lokomotivy 365.4 ČSD od firmy Schirmer, tam mi zase slezla část popisků.

Dokumentaci k modelu naleznete zde: <http://www.piko-shop.de/is.php?id=13372>. Informace o předloze jsou k přečtení na německé Wikipedii: https://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_119, včetně obrázků.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Boční pohled na model.



Obr. 2: Boční pohled na model, stanoviště 2.



Obr. 3: Boční pohled na model, střední partie.



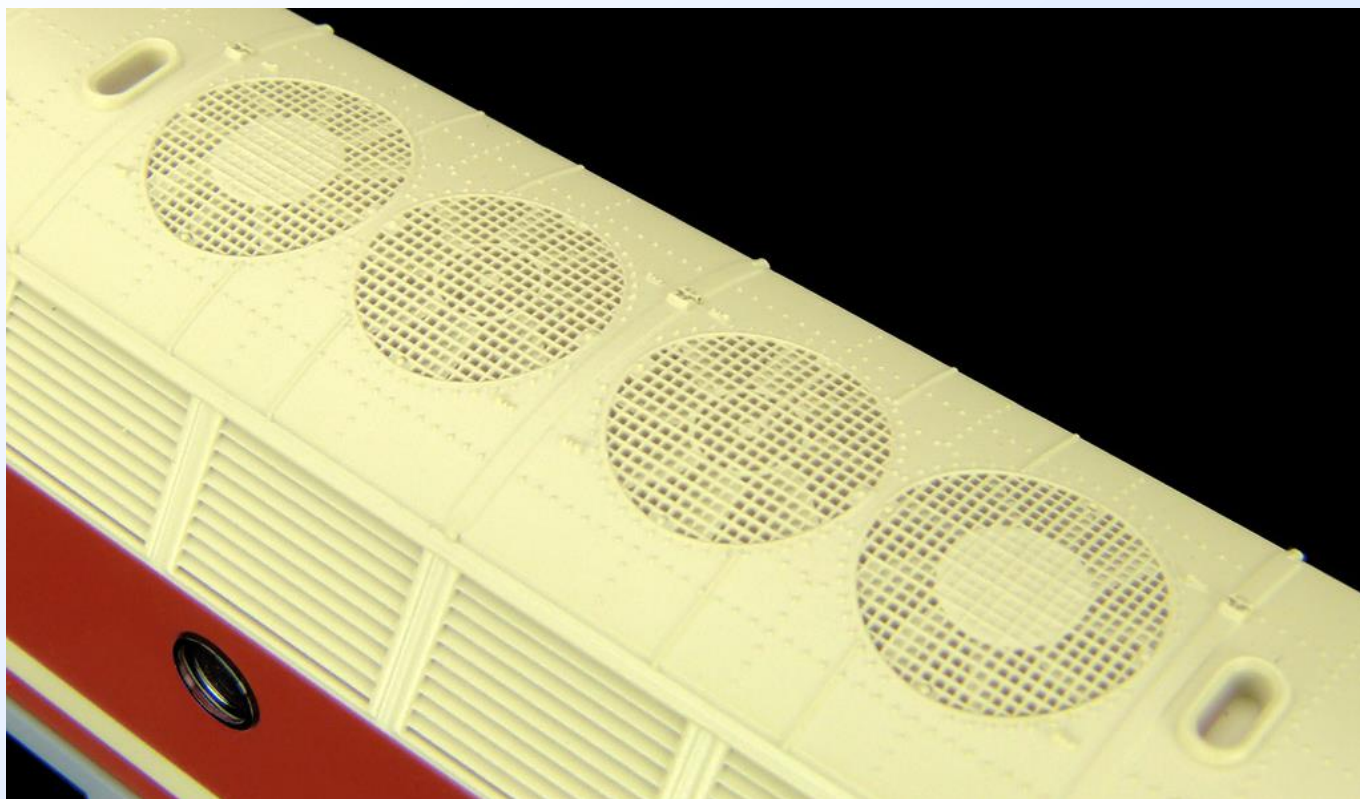
Obr. 4: Boční pohled na model, stanoviště 1.



Obr. 5: Střecha modelu.



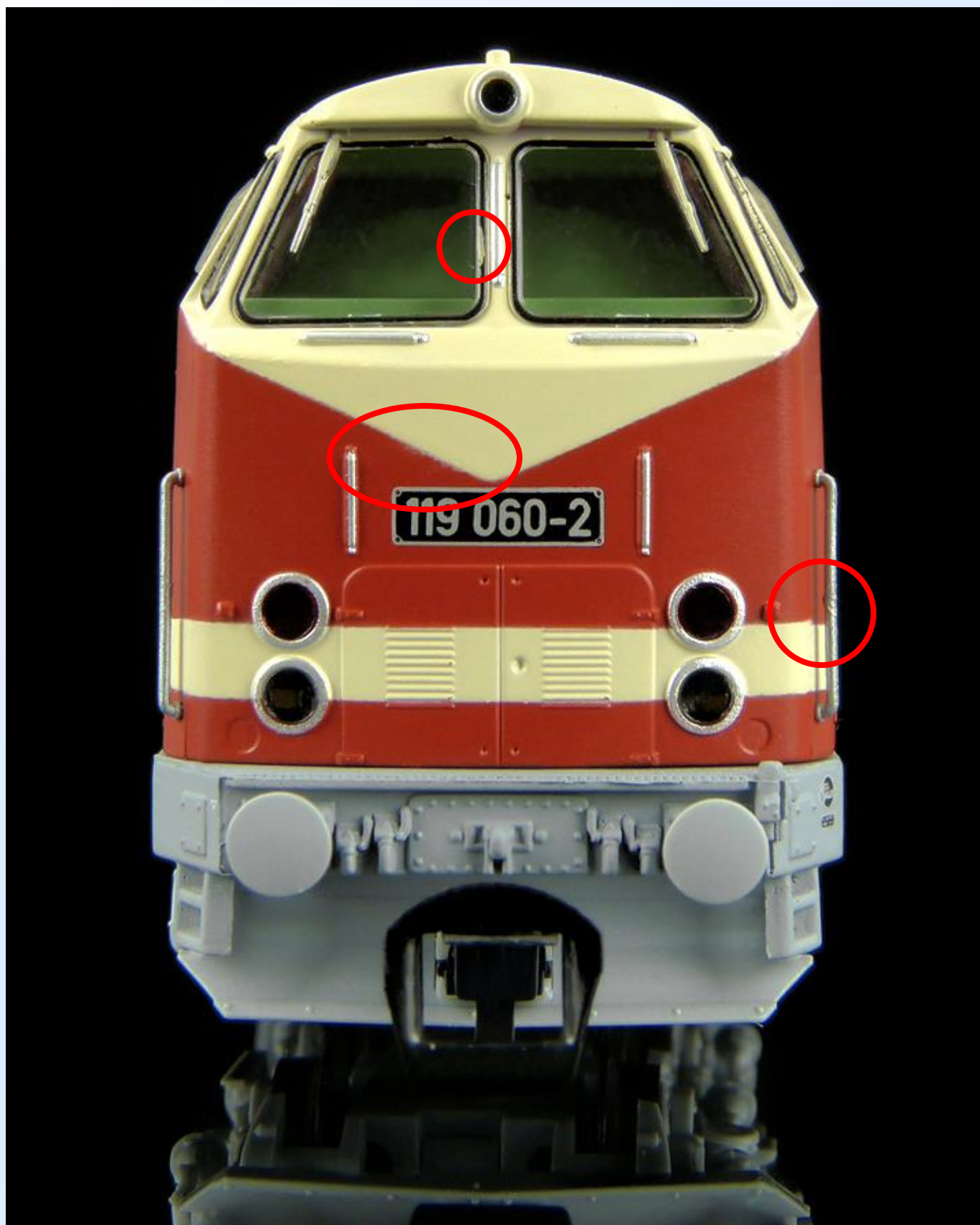
Obr. 6: Spodek modelu.



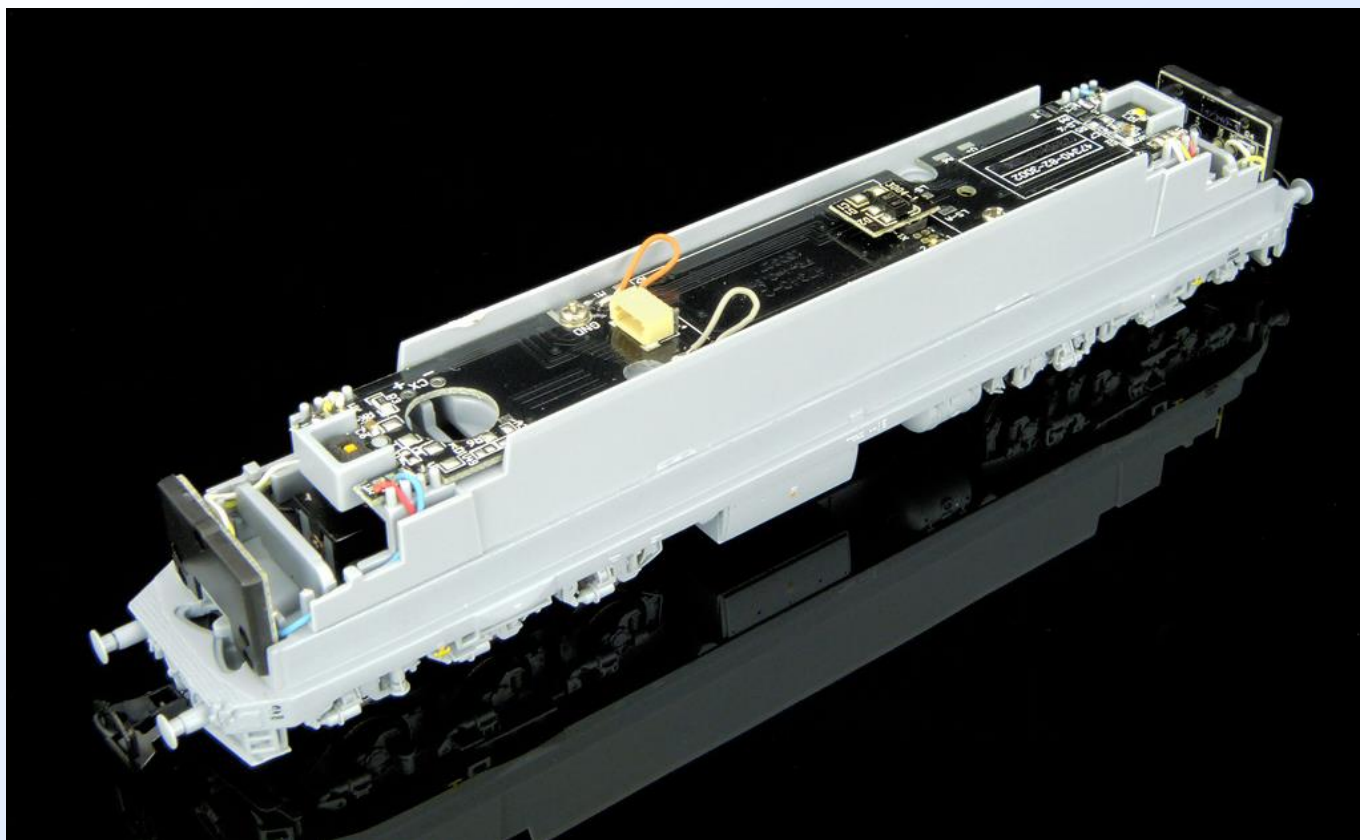
Obr. 7: Detail střešních ventilátorů.



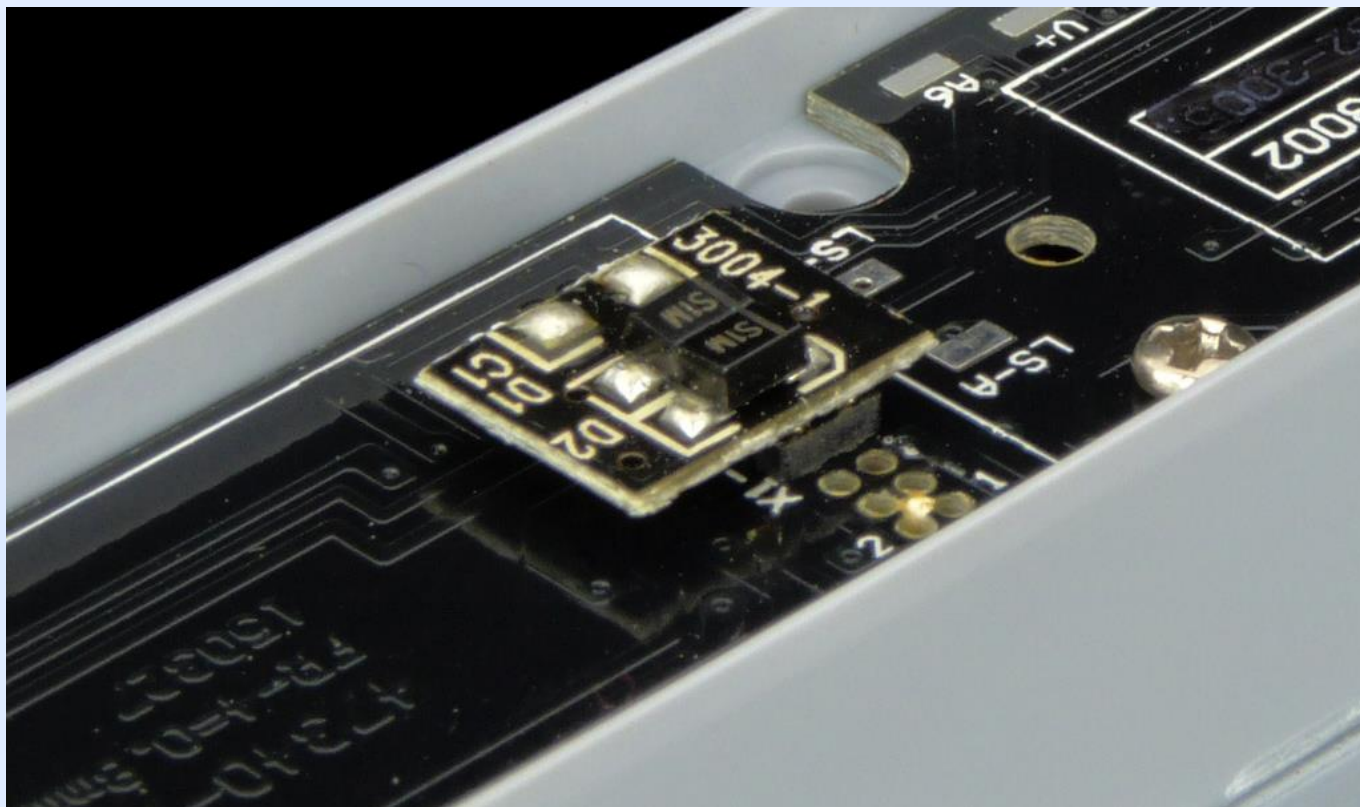
Obr. 8: Madlo na rohu skříňě a naznačená madla na čele a u dveří.



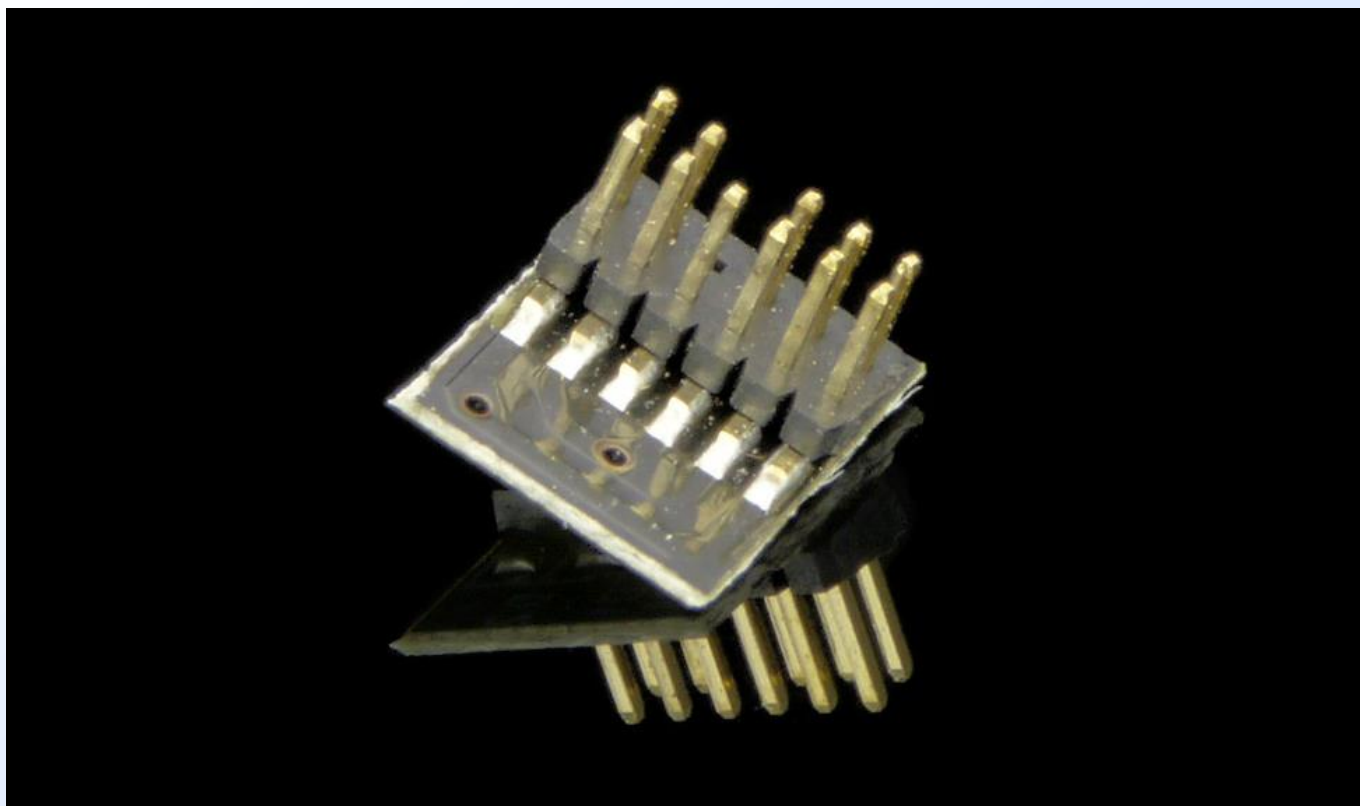
Obr. 9: Detail čela modelu. Vyznačeny jsou mírné nepřesnosti v povrchové úpravě, za běžných podmínek prakticky nepozorovatelné.



Obr. 10: Odkrytý pojezd.



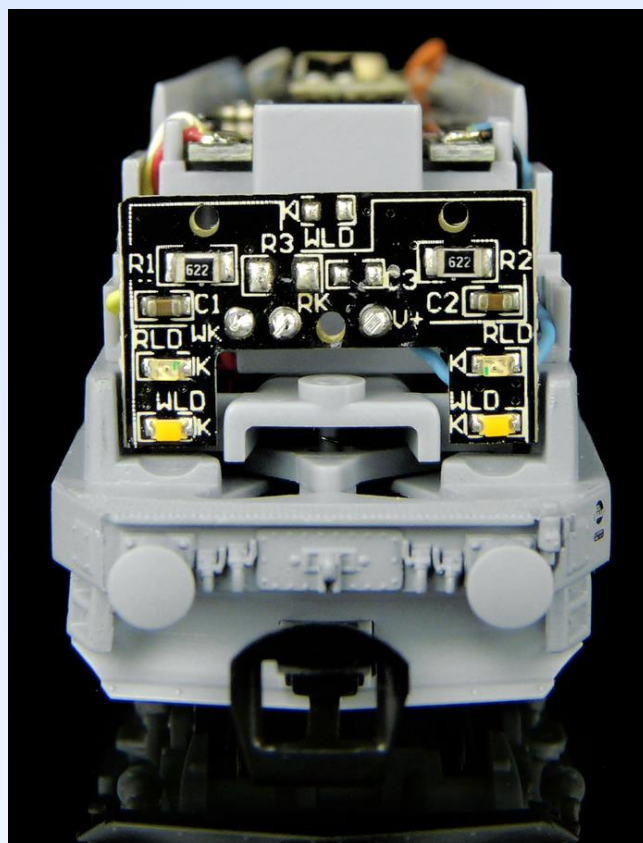
Obr. 11: Rozhraní Plux22 s analogovou propojkou.



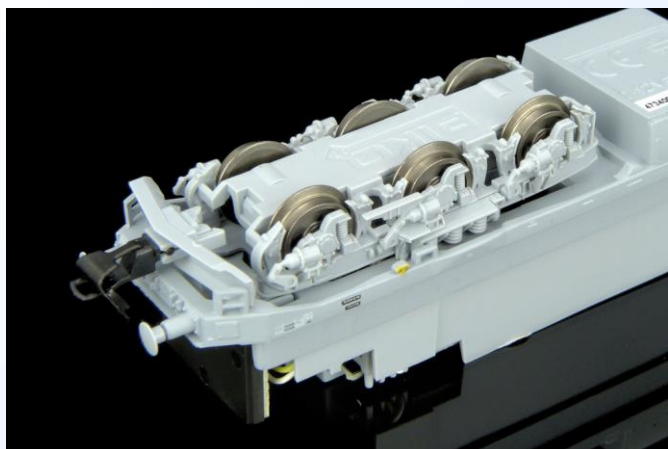
Obr. 12: Analogová propojka.



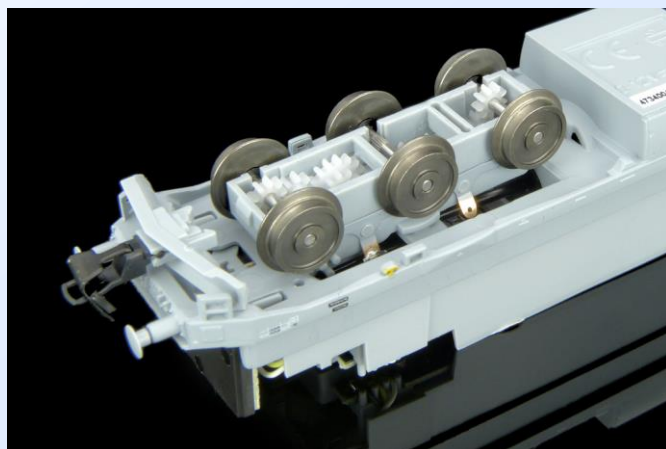
Obr. 13: Držák čelní DPS s otvory pro světlo.



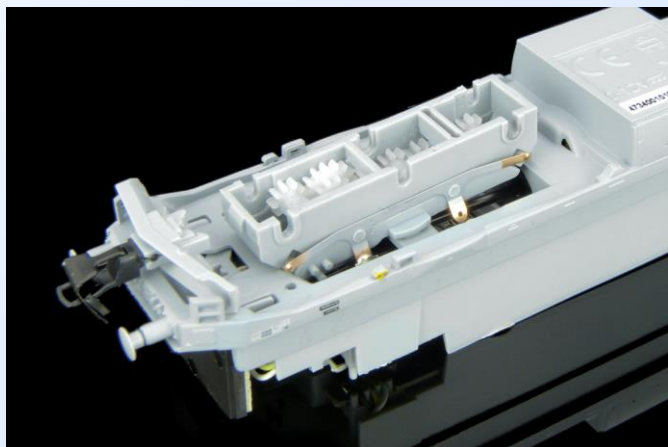
Obr. 14: Čelní DPS s přípravou osvětlení podokenního reflektoru.



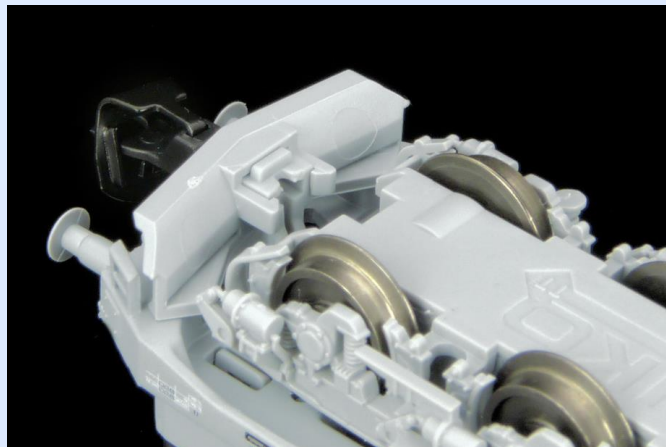
Obr. 15: Detail podvozku.



Obr. 16: Odkrytý podvozek.



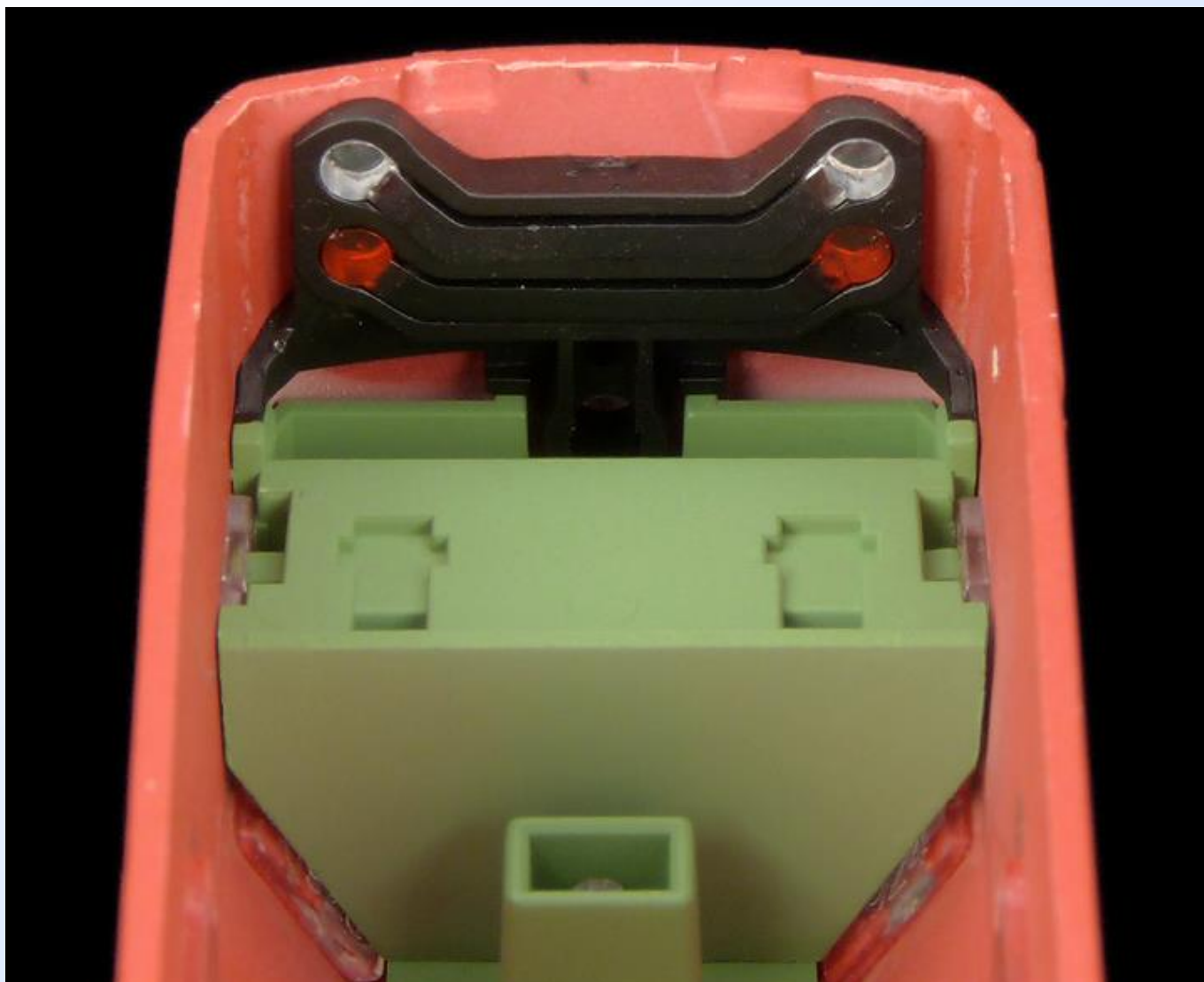
Obr. 17: Podvozek bez dvojkolí.



Obr. 18: Zadní pohled na kinematiku s pluhem.



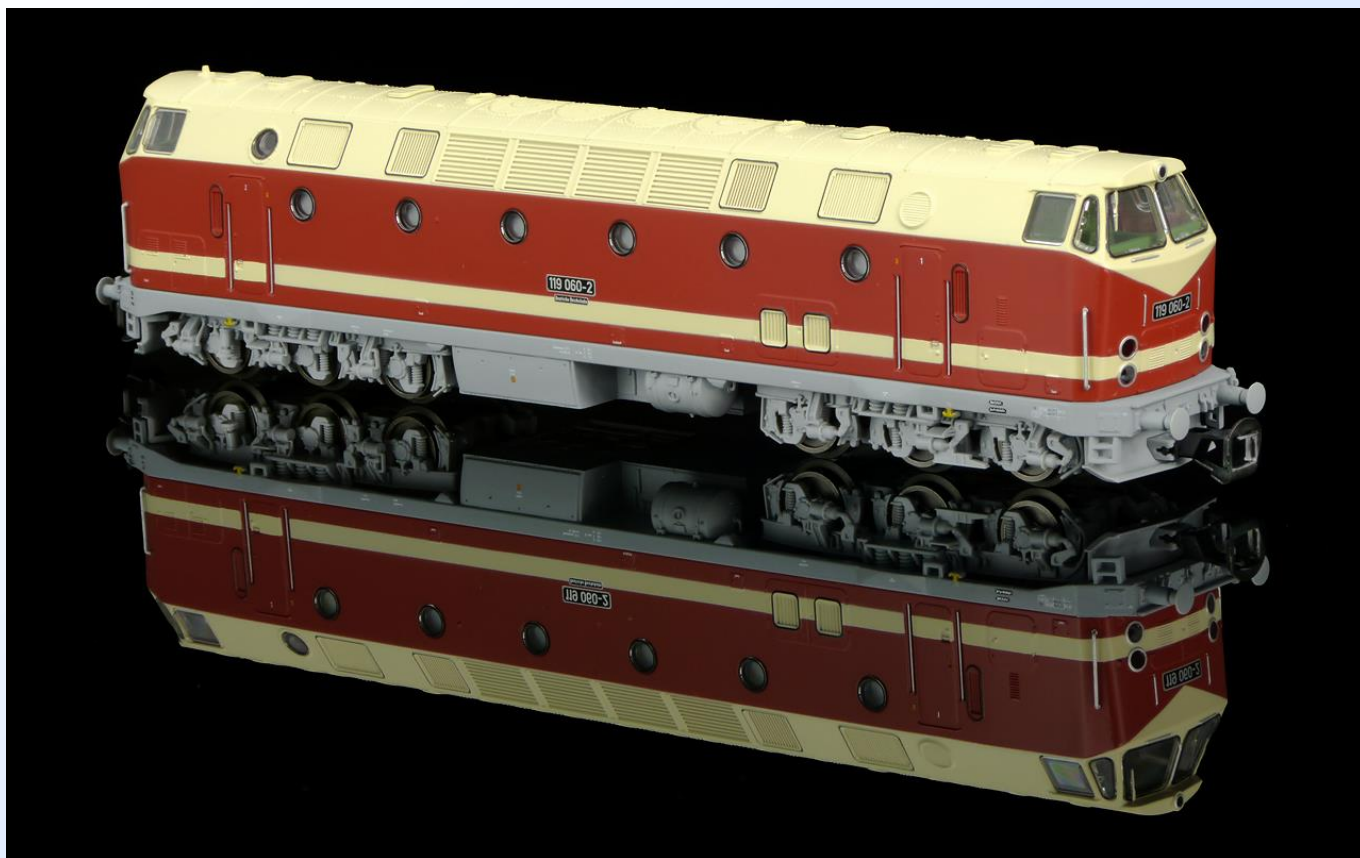
Obr. 19: Motor se setrvačníky.



Obr. 20: Pohled zevnitř na zasklení světlometů a spodek stanoviště strojvedoucího. Dole částečně patrný světlovod pro nadokenní reflektor.



Obr. 21: Pohled zevnitř na spodek stanoviště a světlovod pro nadokenní reflektor.



Obr. 22: Celkový pohled na model.



Obr. 23: Model na diorámatu.