

PIKO Po modelu od BTTB, později od Tilliga, a v 90. letech od Roco se na trh dostal nový model lokomotivy BR 130 (a jejích odvozenin) od firmy Piko. Člověk by si pomyslel, že většina modelářů, kteří model chtěli, jej již má. Ovšem i přesto se do toho Piko pustilo. Netuším, jaká je prodejnost, ale vím, jaká je kvalita tohoto produktu. Jako již v několika dřívějších případech, tak i nyní jsem velice mile překvapen. Řeč bude konkrétně o modelu stroje 131 001-0, uvedeném pod katalogovým číslem 47321.

Vzhled a vybavení

Model je balen tradičně v blistru vloženém do plastové krabičky. Na jejím dně je složena dokumentace. Dolepovací díly u modelu žádné nejsou, madla na čelech pod okny byla dosazena již u výrobce. Tentokrát chybí i náhradní pluh bez šachty.

Madla u dveří do kabiny jsou vylišovaná jako součást skříně a stříbrně zvýrazněná. Stříbrný je též rám bočních posuvných oken kabiny, ostatní okna mají naznačeno černé těsnění. Nechybí ani kliky dveří a stěrače na čelních oknech. Přechody barev jsou výborné, těžko hledat chybičku. Všechny nápisy jsou ostré a čitelné. Kinematiku na modelu výrobce vyřešil stejně jako u BR 118, tedy vychyluje se celý pluh. Díky tomu v něm není otvor pro boční pohyb spřáhla. Funkce kinematiky je bezchybná, ani při sunutí při zkušebních jízdách v obloucích o poloměru 321 mm (kolejivo Kuehn) nenastal žádný problém. Na pluhu najdeme i imitaci brzdových hadic. Délka modelu přes nárazníky je **171,8 mm**, po přepočtu vychází **20.616 mm**, tedy prakticky přesně. Ty reálné 4 mm do 16.620 mm jsou v toleranci měření. Průměr kol činí **8,75 mm**, odpovídá reálnému průměru **1.050 mm**.

Skla jsou z čirého plastu. Je přes ně celkem dobře vidět do kabin, v nichž jsou stanoviště strojvedoucího. Na těch je naznačen ovládací pult s kontrolérem a sedačky. Strojovna není naznačena nijak, za okny svítí pouze šedý plast upevněný na rámu pod DPS. Velká část střechy je řešena jako čtyři samostatné díly, které jsou na skříně upevněny pomocí čepů. S notnou dávkou opatrnosti lze díly střechy demontovat. Jednotlivé díly k sobě krásně pasují bez zbytečných vůlí.

Osvětlení modelu je 3-bodové čelní (teplá bílá) a 2-bodové koncové (červená). Obstarává jej na každém čele pětice SMD ledek. Barva světla čelních reflektorů je opravdu perfektní, dokonale imituje barvu světla žárovek. Na DPS je příprava i na montáž LED pro osvětlení boční řadové tabulky. U tohoto stroje prosvětlená není. Konstrukce modelu je řešena tak, že spodní světla jsou součástí rámu, díky čemuž bylo možno jednotlivé reflektory perfektně světelně „utěsnit“ a zabránit tak průniku světla do reflektorů sousedních. Skříň začíná až bílým pruhem nad nimi.

Na desce plošného spoje najdeme rozhraní Plux16 s analogovou propojkou. Místo pro reproduktor pro případ ozvučení lokomotivy je v nádrži mezi podvozky, jejíž kryt lze sejmout po vyšroubování dvou šroubků. Při opětovném nandávání je nutno si pohlídat správnou polohu, na jedné straně je v nádrži otvor, do něhož si sedá čep krytu. Otočit kryt sice lze, ale nesedí správně, takže si toho hned všimnete. Pro kablík od reproduktoru je skrze rám veden kanálek k DPS.

Do útrobu lokomotivy se dostaneme po vyšroubování jednoho šroubku mezi podvozkem a nádrží (v kratší mezeře). Skříň však drží velmi dobře i bez něho, takže je nutno ji ještě podle návodu stáhnout z rámu, na němž ji drží šest zámečků. První sundání skříně z rámu, pokud máte zdravý a přirozený strach z poškození modelu, není úplně lehké. Další pokusy již byly lepší, člověk už tak nějak věděl, do čeho jde. 😊 Při upevňování skříně dotahujte šroubek opatrně, abyste nestrhli závit v plastu!

Pohon a jízdní vlastnosti

Pětipólový motor je osazen dvěma dvojími setrvačnickými o rozměrech 3 x 14 + 2 x 9 mm. Jeho chod je velmi 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 rovněž, převody plastové. Sběrače proudu přiléhají na zadní stěnu všech dvanácti kol. Problém, který se vyskytl u předchozích modelů, tedy že mazivo se během krátké doby provozu dostalo na zadní stranu kol a na sběrače, jsem zde nezaregistroval. Sběrače mají šedou barvu, pouze v místě styku s kolem jsou holé.

Výrobce uvádí nejmenší průjezdný poloměr 310 mm, ale i na plechových kolejkách o poloměru 286 mm model jede úplně v klidu a bez odporu. Zkoušeno i v protioblouku.

Rám je celokovový, při vážení se váha zastavila na **173 gramech**. Do pohybu se lokomotiva dává při napětí cca **2,0 V** rychlostí **10,8 km/h** a odebírá proud **35 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **173 km/h**, odběr proudu je **77 mA**. Předloha jezdila maximální rychlostí 100 km/hod., které model dosahuje při napětí **7,8 V** s odběrem proudu **64 mA**. Dojezd modelu z maximální rychlosti při 12 V je **86 mm**. Veškeré hodnoty byly samozřejmě měřeny až po zastavení modelu.

Závěr

Při pomýšlení, že jsem lokomotivu od firmy Roco viděl v roce 1999 v Praze v několika prodejnách s cenami, jejichž rozpětí bylo od 4.500 do 5.500 Kč, se nyní musím pousmát. Ano, tehdy to byl bezesporu nejkvalitnější model TT, který byl do té doby vyroben, ovšem dnes je již jeho technické provedení zaběhnutým standardem, v případě žárovkového osvětlení dokonce překonaným. 😊 Cena však za ta léta klesla a nyní je jen o málo vyšší než u zde zmiňovaného modelu Piko. A opravdu musím zdůraznit, že na v pořadí třetím provedení této lokomotivy není nic horšího než na jejím předchůdci z Rakouska. Snad jen absence pohonu středních náprav podvozku, ovšem v tom bych neviděl žádný problém. Naopak. V některých věcech je model dokonalejší, což je však vzhledem ke značnému časovému odstupeu pochopitelné. Model Roco doma mám již od roku 2006 a i nadále zůstane ceněným exemplářem v mé sbírce.

Přehled dílů modelu naleznete zde: <http://www.piko-shop.de/is.php?id=10852>. Informace o předloze jsou k přečtení na německé Wikipedii: http://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_130, i s obrázky.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2: Boční pohled na model.



Obr. 3: Detailní boční pohled na model: čelní partie.



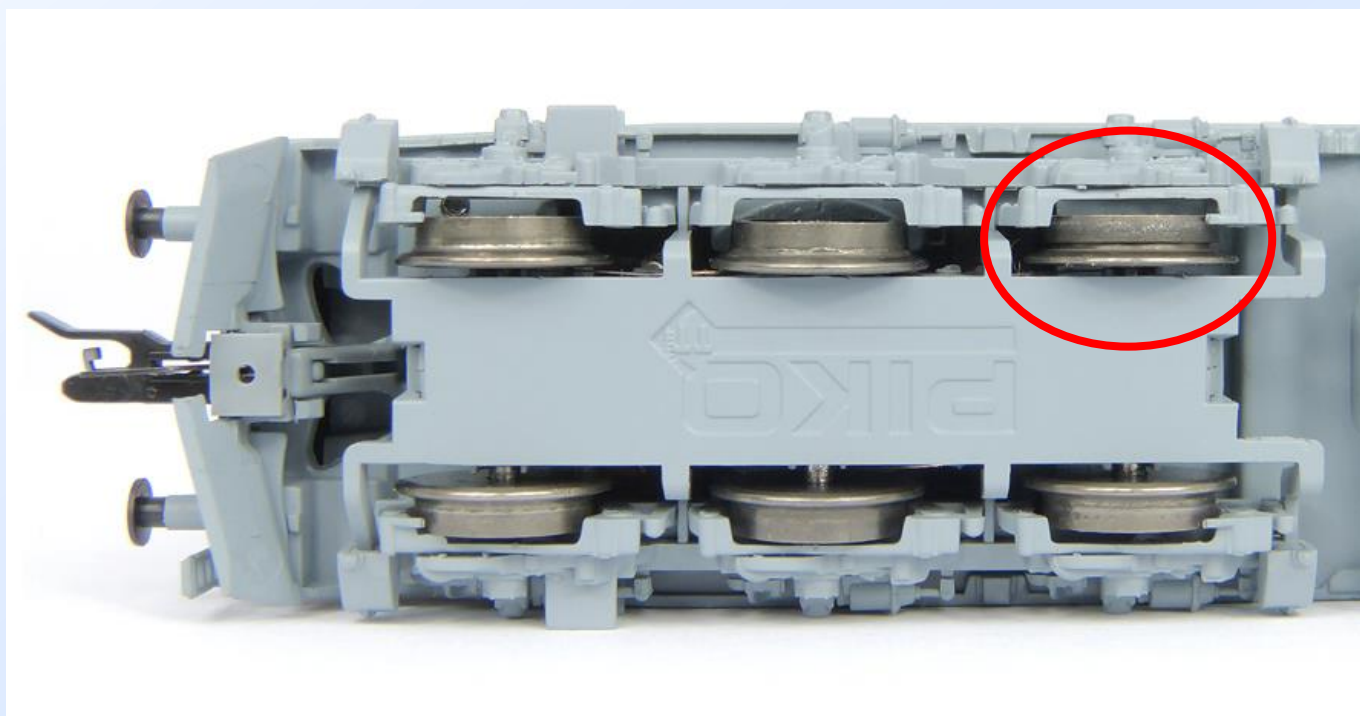
Obr. 4: Detailní boční pohled na model: střední partie.



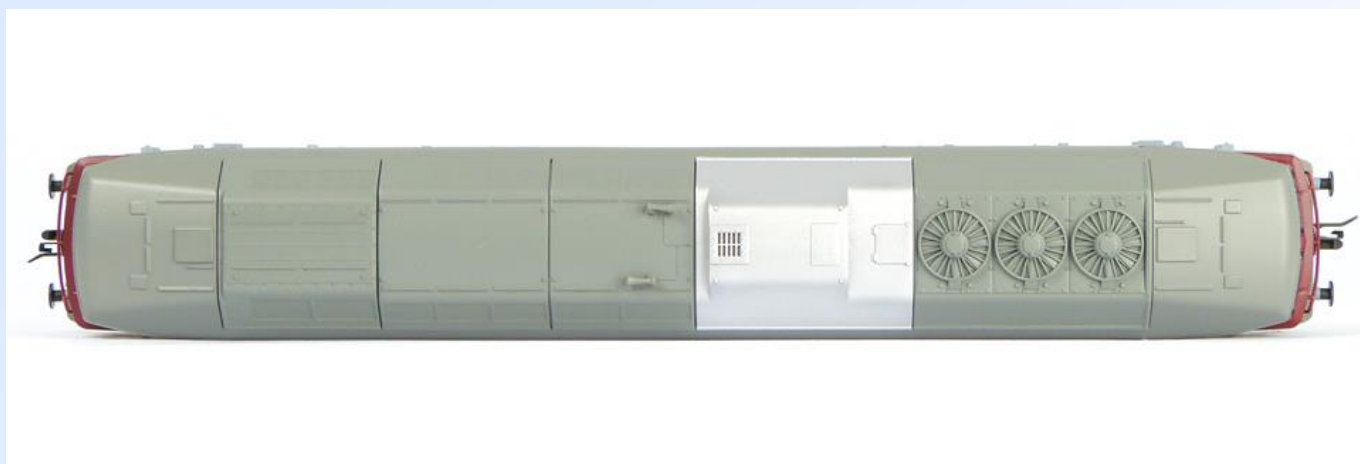
Obr. 5: Detailní pohled na čelo modelu.



Obr. 6: Spodek modelu.



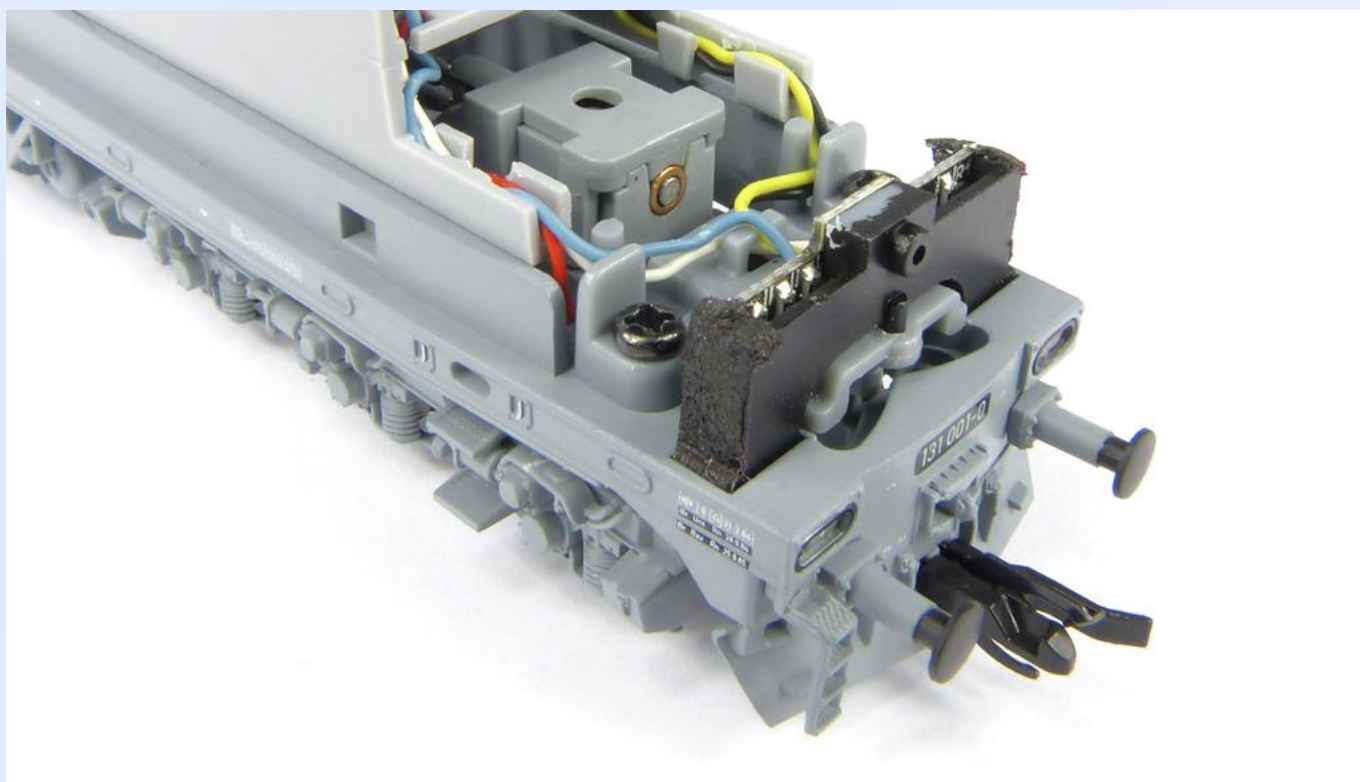
Obr. 7: Spodek podvozku. Bandáž je vždy na třetím dvojkolí (u nádrže) na levém kole po směru jízdy.



Obr. 8: Střecha modelu.



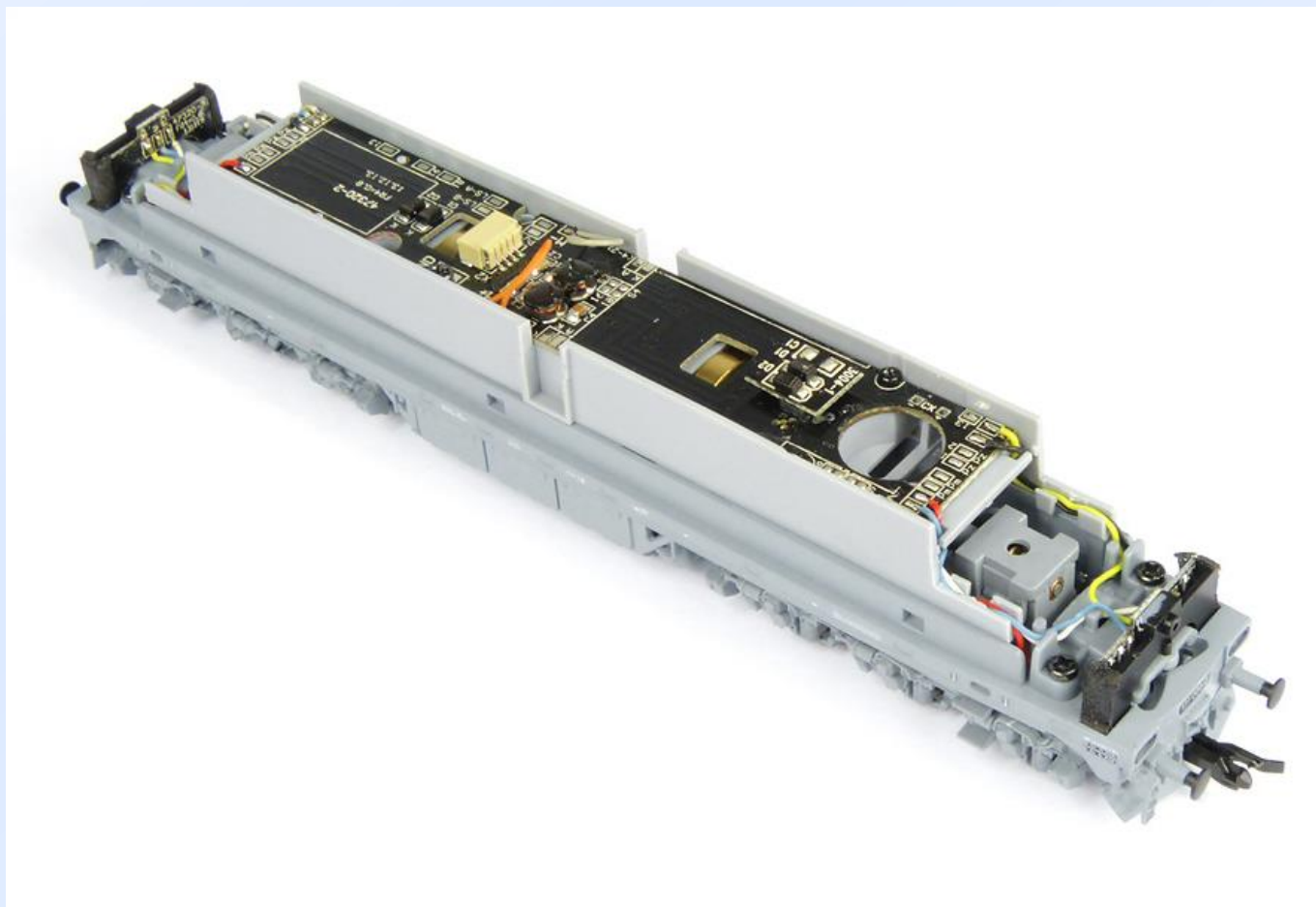
Obr. 9: Kabina s pohledem na stanoviště.



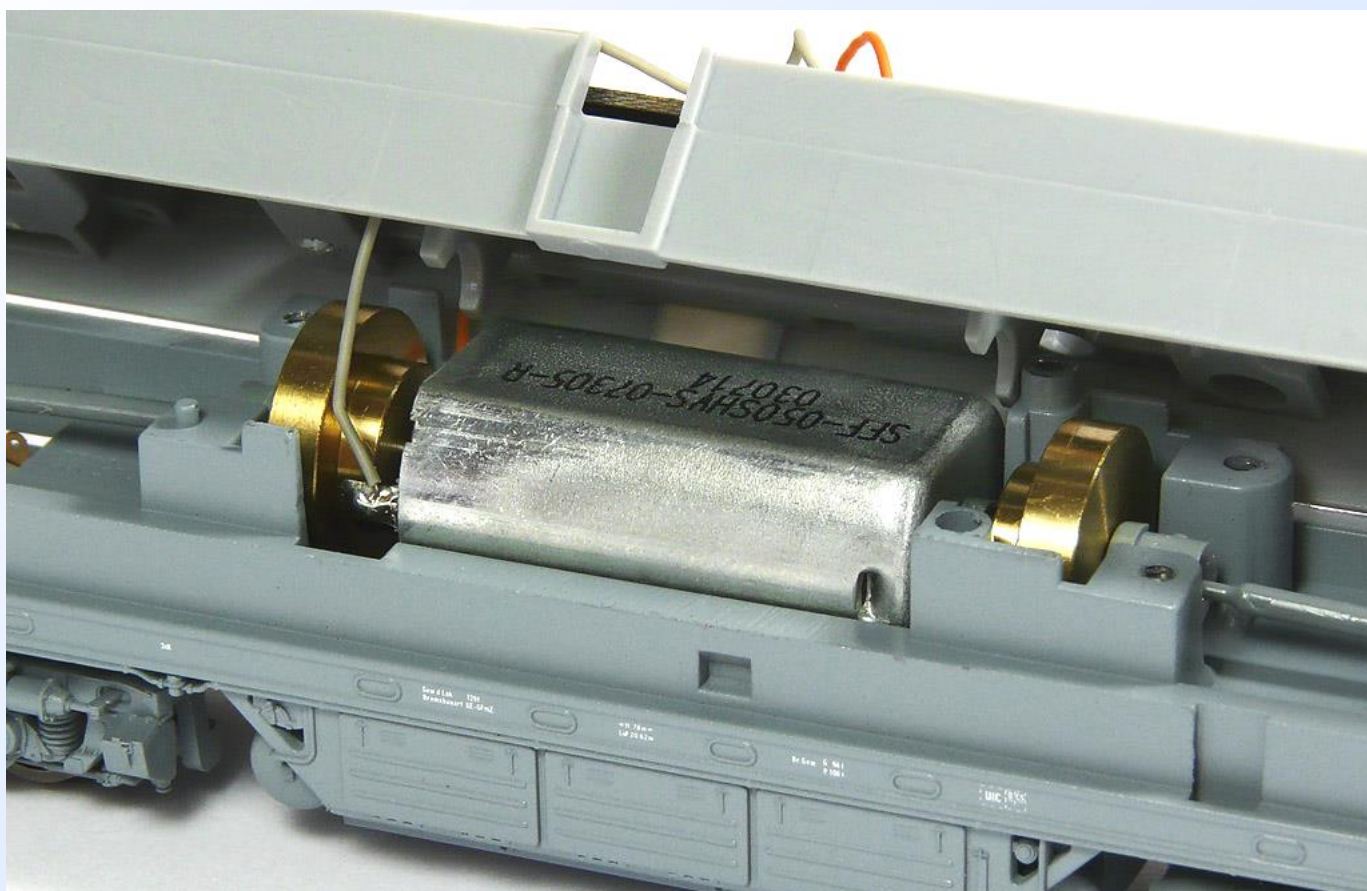
Obr. 10: Odkryté čelní partie.



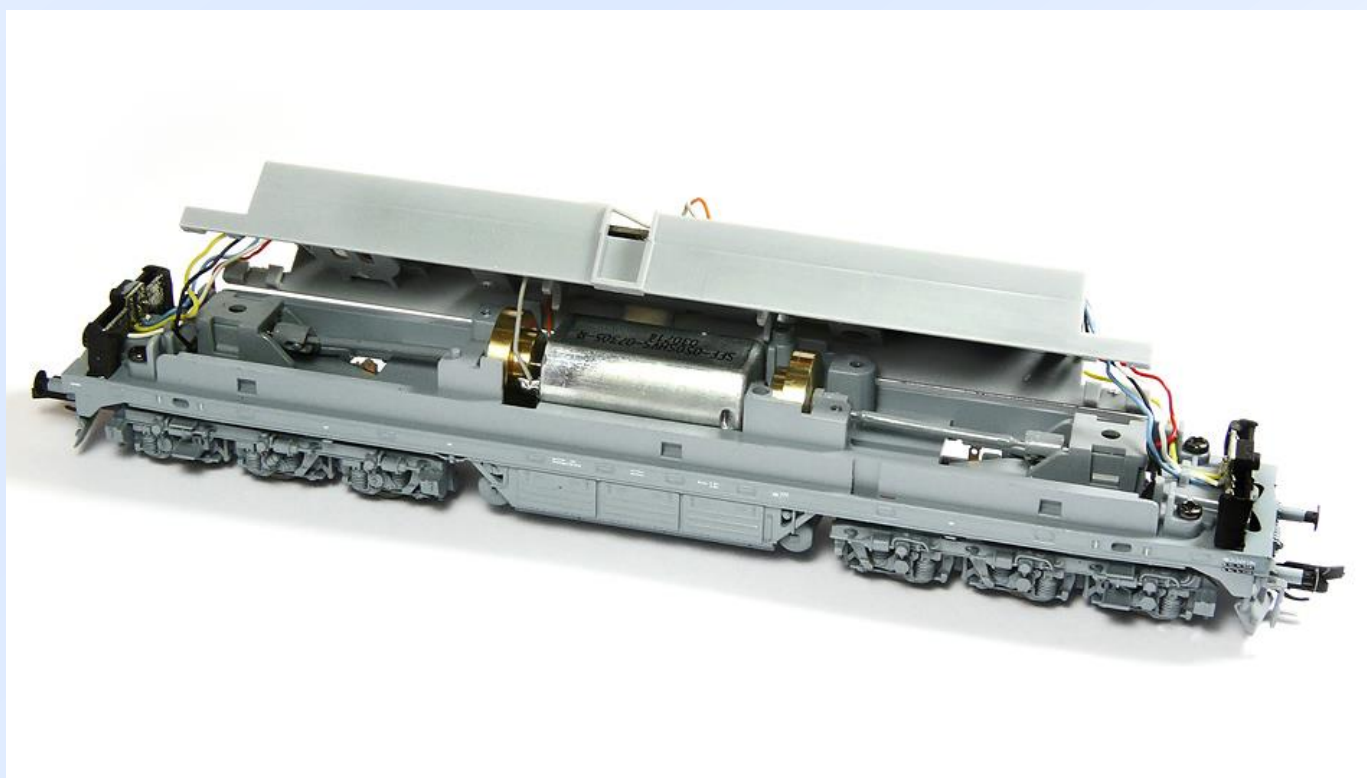
Obr. 11: Rozhraní Plux16 s povysunutou propojkou.



Obr. 12: Celkový pohled na vnitřek modelu.



Obr. 13: Motor se setrvačníky.



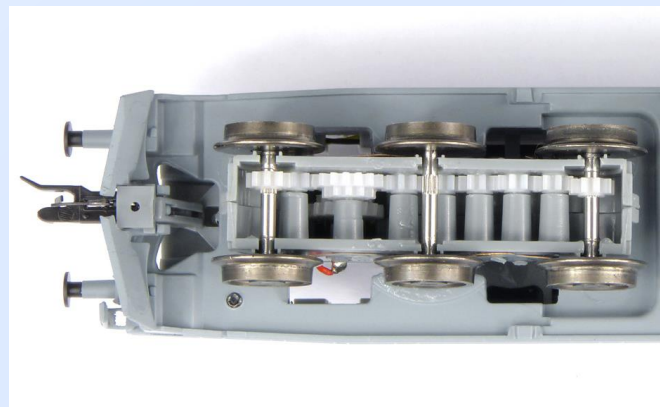
Obr. 14: Celkový pohled pod vnitřní plastový kryt.



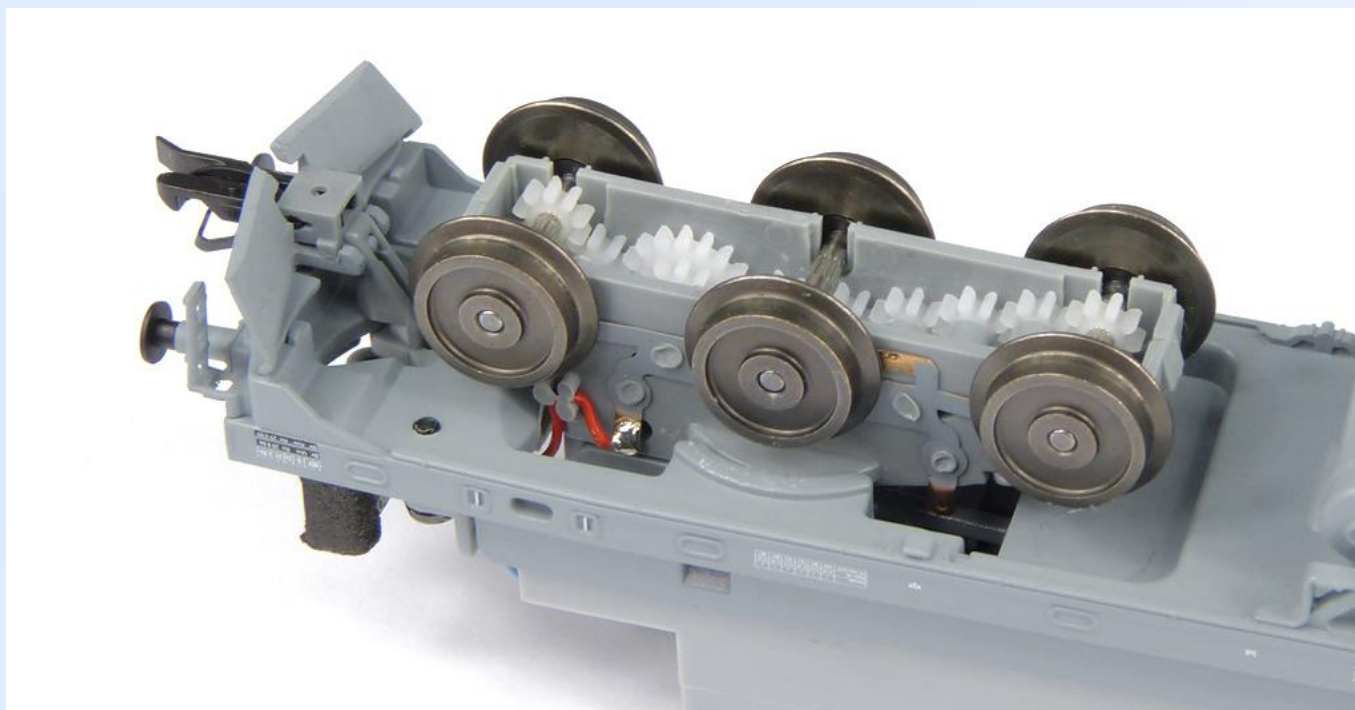
Obr. 15 a 16: Odkrytá nádrž, pohledy z obou stran.



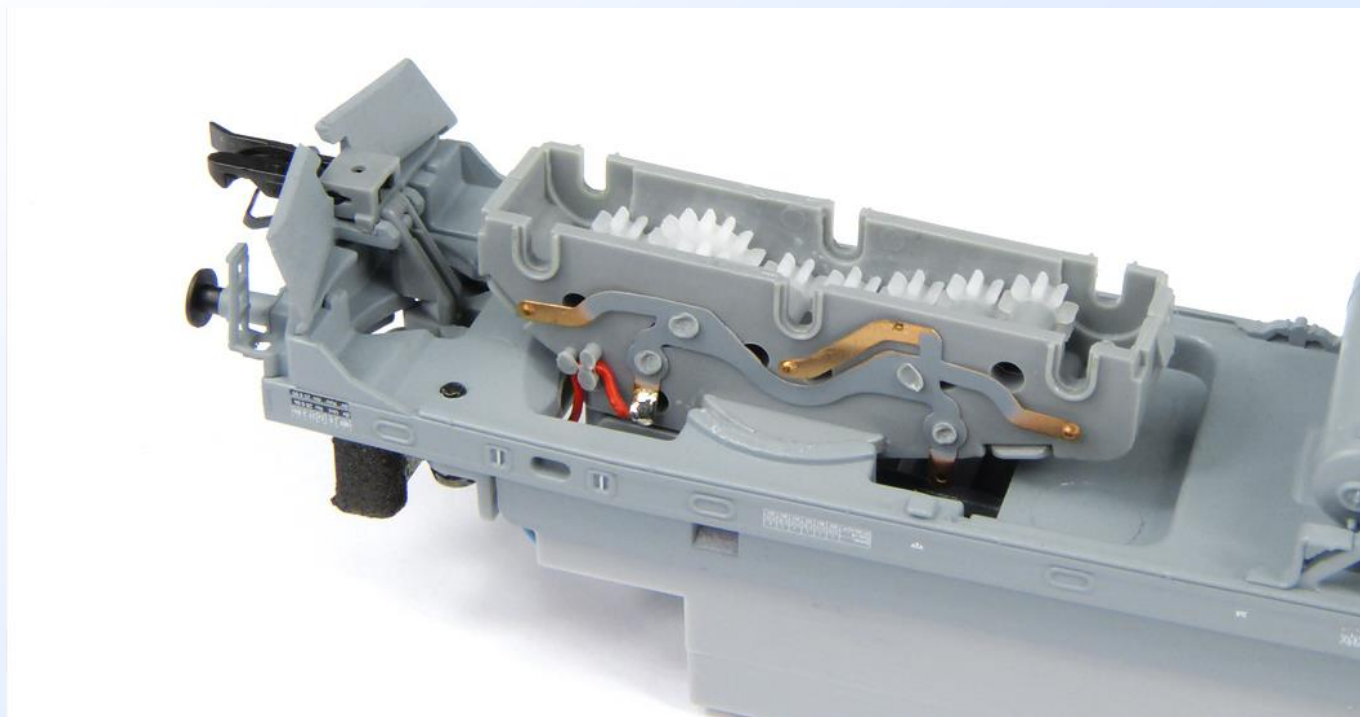
Obr. 17: Kryt nádrže z vnitřní strany. V horním rohu je patrný čep.



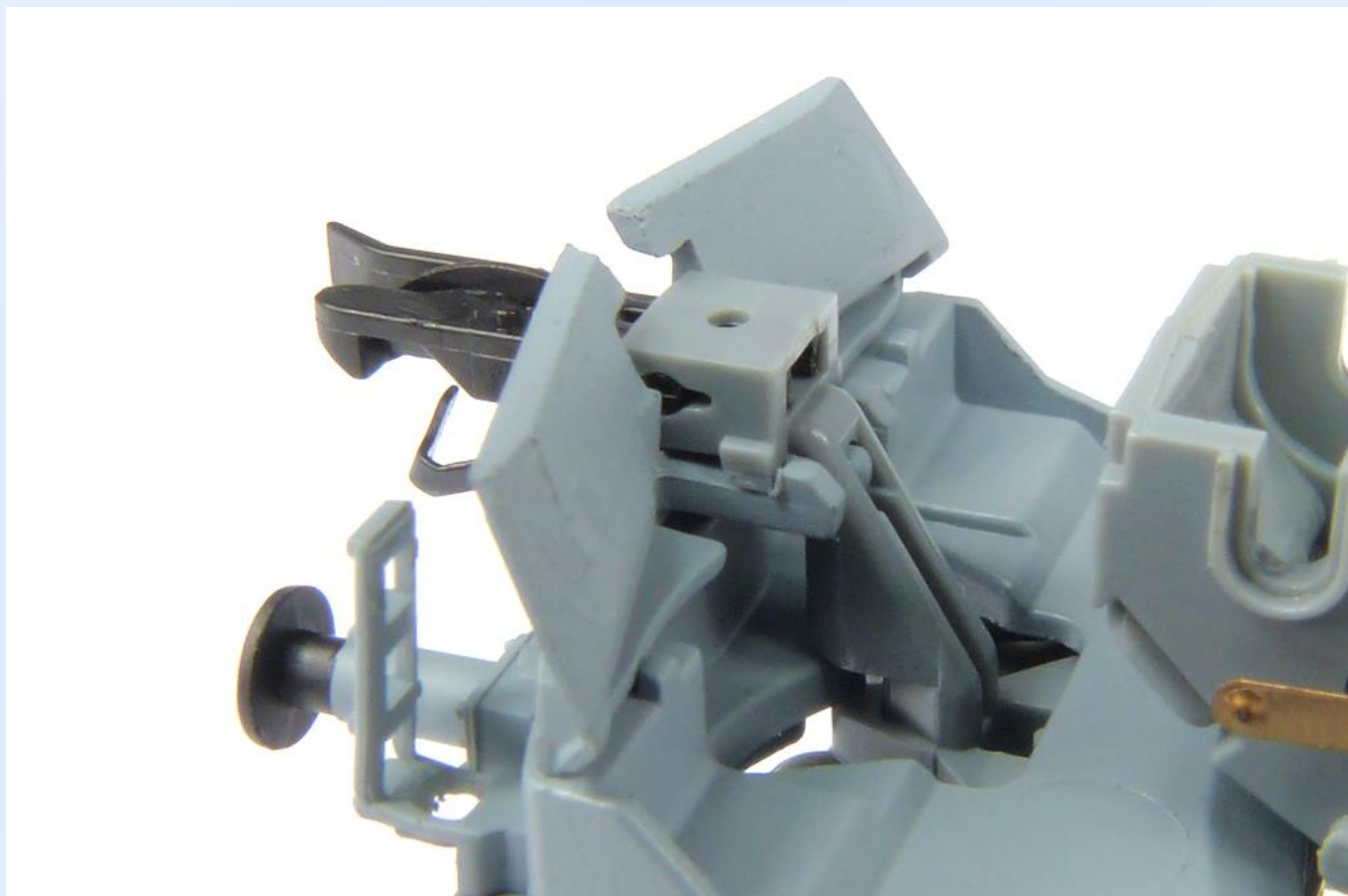
Obr. 18: Odkrytý podvozek.



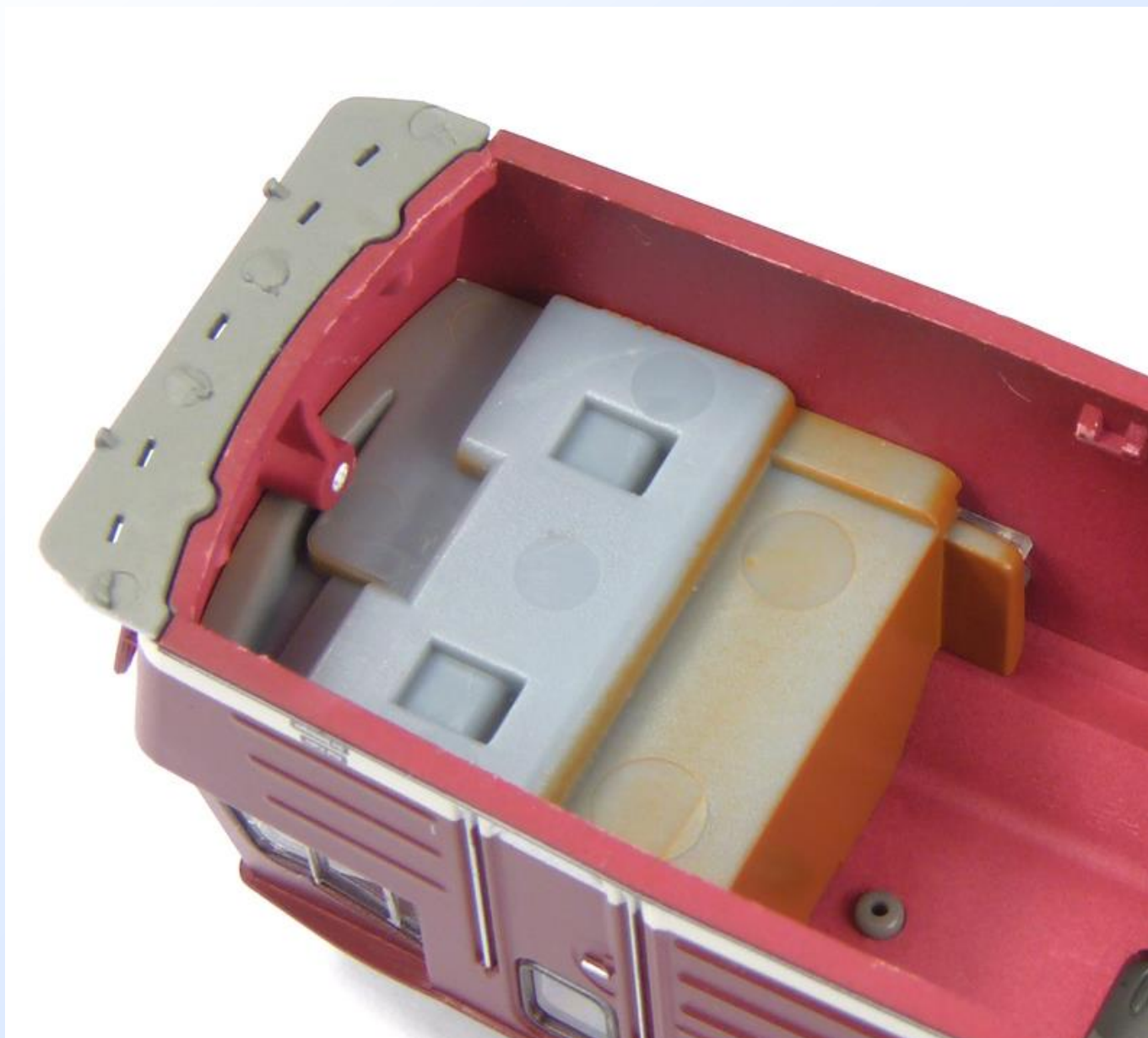
Obr. 19: Odkrytý podvozek.



Obr. 20: Odkrytý podvozek bez dvojkolí: pohled na sběrače proudu.



Obr. 21: Detail kinematiky s pluhem a šachtou.



Obr. 22: Spodní pohled na vnitřek skříně se stanovištěm.



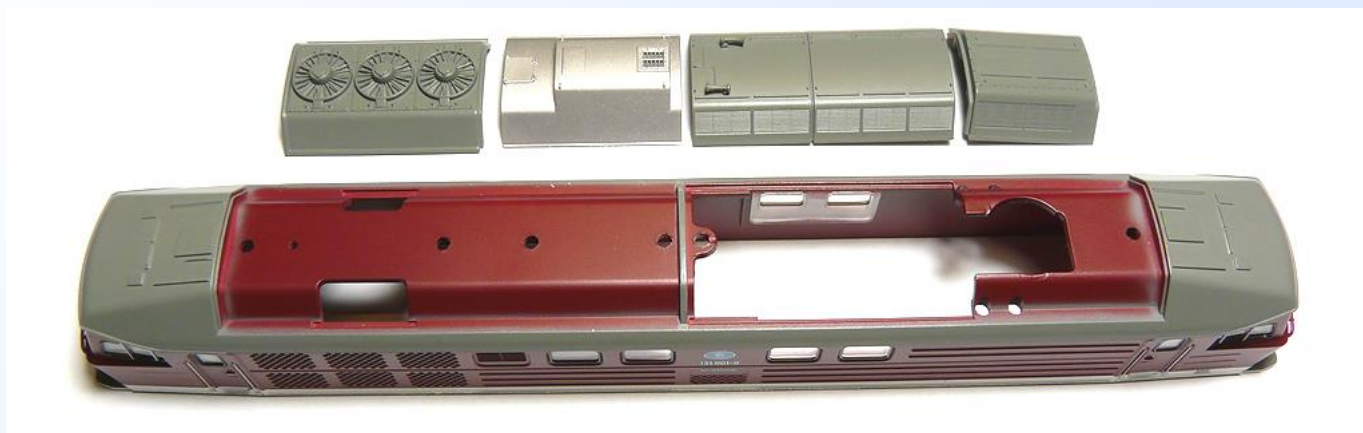
Obr. 23: Celkový pohled na vnitřek skříně. V dolní části je vidět závit pro uchycení skříně na rám. Malé čepy drží jednotlivé díly střechy.



Obr. 24: Stanoviště strojvedoucího.



Obr. 25: Spodní pohled na vnitřek skříňe bez stanoviště.



Obr. 26: Rozebraná střeška modelu.



Obr. 27: Celkový pohled na model.



Obr. 28: Ludmila na diorámatu.