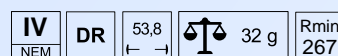




Firma Arnold se těší jednomu prvenství. Ve velikosti TT vyrábí asi nejmenší provozní modely posunovacích lokomotiv. Jednou je řada Kö II, druhou, ještě menší, je akumulátorové posunovadlo ASF 1. Jeden až žasne, že to ještě jezdí. ☺ Prvně jmenovanému modelu se nyní podíváme pod kapotu. Pro sepsání recenze posloužilo oranžové provedení DR ze IV. epochy s číslem 199 011-8 s uzavřenou budkou strojvedoucího. K dispozici je ještě černá verze Kö 4250 DRG ve II. epoše (HN9051), červená Köf 4204 DB ve III. epoše (HN9052) a černá Kö 4201 DR ve III. epoše, všechny s otevřenou budkou strojvedoucího. V sortimentu byly i jiné, např. červeno-zelená se žlutými čely Deutsche Bundespost ze IV. epochy nebo modrá V121 MVB, ale i [další](#).

ARNOLD - kat. č. HN9054



Vzhled a vybavení

Že ten prcek jezdí, o tom jsem věděl. Navíc jsem měl možnost si model vyzkoušet na prodejně, takže nešlo o nákup zajíce v pytlí. Model je zabalen v krabičce o rozměrech 145 × 48 × 31 mm, uložen je v bílém plastovém blistru vystlaném igelitem a překrytým průhledným dekle. Ač je krabička opravdu velmi malá, lokomotiva v ní zabírá jen asi polovinu prostoru. Doplnky žádné přiloženy nejsou, vše je dosazeno z výroby. Zesponu jsou do blistru zasunuté dva složené dokumenty, jeden s obecnými informacemi, druhý s nákresem dílů a s pokyny pro mazání modelu.

Provedení modelu je dostatečně precizní, ani při bližším pohledu jsem nenašel žádné zásadní nedokonalosti. Znázorněny jsou nýty, kliky i madla – ta jsou u vstupních dveří do budky provedena jako výstupky na karoserii, na ochozu jsou dosazena jako samostatný díl. Potisk je ostrý a čitelný. Lokomotiva nemá funkční osvětlení, tři reflektory na každém čele jsou znázorněny pouze bílou barvou. Stejně tak zde není příprava pro digitalizaci, model je analogový v pravém slova smyslu. Kdo chce jezdit digitálně, musí si poradit, místa uvnitř moc není. V kabině a pod kapotou je motor a na něm malý plošný spoj přelepený slabou pěnovou páskou, aby nedošlo ke styku s kovovou karoserií a případnému zkratu. Sběr proudu zajišťují všechna 4 kola, bandáže zde samozřejmě čekat nemůžeme.

Délka přes nárazníky činí 53,75 mm, v reálu je to 6 450 mm, délka modelu tedy naprosto přesně odpovídá předloze. Nenechte se zmást informací na webu výrobce, kde se píše, že tělo modelu není z kovu (Metal body: No). Rám i karoserie jsou ze zinkové slitiny, aby model získal alespoň trochu vyšší hmotnost kvůli adhezi a spolehlivějšímu sběru proudu. I tak ale váží pouhých 32,1 g.

Demontáž lokomotivy je celkem jednoduchá. Je nutno vyšroubovat dva šroubky, které drží kryt pojezdu. Po jeho sejmutí se dostaneme k zámečkům šachet držících spřáhla a zároveň zajišťujících pojezd v karoserii. Šachty je lepší zevnitř vytlačit, po jejich uvolnění již lze kleštičkami nebo pinzetou vytáhnout. Tím je pojezd odjištěný a lze jej z karoserie vyjmout. Je s ní spasovaný velice přesně, takže je dobré jej také uchopit do malých kleštiček a opatrně vycukat ven. Dbejte na to, abyste neztratili dvojkolí, ta jsou po sundání spodního krytu volná. Za normálních okolností ale není potřeba se do útrob modelu dobývat, jedinou údržbou je mazání převodů, k nimž se lehce dostaneme po sundání krytu.

Kinematikami model vybaven není, spřáhlo drží v již zmíněné šachtě, která je v rámu napevno, tedy není ani otočná. Při uvedené délce modelu to ničemu nevádí. Rosnička od Tilliga je delší a spřáhlo má rovněž tuhé bez možnosti otáčení.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje miniaturní motor se šnekem, který přenáší výkon přes soustavu převodů na obě dvojkolí s paprskovými koly. Setrvačnický zde není, i když Arnold na stránkách uvádí opak. Vzhledem k malému rozvoru je průjezdnost oblouky téměř neomezená, takže i menší poloměr než 267 mm je pro lokomotivu hračkou. Každopádně výrobcem deklarované minimum 310 mm je hodnota zbytečně vysoká.

Jízda modelu je navzdory relativně nízké hmotnosti a malé délce velmi dobrá, plynulá a tichá. K rozjezdu dochází při napětí cca **1,6 V** rychlostí **5,5 km/h** s odběrem **8 mA**. Vzhledem k proporcím však není možné zajistit při této rychlosti spolehlivou a plynulou jízdu. Při napětí 3 V již model jede rychlostí 20 km/h a odebírá 10 mA. Při tomto napětí již je jízda spolehlivá, ale nenapájené srdcovky (výhybky Kuehn) občas zapříčiní zastavení lokomotivy. Při 5 V dosahuje rychlosti 38 km/h s odběrem 13 mA a k zastavování na srdcovkách již nedochází vůbec. Při **12 V** jsem naměřil **111 km/h** a odběr **17 mA**. Při výpadku napájení je dojezd 30 mm.

Tažná síla samozřejmě není nijak závratná, ale není nejhorší. Po rovině jsem projel vlak s šesti 2osými vozy s rozvorem do 50 mm a jelo to velmi dobře. Po přidání dalších čtyř již docházelo k prokluzu, ale nikoli k zastavení. Podrobnější testy jsem nedělal, na posun to stačí. Samotná lokomotiva zvládla bez komplikací vyjet stoupání 42 ‰ a na tomtéž stoupání vytáhla i 3 vozy.

Závěr

Perlička na závěr: Předloha lokomotivy s tímto číslem je v současnosti úzkorozchodná. Na rozchod 1 000 mm byla přestavěna v roce 1991 a dnes se nachází ve stavu Harzkých úzkorozchodných drah (HSB). Tabulka revize na modelu je také z roku 1991, takže model znázorňující normálněrozchodnou lokomotivu zřejmě neodpovídá realitě. Už označení řady 199 mluví za vše.

Informace o předloze jsou v němčině na Wikipedii:

- [DR-Kleinlokomotive Leistungsgruppe II](#)
- [Schmalspurige Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn](#)

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA





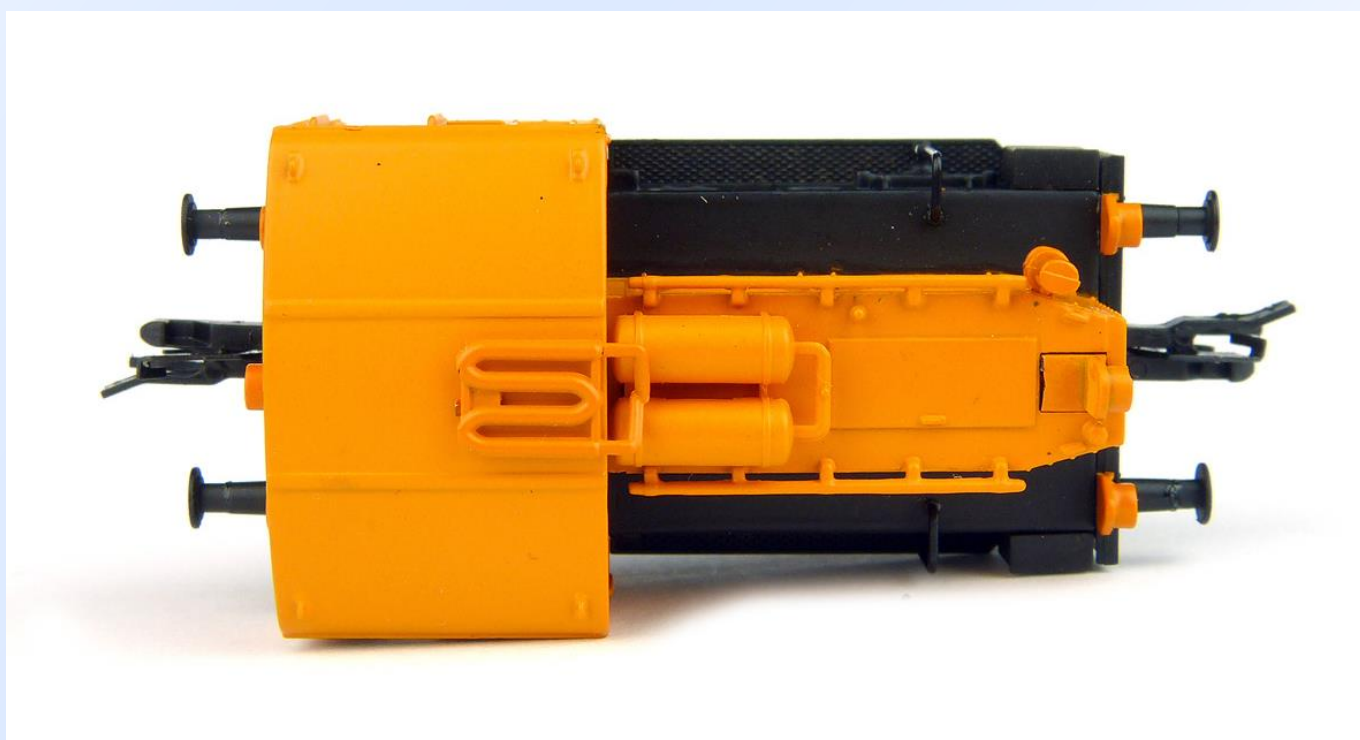
Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



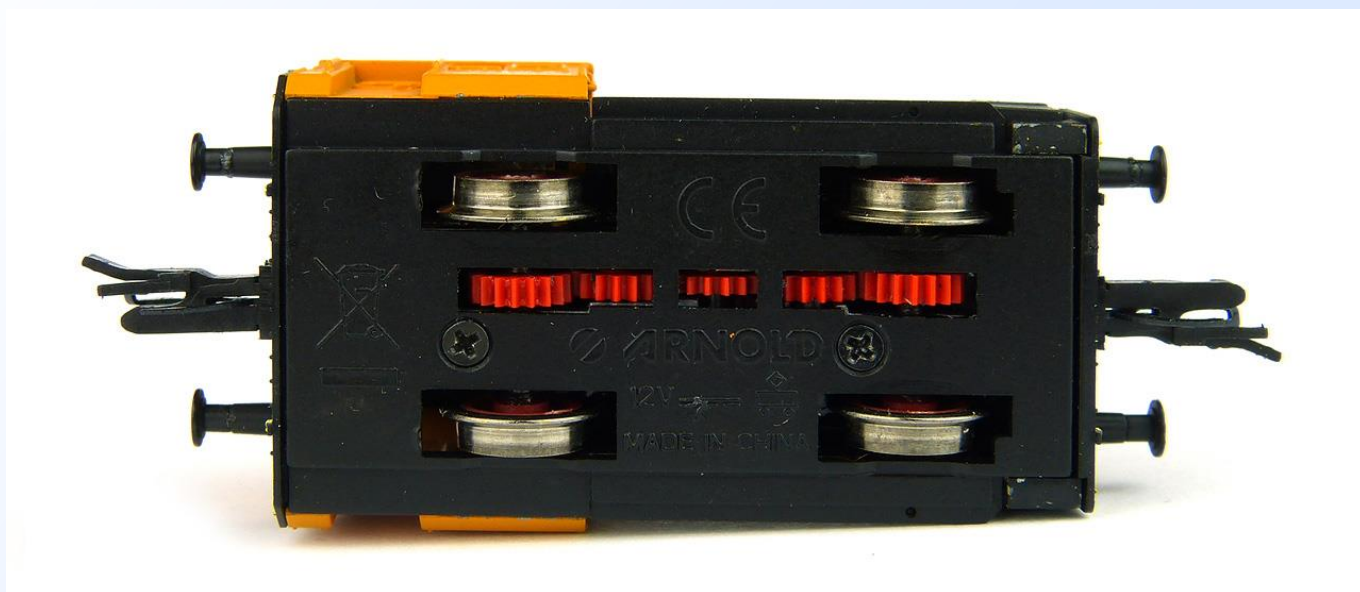
Obr. 3: Čelní pohled.



Obr. 4: Zadní pohled.



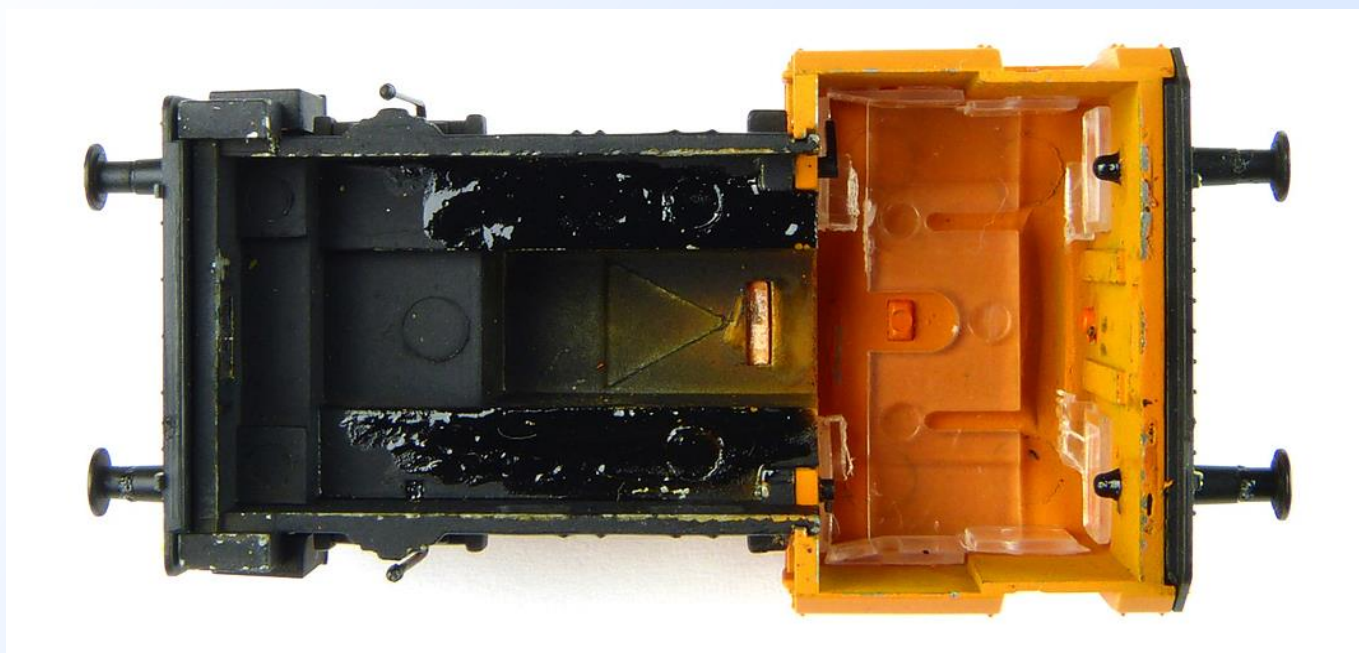
Obr. 5: Pohled shora.



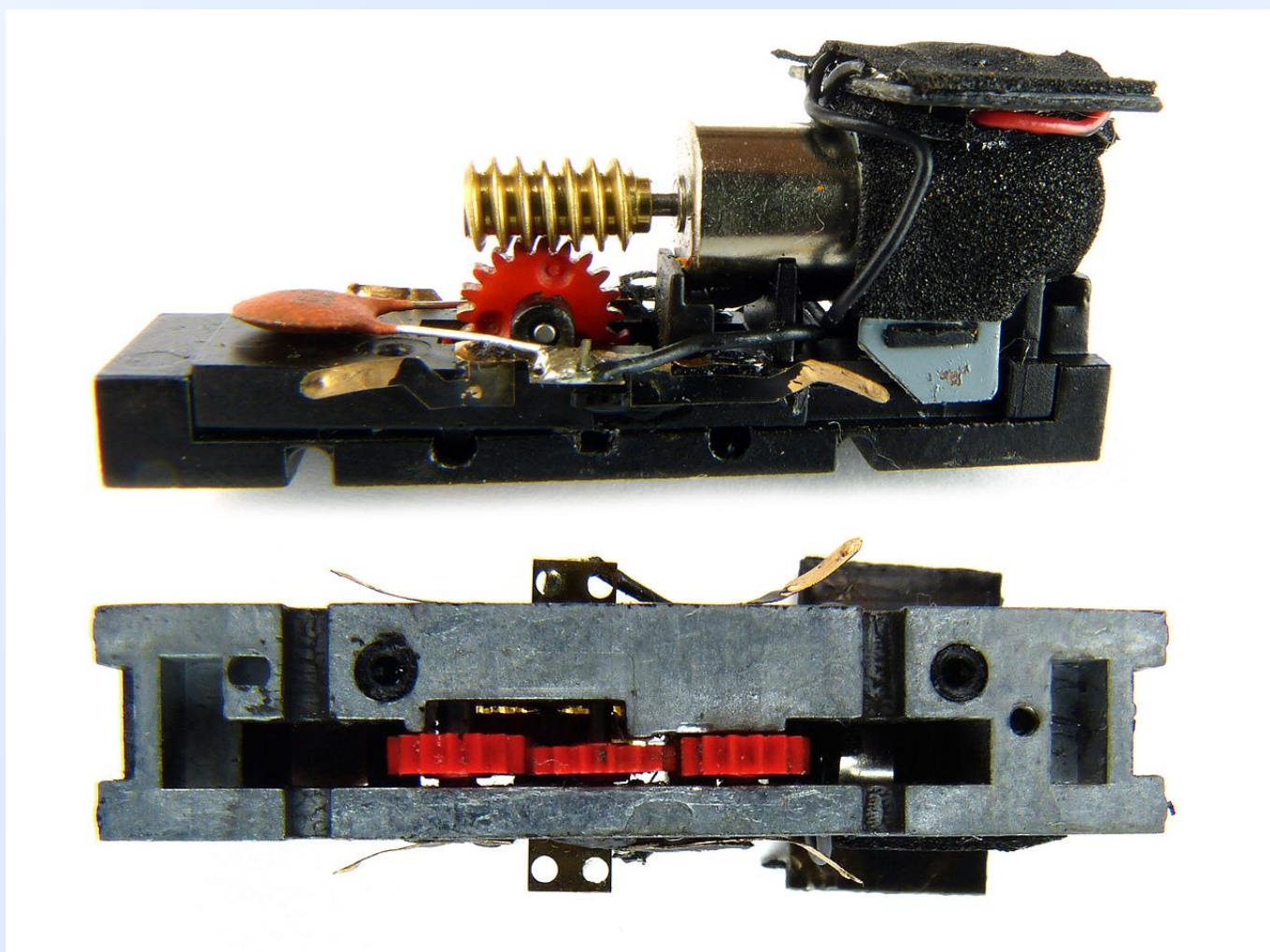
Obr. 6: Pohled na pojezd.



Obr. 7: Rozebraný model.



Obr. 8: Pohled do vnitřku karoserie.



Obr. 9 a 10: Pohon modelu.



Obr. 11. Celkový pohled.



Obr. 12. Celkový pohled.