

PIKO Firma PIKO už delší dobu fušuje do modelové velikosti TT. Doposud jsem od tohoto výrobce vlastnil pouze kontejnerový vůz. O něm jsem se zmiňoval v sekci **Vozy** dne 20.12.2011. Lokomotivu jsem zatím žádnou neměl. To se nyní změnilo. Na trhu se objevila motorová lokomotiva BR 290 DB v několika provedeních. Původně, ač se mi líbila, jsem o ní neuvažoval, ovšem později se mi zalíbila víc a umínil jsem si, že ji prostě chci (a chci a chci, dup! 😊) Samozřejmě, než jsem se rozhoupal, stačila se jaksi ztratit z pultů většiny obchodů. Prostě se vyprodala a nevypadalo to, že by se měla hned znovu naskladnit. A tam, kde ji měli, byla zase poněkud dražší. Využil jsem tedy cesty do „NDR“ a navštívil s kolegou příjemnou prodejničku Elriwa ve Wachau, hnedle za Radebergem. Zde mají dokonce zkušební kolej s oblouky a s výhybkami, takže případný problém modelu se projeví spíše než na rovné glajze.

Vzhled a vybavení

Lokomotiva je balena v blistru s víčkem, ten je vložen do plastové krabičky. Je to obdobné, jako to má třeba firma Kuehn. Dokumentace je uložena pod blistrem na dně krabičky. Ta je v několika jazycích, a to včetně češtiny. V ní mne zaujalo doporučení mazat převody modelu kapkou oleje na šicí stroje.

Jedná se sice o model z edice Hobby (ostatně jako všechny TT modely PIKO), ovšem nijak zvlášť to na něm není poznat. Pravda, madla na skříní jsou jen naznačená přímo z formy, nicméně Sergej a Břejlovec Roco na tom nejsou jinak. Mně osobně to zase tolik nepálí. Kliky na dveřích budky, rámy oken, obroučky světel i stupačky jsou stříbrně zvýrazněny. Popisky, i ty nejmenší (na rámu, na nádrži), jsou ostré a čitelné. Ne-li pouhým okem, pod lupou či na makrofotografii rozhodně. Čistě ze zvědavosti jsem si změřil výšku nuly v údaji o rozvoru – ta činí 0,2322 mm. Světla šedé pruhy po obvodu skříně i rámu jsou čisté, rovné. Zábradlí na čelech lokomotivy působí jemně, jeho průměr činí pouhé čtyři desetiny milimetru. Po přepočtu je to sice pořád 48 mm, ovšem chce to trochu soudnosti, že ano. Úplně všechny prvky prostě v měřítku zmenšit nelze, nehledě na to, že je potřeba zachovat také nějakou pevnost. Rozhodně je to lepší než zábradlí na Tilligově Hektorovi. U tohoto modelu jsou na zábradlí znázorněné dokonce i držáky. Některé lokomotivy této řady byly vybaveny dálkovým ovládním. Jeho imitace je na modelu též osazena. Stejně tak napodobenina stanoviště strojvedoucího. Skla v kabině jsou z čirého plastu.

Někteří modeláři možná budou postrádat dosazovací doplňky. Nejsou, nemáme. 😊 Tyčová madla vedle schůdků jsou nasazena již z výroby a šroubovky s brzdovými hadicemi u modelu nejsou. Ovšem podvozky se pyšní i písečníky.

Osvětlení je umístěno ve skříních u čelního zábradlí. Přepíná se dle směru jízdy na teple bílou (3-bodové) a červenou. V analogu svítí dostatečně i při nižších rychlostech. Piko už konečně předsedalo z žárovek na LED. V případě této lokomotivy i předchozí G 1206 ani jiné řešení nebylo možné. Jedině snad oželet osvětlení úplně, což se naštěstí nestalo.

Uvnitř modelu najdeme digitální rozhraní PluX16. Pro instalaci dekodéru je nutný malý křížový šroubováček. V prvním kroku se sundá kabina strojvedoucího, poté se vyšroubují dva šroubky, které zajišťují celou skřín. Myslím, že ani není nutné, aby tam byly, neboť skřín drží díky čtyřem západkám pevně i bez nich. Nakonec se po vycvaknutí zmíněných západek vysune skřín směrem vzhůru a útroby modelu jsou nám k dispozici. Vše je srozumitelně znázorněno v příloženém návodu. Na analogové propojce, která je z výroby osazena v rozhraní, je malý vypínač. Zkusil jsem, co se stane, když jej vypnu. Nestalo se nic. Jenomže mně to nestačilo a chtěl jsem věci přijít na kloub, takže jsem svojí „rodilou“ němčinou oslovil výrobce. Do hodiny a půl jsem měl odpověď. Propojka se používá i do motorového vozu – já předpokládám, že mají na mysli BR 442 Talent, případně něco v jiné velikosti (napsali prostě Triebwagen) – a tímto vypínačem se v analogovém režimu ovládá interní osvětlení. V modelu BR 290 nemá funkci. Psali „Bitte einfach ignorieren.“ Tolik na vysvětlenou.

Jak je u firmy PIKO zvykem, je model opatřen starším typem očkového spřáhla. Pro většinu modelářů je to spíše nutné zlo, naštěstí však lehce řešitelné. Kinematika má klasickou šachtu dle NEM, takže výměna spřáhla je otázkou okamžiku.

Délka modelu je 120 mm (v reálu od čísla 021 do čísla 408 to je 14.320 mm, prvních 20 kusů měřilo pouze 14.000 mm), průměr dvojkolí je 9,2 mm (v reálu 1.100 mm), celková šířka 25,8 mm (v reálu 3.100 mm). Jak vidno, rozměry jsou přeneseny velice přesně.

Pohon a jízdní vlastnosti

Nezjistil jsem, co za motor je v modelu použito, označení mi nic neříká a v dokumentaci zmínka není, ale jeho chod je velice tichý. Navíc disponuje dvěma setrvačníky o průměru 9 mm a síle 2,5 mm. Přenos výkonu probíhá přes plastové kardany vedené vnitřkem modelu, pohon zajišťují všechny nápravy. Byl jsem velice překvapen tichostí jízdy. Motor je opravdu téměř neslyšný. Vzhledem k tomu, že jsou všechna kola celokovová (mají pouze plastové

vložky, a to ještě jen na jedné straně dvojkolí), je slyšet spíše jejich valení po kolejnici než zvuk motoru. Dvě vnitřní nápravy jsou navíc opatřeny bandážemi, a to vždy na jednom kole - pravém po směru jízdy. Sběr proudu zajišťují celkem masivní fosforbronzové sběrače ze všech osmi kol. Přiléhají ze zadní strany od stěny podvozku. Již při prvních jízdách po kolejišti jsem musel sběrače otřít, neb se na ně dostalo mazadlo a lokomotiva začala jezdit trhaně díky nedostatečnému napájení. Uvidíme, co to udělá v budoucnosti. Na tuto skutečnost je upozorněno už v recenzi Tauruse od Jirky Sládka: http://www.trainmania.info/clanky/taurus_tt_od_firmy_piko.pdf

Jako nejmenší průjezdný poloměr je uváděna hodnota **287 mm**. Nikoliv tedy R 286 mm, který známe z plechového kolejiva. Nevím, proč se v současnosti uvádí tato hodnota – není to první model, u něhož jsem si toho všiml – zřejmě jde o jakési alibi, kdyby náhodou modely na kolejištích se standardním plechovým kolejivem zapoměly na dobré vychování. 😊 Samozřejmě jsem postavil pokusnou kolej z několika pětáctýřicetistupňových obloukových kolejí o poloměru 286 mm a model tudy prohnal. Projel bez sebemenších problémů i v protioblouku.

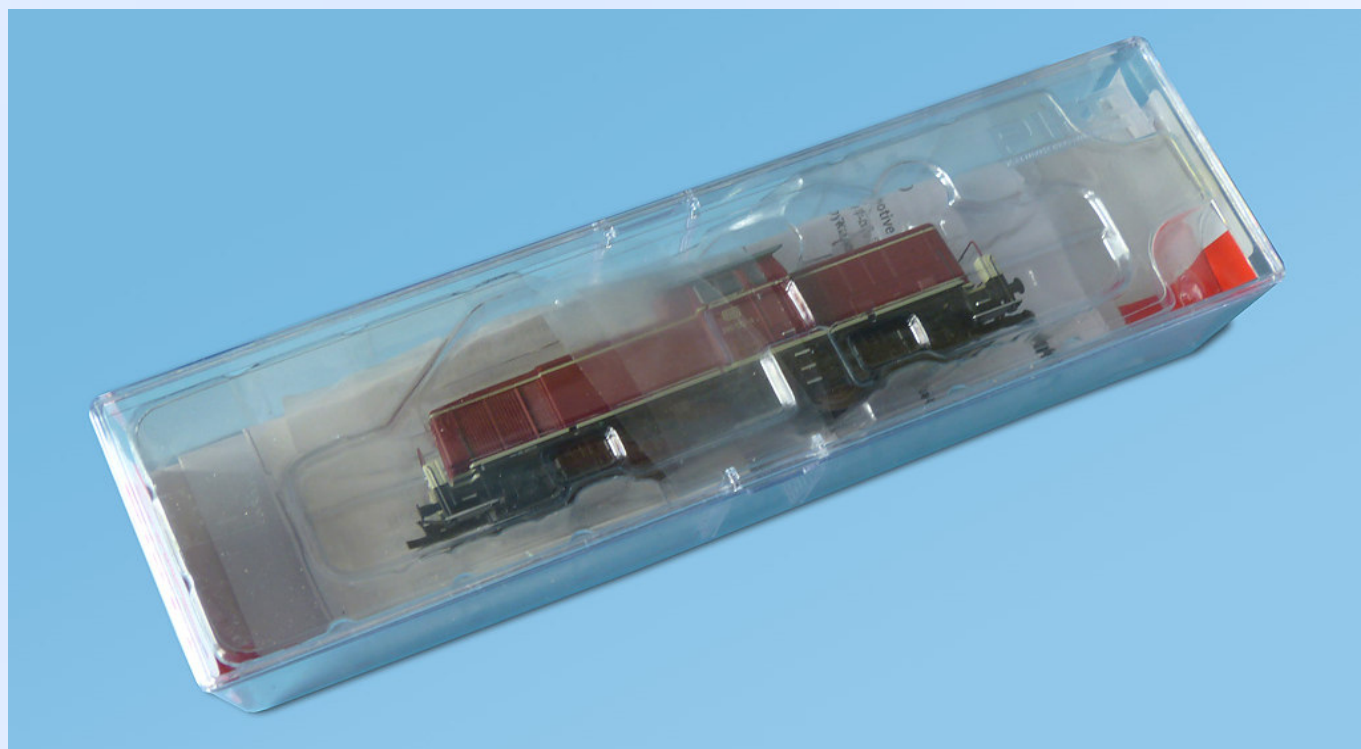
Celý rám modelu, dokonce i včetně nádrže, je z kovového odlitku. To činí model dostatečně těžkým, váží **115 gramů**. Rozjezd je možno zaznamenat při napětí přibližně **2,7 V** rychlostí **19,9 km/h** s odběrem **37 mA**. Odběr proudu při 12 V je **54 mA** a přepočtená nejvyšší rychlosti **158 km/h**. Maximální rychlost předlohy byla 70 km/h (u předserie 80 km/h). Té lokomotiva dosahuje při napětí **6,1 V** s odběrem **45 mA**. Takže model je poněkud (dost) předimenzován. Dojezd z plné rychlosti při náhlém výpadku proudu je ale pouhých **40 mm**.

Závěr

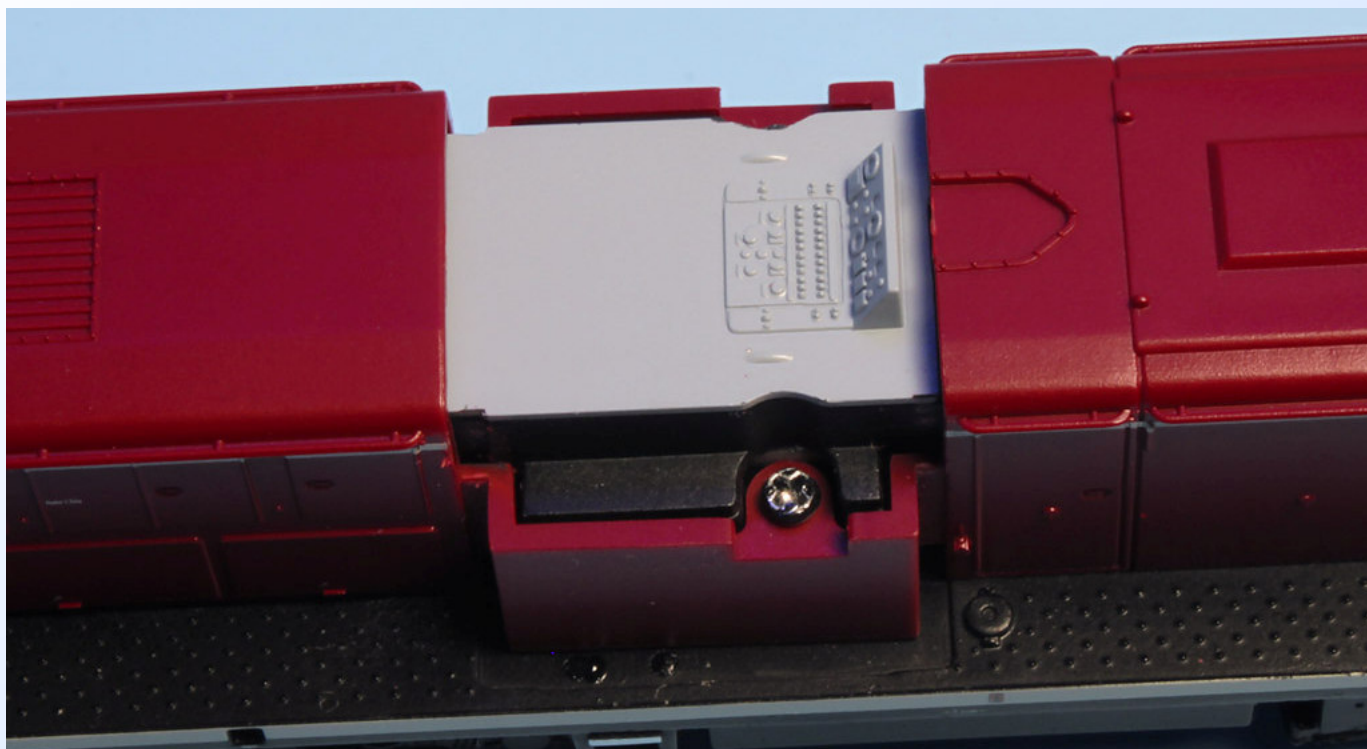
Přiznám se, že jsem byl modelem mile překvapen. Už když jsem si jej poprvé projížděl čistě ze zvědavosti v jedné z prodejen, byly mé dojmy z jízdy velice dobré. A v německé prodejně tomu bylo nejinak. Ale tam už jsem jel s úmyslem nakupovat, nikoliv nakukovat. Myslím, že se dá u firmy PIKO hovořit o dobré cestě i poměru cena/výkon, neboť, jak už bylo uvedeno výše, přestože se jedná o tzv. Hobby model, jeho vlastnosti člověka přesvědčují spíše o opaku. A jen tak mimochodem, myslíte, že se dočkáme také provedení modelu v podobě řady 714 ČD, podobně jako h0lkaři od firmy Roco? 😊

Koho by zajímaly podrobnosti o předloze, může navštívit německou Wikipedii a prostudovat si lokomotivu více do hloubky: http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_V_90. Google to rád přeloží.

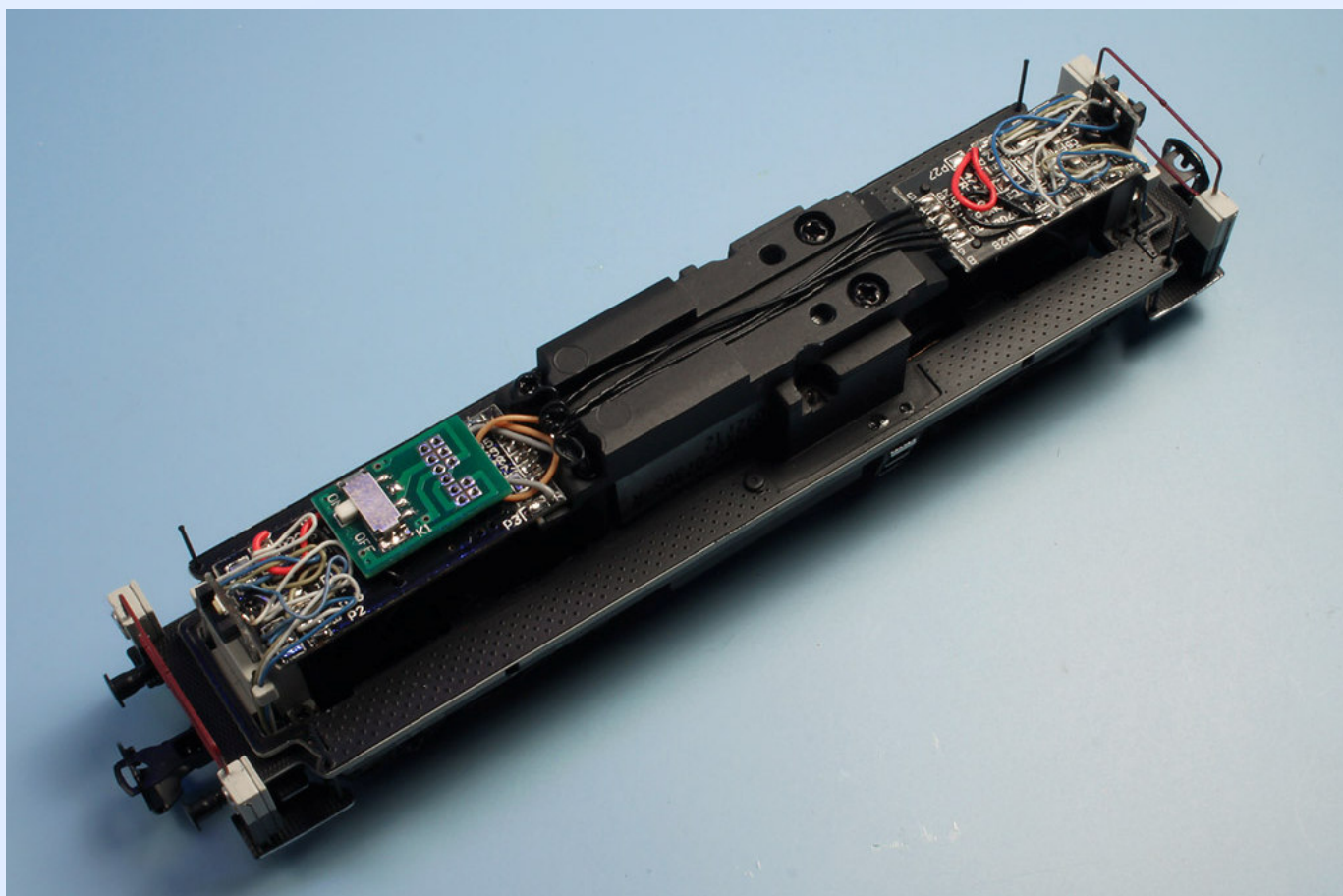
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



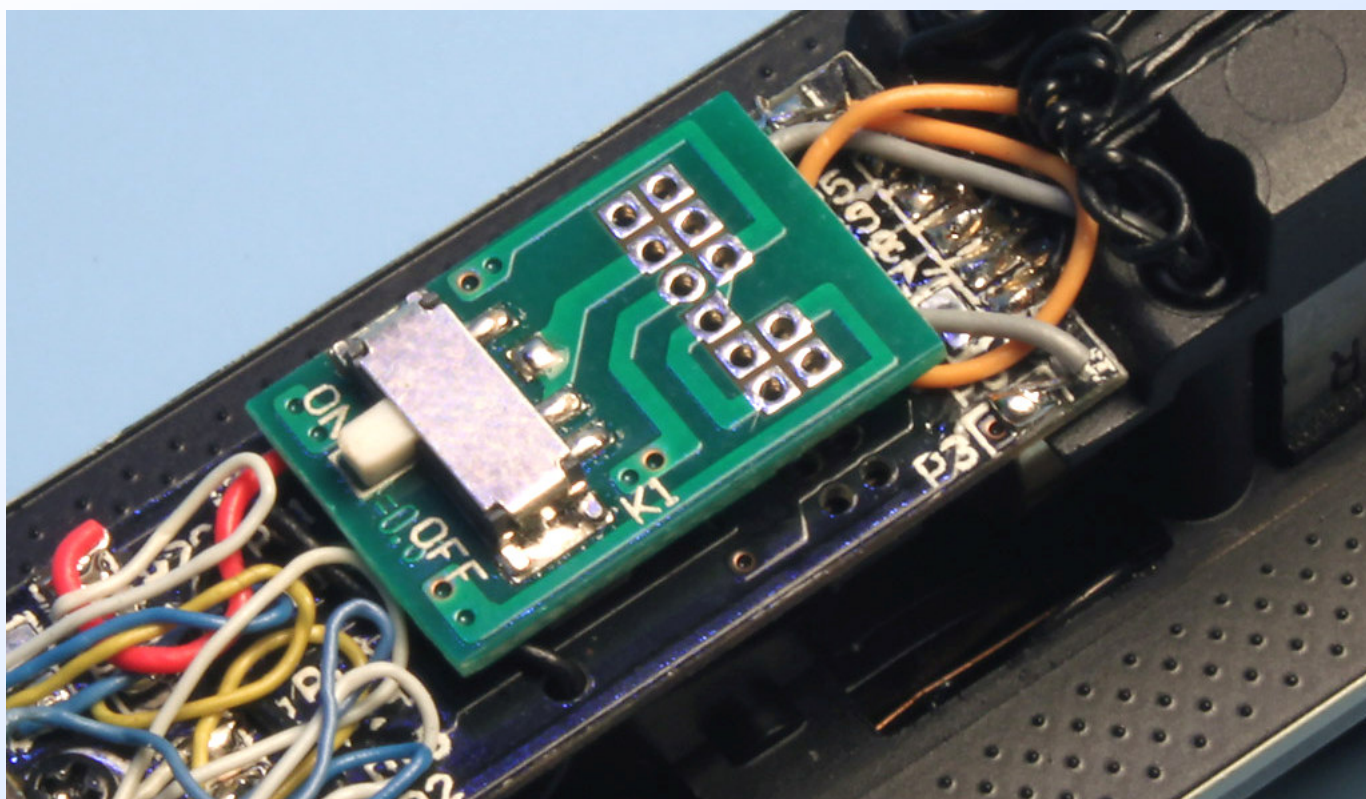
Obr.1: Balení modelu.



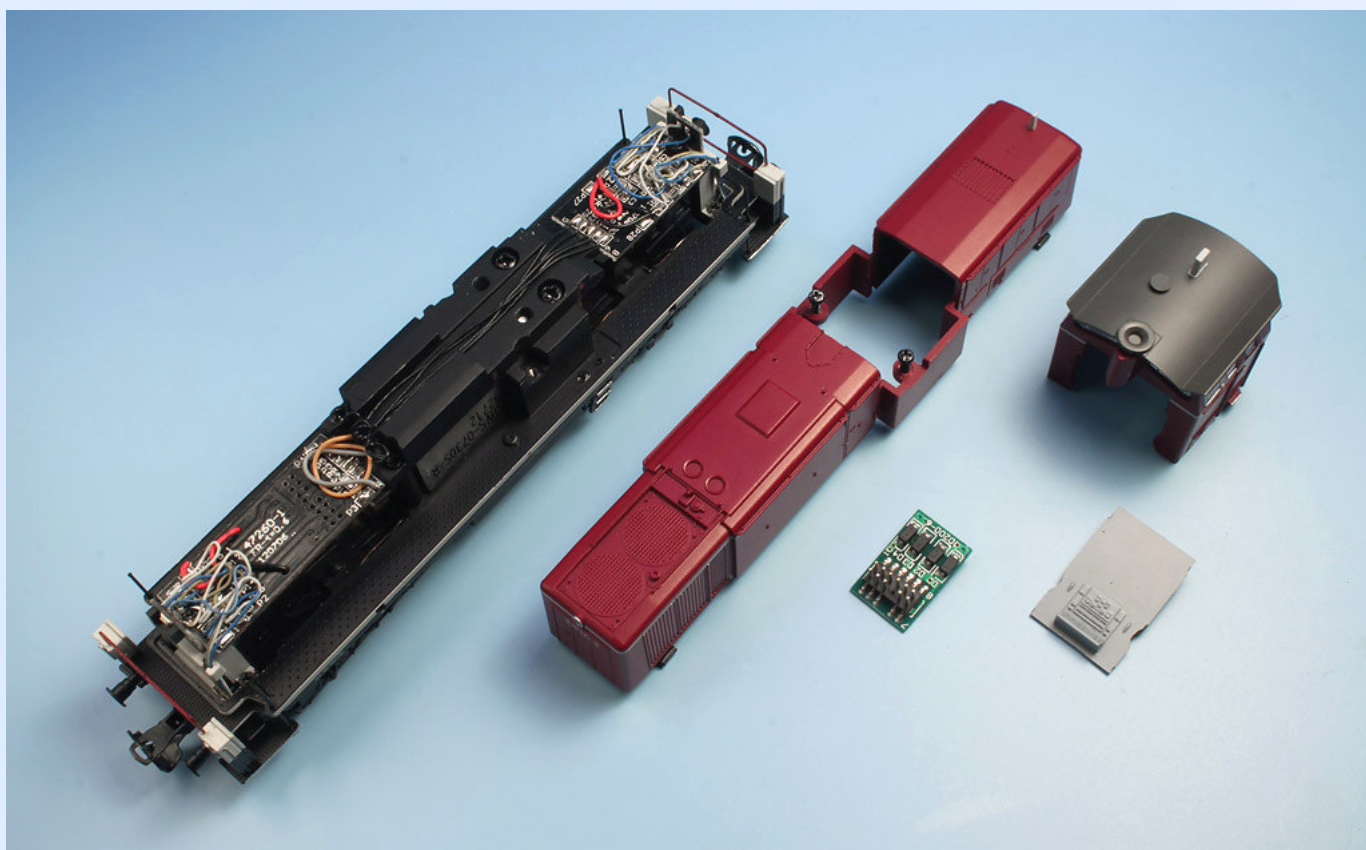
Obr.2: Po opatrném vysunutí kabiny se objeví dva šroubky, které zajišťují skříň.



Obr.3: Pohled na odkrytý pojezd modelu.



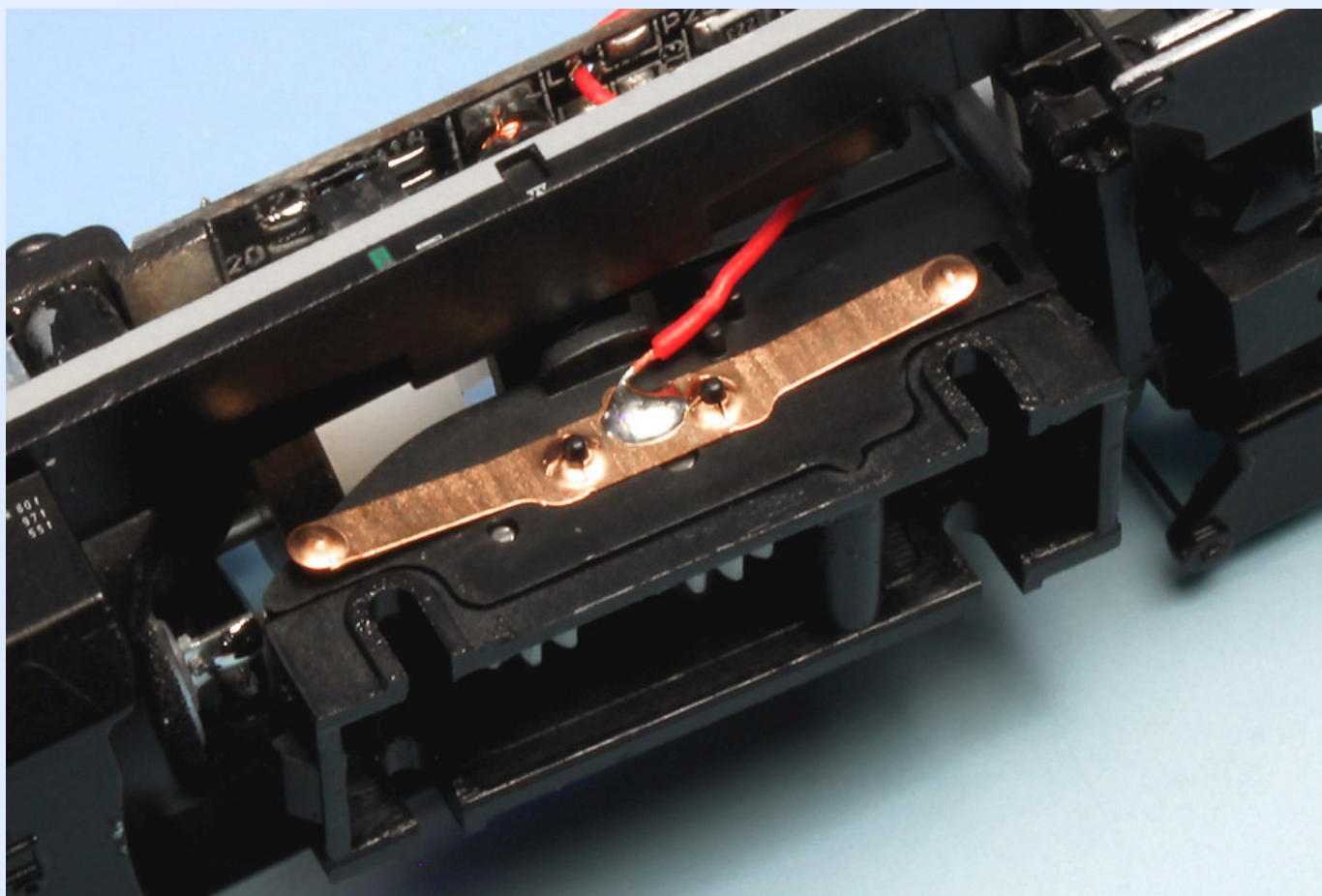
Obr.4: Detail analogové propojky v rozhraní. Dobře patrný je i zmiňovaný vypínač.



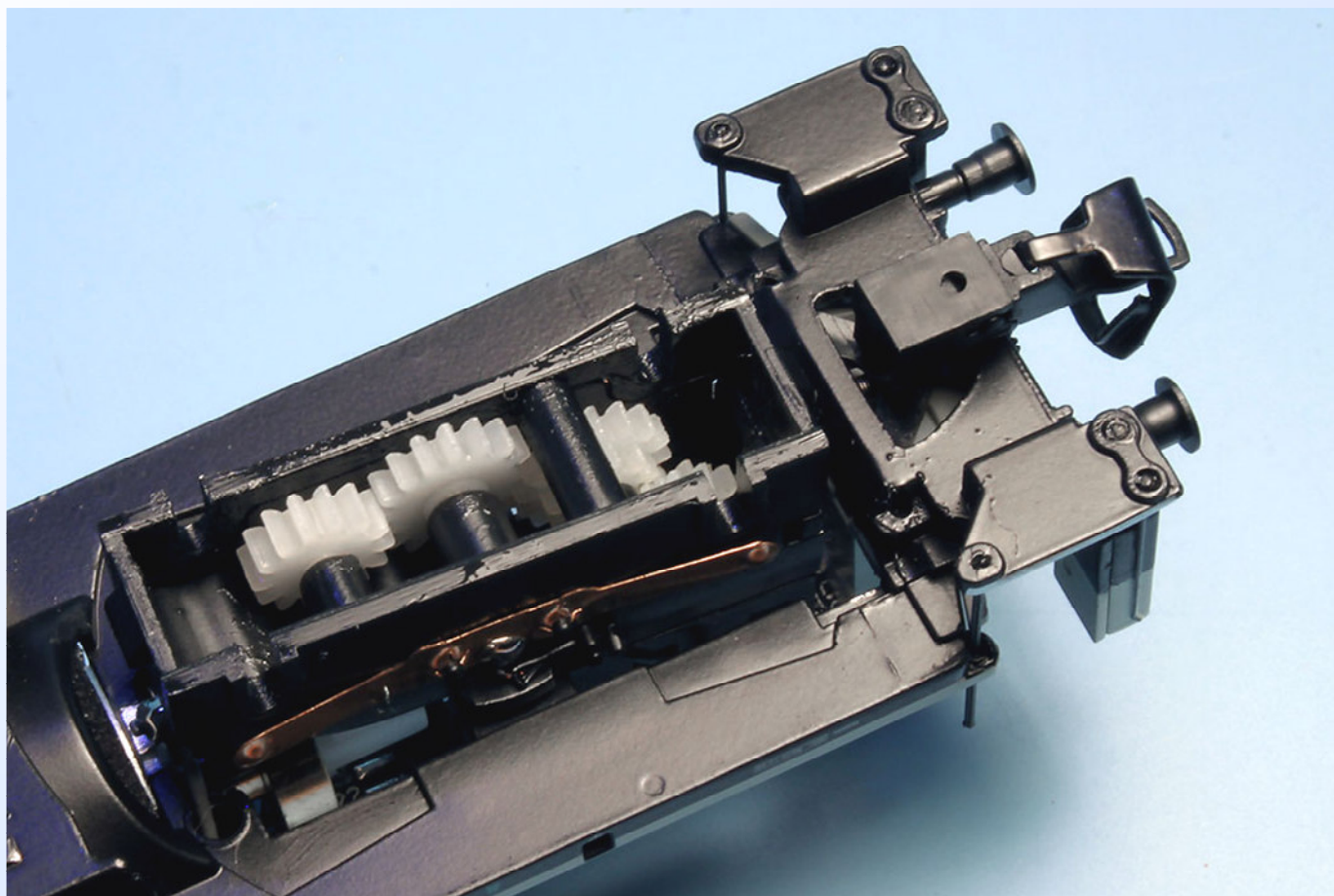
Obr.5: Pohled na rozebraný model. Vpravo dole analogová propojka a imitace stanoviště.



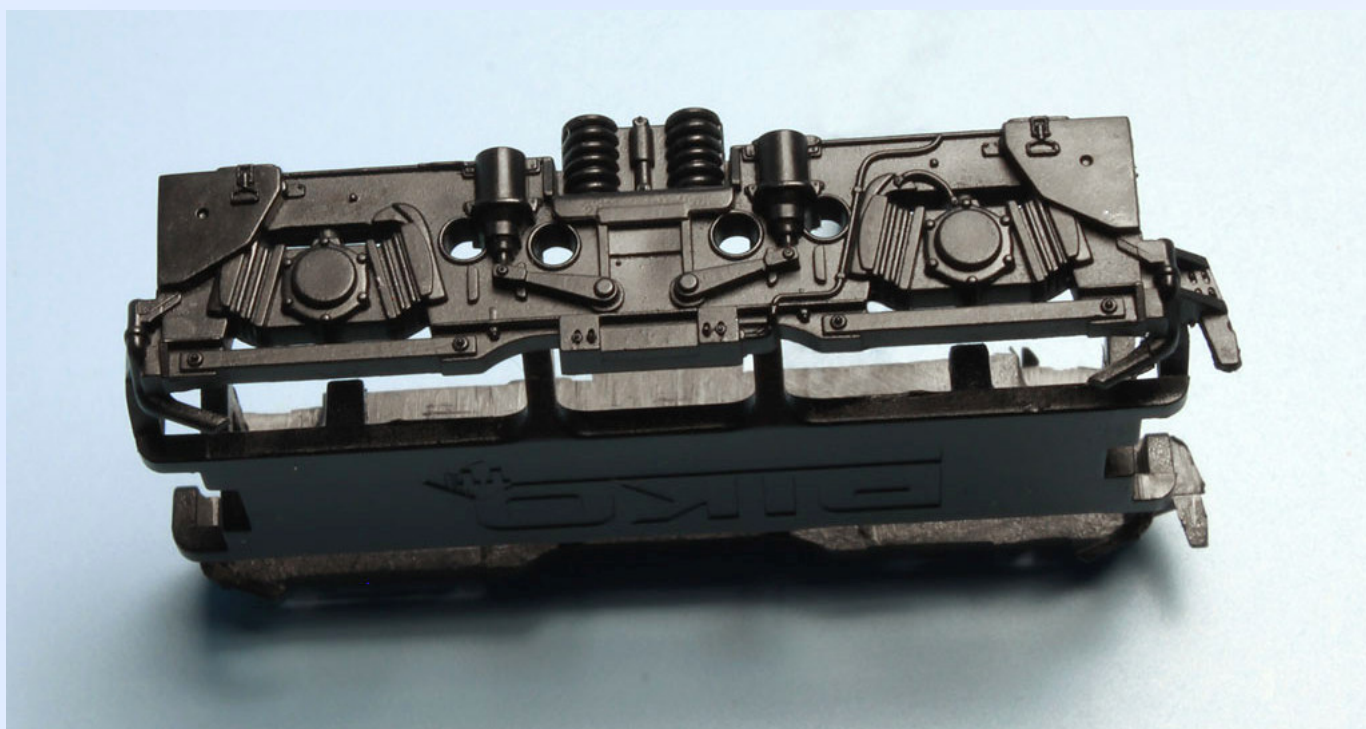
Obr.6: Kryt podvozku a celokovová dvojkolí. Na horním je patrná izolační vložka.



Obr.7: Fosforbronzový sběrač proudu. Je poněkud masivnější, než je zvykem, což určitě nevadí.



Obr.8: Útroby podvozku a kinematika.



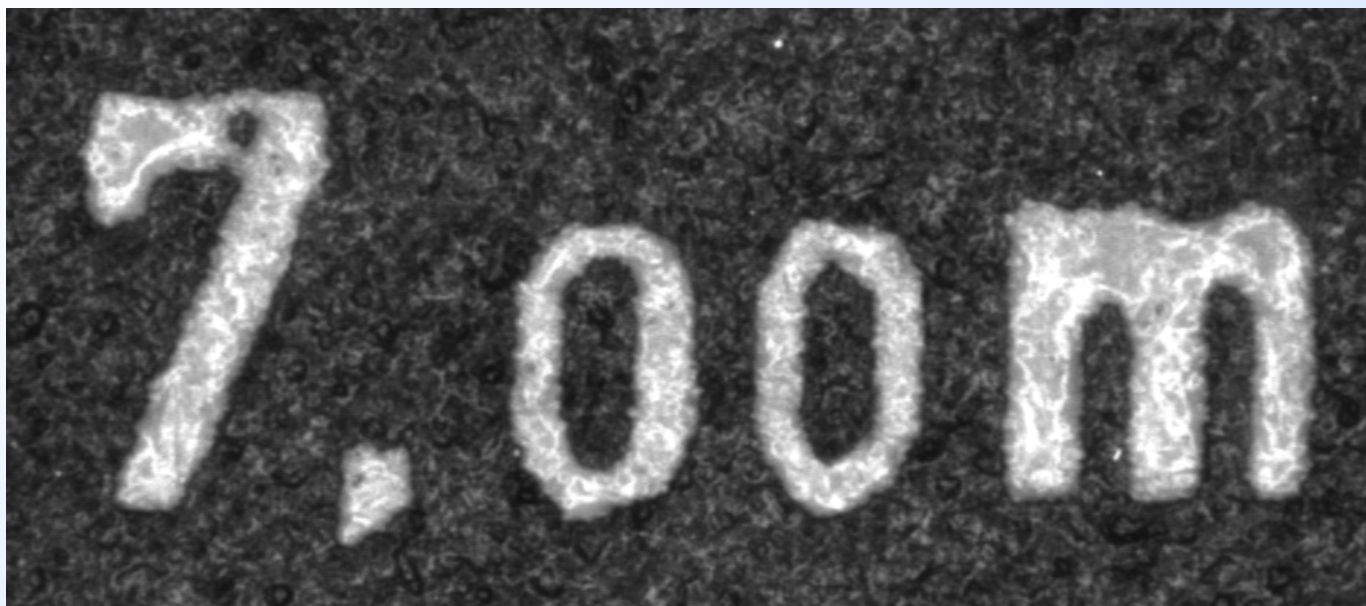
Obr.9: Kryt podvozku s maskami a písečníky.



Obr.10: Motor a jeden ze setrvačnicků.



Obr.11: Detail nápisů na nádrži.



Obr.12: Údaj o rozvoru. Výška nul je 0,2322 mm.



Obr.13: Údaj o poslední revizi. To nám to utíká.



Obr.14 a 15: Boční a čelní pohled na model.



Obr.16– Celkový pohled na model.



Obr.17– Model na kolejišti.