

## ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA ŘADY 182 DB „TAURUS“ VE VELIKOSTI TT OD FIRMY PIKO (7.11.2005)

*Autor textu a obrázkové přílohy: Jiří Sládek*

Před nedávnem uvedla firma PIKO na trh model lokomotivy řady 182 DB ve velikosti TT. Musím se přiznat, že jsem se zvědavostí očekával, až se mi model dostane do rukou.

Lokomotiva dlouhá přes nárazníky rovných 160 mm je uložena pro téčkaře nezvykle v průhledné polystyrenové krabičce, což jistě zaujme. Model je v obalu fixován dílem z čiré fólie, uzavírá se odnímatelnou čelní plochou, která drží pouze třením. Obávám se, že je to nedostatečné, model by mohl při neopatrné manipulaci z uzavřeného obalu vypadnout.

Již na první pohled působí model velice elegantním dojmem. Skříň, která je čistě vylisována z červeného plastu, působí poněkud stroze, což je ale s ohledem na předlohu pochopitelné (obrázky 1 a 2). Střešní partie jsou řešeny jako samostatný výlisek, na který jsou dolepeny větrací mřížky, izolátory, napájecí sběrnice, hlavní odpojovač a také anténa radiostanice (obrázky 3 a 4). Ke skříni je tento díl připevněn spolu s polopantografy dvěma vruty. Skříň je v barvě červeného plastu (alespoň po rozebrání modelu jsem nabyl dojmu, že červená barva není nastříkána), šedé partie skříně jsou stříkány. Barva však na některých místech přesahuje až do červených ploch, což by být nemělo. Obzvláště je to patrné na čelech skříně.

Popisy bílé, žluté a černé barvy jsou vytištěny velice kvalitně a jsou čitelné včetně těch nejmenších.

Masky podvozků, stejně jako pluhý, jsou v šedé barvě plastu bez povrchové úpravy, ze stejného plastu jsou vylisovány i nárazníky, držáky spřáhel a vlastní spřáhla. U podvozků se musím zmínit o kolech. Na čelech jsou potištěna (!), aby vytvářela dojem skutečných kol (obrázek 5). Lze rozpoznat jednotlivá mezikruží i šestihranné matice po obvodu kola. Na druhou stranu je nutné říci, že masky podvozků jsou poněkud zjednodušeny. Některé prostory mezi součástmi podvozků, které jsou ve skutečnosti volné, jsou znázorněny plochou. To v důsledku působí masky mohutnějšími, než ve skutečnosti jsou. Podobnou námitku mám i ke znázornění stupaček u dveří pro vstup do lokomotivy. Jsou pouze naznačeny mělkými prolisy, ačkoli by měly být skrz. To je v kontrastu zvláště se stupačkami na bočnicích u nárazníků, kde jsou i v modelu skutečně naskrz. Je vidět, že to opravdu jde, jen chtít.

Po vytažení nárazníků můžeme sejmut skříň lokomotivy a odkryje se nám pohled do modelu (obrázky 6, 7 a 8). Ve střední části rámu odlitého z kovu a nastříkaného šedou barvou je usazen motor se dvěma mosaznými setrvačníky. Motor i setrvačníky jsou trochu nezvykle velké pro tuto velikost, ale to určitě není na závadu. Motor je v rámu proti eventuálnímu vysunutí zajištěn pomocí tavného lepidla.

Nad předním podvozkem je umístěna plastová destička s prohlubní pro umístění dekodéru, nad zadním podvozkem se nachází destička plošných spojů (DPS), kam jsou přivedeny vodiče z obou podvozků, žárovek čelního osvětlení a motoru. Na DPS je i konektor rozhraní pro dekodér. V rozhraní je z výroby umístěna propojka. Po odšroubování dvou šroubků lze demontovat plastovou destičku a DPS nad podvozky, abychom se k nim mohli dostat. Před demontáží doporučuji z DPS odletovat přívodní vodiče, abychom je náhodou neutrhli.

Podvozky jsou shora v rámu zajištěny sponami, které lze pomocí šroubováčku vycvaknout. Poté lze podvozky vyjmout z hlavního rámu. Z podvozků sejmeme vycvaknutím spodní kryt s maskami.

Byl jsem poněkud zaskočen skutečností, že hřídele dvojkolí jsou vylisovány z plastu (obrázek 9)! To se týká i ostatních ozubených kol v převodech podvozků (obrázek 10). Kola dvojkolí jsou celokovová. Převody byly namazány jakousi bílou vazelínou, která ve mně nebudila příliš důvěru. Asi po hodině provozu začal model občas cukat a při zastavení v oblouku se nerozjel. Bylo to způsobeno vazelínou, která se dostala mezi kontakty a kola. Proto jsem

podvozky i dvojkolí rozebral, vyčistil a znovu namazal. Kontakty dosedají z boku na vnitřní stany kol a s PDS jsou spojeny vodiči. Pravděpodobně se budou kontakty špinit vazelínou i nadále, protože osazení otvoru pro hřídele dvojkolí v podvozku není pouze u hřídele, ale překrývá i dosedací plochu pro kontakt na kole. Řešení se nabízí buď v odstranění přebytečné části osazení na podvozku, nebo v umístění distančních podložek na hřídel mezi kolo a podvozek. Tato druhá varianta bude určitě snazší. Místa pro podložky je tam dost, boční posun dvojkolí se mi zdá až příliš velký, kola mohou jít až k maskám podvozků (mohlo by tak pravděpodobně dojít k poškození potisku na kolech). Podložkami by se tedy současně omezil i přílišný boční posun dvojkolí. Kola jdou z hřídel stáhnout bez problémů rukou.

Je otázkou, jak takto pojatý pohon (míním především plastové hřídele dvojkolí) vydrží při běžném provozu. Pravděpodobně bude nutné jej občas mazat, což v důsledku znamená i demontáž stroje a odletování vodičů z DPS. Z tohoto důvodu uvažuji o nahrazení letovaných spojů na DPS konektory pro snadnou demontáž.

Při osazování skříně je potřeba věnovat pozornost jejímu správnému natočení vůči rámu, protože ten má z boků nad zadním podvozkem kapsy, do kterých musí zapadnout zámky uvnitř skříně. Při nesprávné orientaci nelze stroj zkompletovat.

Jízdní vlastnosti jsou velice dobré. Model jezdí klidně a tiše, vzhledem k velké hmotnosti a dvěma bandážovaným kolům (na každém podvozku jedno) má i velkou tažnou sílu. Při jízdě obloukem o poloměru 286 mm je poněkud hlučnější, pravděpodobně proto, že se krátké kardany při tomto vytočení podvozků hodně vyklánějí a možná trochu drhnou. Oblouk tohoto poloměru je na hranici možnosti stroje, podvozky se již více natočit nemohou.

Spřáhla jsou běžně používaná do kulisy kinematiky spřáhla nakrátko (obrázek 11). Držák spřáhla se natáčí kolem svislé osy, jeho vystředění zajišťují pružné plastové pacičky, které se opírají o držáky pluhu. Vystředění spřáhla se mi zdá příliš tuhé a je možné, že by to mohlo při běžném provozu působit problémy. To jsem ale zatím nemohl prakticky prověřit.

Osvětlení modelu je řešeno pomocí žárovíček. Při analogovém provozu svítí současně obě čela, což je dáno pevnou propojkou v rozhraní pro dekodér. Vzhledem k žárovkám je osvětlení při nižších rychlostech slabé, proto uvažuji o jejich nahrazení LED diodami (při digitálním provozu lze ovládat osvětlení obou stanovišť, jak je při tomto způsobu řízení obvyklé, a v tomto případě nejsou žárovky problémem). Ačkoli jsou stanoviště strojvedoucího vylisována z černého plastu, při nejvyšší intenzitě světla prosvítá světlo skrze podlahu do stanoviště (obrázek 12).

Zasklení stanovišť strojvedoucího je provedeno pomocí výlisků z kouřového plastu. Boční okna jsou zalepena, čelní zacvaknuta. Na čelních sklech jsou vylisovány stěrače, které jsou i s rámem skel nastříkány černou barvou. Ve spodní černé ploše skla je umístěn hlavní reflektor, který není ale na první pohled patrný.

Ještě bych se chtěl vrátit k polopantografům. Jejich základna a spodní rameno jsou vylisovány z houževnatého plastu (nelze je tedy použít pro napájení lokomotivy z troleje), ostatní díly jsou kovové (obrázek 13). Lyžina je mechanicky nuceně udržována ve vodorovné poloze. Oproti polopantografům Tillig mají však mnohem měkčí chod. Celkově působí spíše hračkovitým dojmem.

Co říci závěrem? Firma PIKO vypustila do světa svůj první model ve velikosti TT. Je znát, že s modely v této velikosti nemá moc zkušeností. Usuzuji, že model je vytvořen jako zmenšenina modelu ve velikosti H0, alespoň podle prvního pohledu. Model má dobré jízdní vlastnosti, i když použití plastových hřídel u hnacích dvojkolí působí rozpačitě, obzvláště pro ty, kdo jsou zvyklí na provedení novějších modelů od firmy Tillig. Totéž lze říci i o modelovém provedení některých partií modelu, jako jsou masky podvozků, stupačky u dveří či polopantografy. Vzhledem k ceně modelu kolem 1 500,- Kč lze konstatovat, že kvalita modelu odpovídá jeho ceně.

Poznámka: Model jsem zkompletoval zpět do původního stavu, výše popsané navrhované úpravy jsem zatím neprovedl. Jakmile je provedu a ověřím, popíši je v dalším článku.

# OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr.1 - Celkový pohled na model



Obr.2 - Pohled na čelo lokomotivy



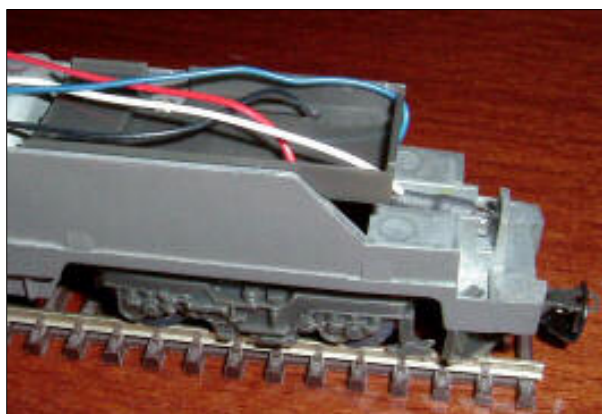
Obr.3 - Střešní partie nad předním podvozkem



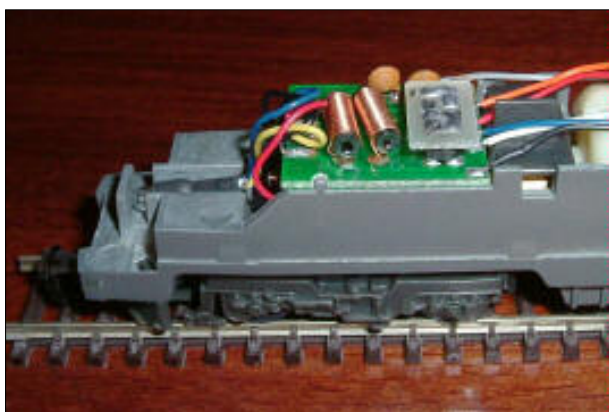
Obr.4 - Střešní partie nad zadním podvozkem



Obr.5 - Detail masky podvozku



Obr.6 - Vnitřek modelu nad předním podvozkem



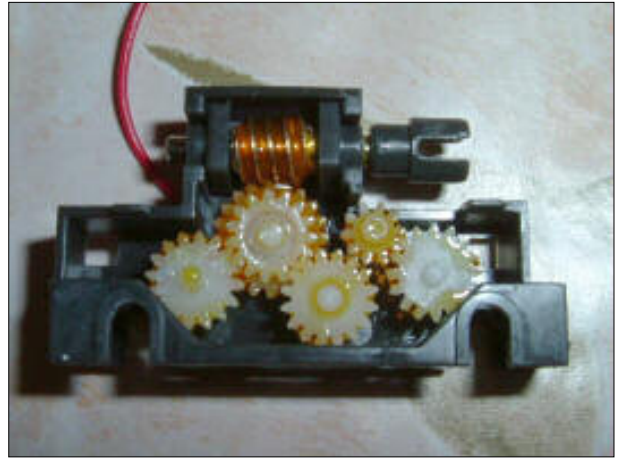
Obr.7 - Vnitřek modelu nad zadním podvozkem



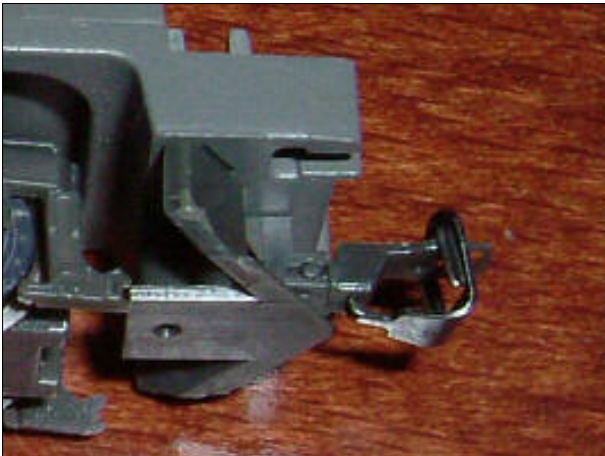
Obr.8 - Rám lokomotivy



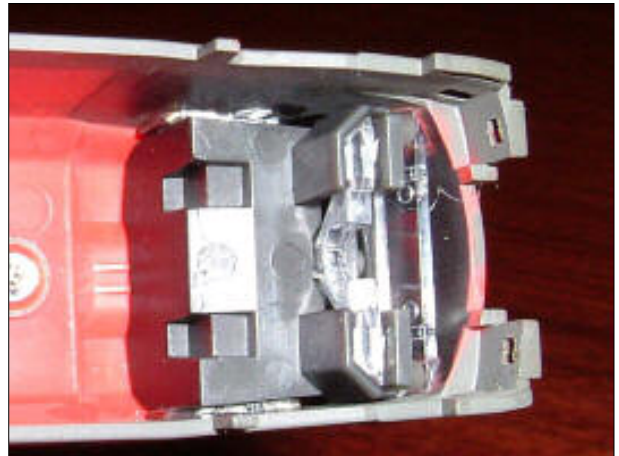
Obr.9 - Dvojkolí s plastovými hřídelemi



Obr.10 - Převody v podvozku (po novém namazání)



Obr.11 - Upevnění spráhla



Obr.12 - Pohled do čela skříňě zevnitř



Obr.13 - Detail zdviženého polopantografu