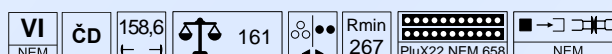




PIKO České dráhy si pronajaly 10 vícesystémových strojů řady 193. Mají nahradit řadu 371, díky čemuž odpadne přepřahání za hranicemi (konkrétně v Drážďanech) na lince do Německa. Lokomotivy jsou schopny provozu na systémech 3 kV stejnosměrného napětí a 25 kV 50 Hz i 15 kV 16,7 Hz střídavého napětí. Lokomotiva je velmi atraktivní, není tedy divu, že se na ni vrhli výrobci modelové železnice. Po Vectronu ve velikosti H0 firma PIKO přišla s toutéž lokomotivou i ve velikosti středu. V nabídce je několik variant, mně se dostala do rukou právě verze řady 193 ČD. Model zapůjčila prodejna [TT modelář Boskovice](#).

PIKO - kat. č. 47385



Vzhled a vybavení

Model je chráněn blistrem, vloženým do průhledné plastové krabičky. Pod blistrem je uložena dokumentace, doplňky zde nejsou žádné. Zpracování je na velice dobré úrovni, povrchová úprava i popisky jsou čistě provedeny, a to včetně barevných přechodů a log, jsou však místa, na nichž lze při pohledu na detailní fotografii drobné nedostatky zaregistrovat, např. u nápisu Národní dopravce, kde je spodní část písmen mírně nedotištěná. Ovšem ani běžný pohled z malé vzdálenosti tento nedostatek neodhalí, takže bych tomu nepřikládal žádný význam. Při porovnání s fotografií předlohy mohu s čistým svědomím říci, že poloha všech nápisů a symbolů je velice přesná.

Konstrukce modelu TT je prakticky identická s velikostí H0. Na lokomotivě nechybí stěrače, madla na rozích skříně, pod čelními okny i u vstupních dveří. Stejně jako v H0, tak i zde jsou madla u dveří jen naznačena výstupkem na skříně a potiskem. Je to však precizně provedeno a jen těžko rozpoznatelné. Střešní elektrovýzbroj je rovněž detailně znázorněna, možná i jemněji než v H0, vezmeme-li v úvahu rozdíl velikostí. Tvar složených pantografů neodpovídá úplně realitě, ale i zde je to o něco lepší než v H0. Spodní část pantografů je z nebarveného plastu. Všechny izolátory mají čep, který je zasazen do střechy, navíc je každý z pantografů zesponu připevněn jedním šroubkem. Napájení z troleje samozřejmě není možné. Střední část střechy mezi stanovišti je dosazena jako separátní díl, drží na osmi zámečcích.

Skříň na pojezdu zajišťují dva šroubky nad podvozky. Po jejich uvolnění a odehnutí bočnic ji lze stáhnout. V kabinách jsou stanoviště strojvedoucího s pulty a sedačkami ve světle šedé barvě a bez jakýchkoli detailů. Pro ozvučení je připraven prostor oválného tvaru nad jedním z podvozků, na toto téma jsou uvedené informace v příloženém manuálu. Délka přes nárazníky činí 158,6 mm, po přepočtu je to 19 032 mm. Od skutečné délky předlohy 18 980 mm se tedy model odchyluje o pouhých 0,34 mm. Osvětlení je řešeno pomocí dvou SMD ledek na každém čele. Jedna pro reflektor je umístěna na vrchní straně hlavní DPS vždy u pravého boku, druhá dvojbarevná (teple bílá/červená) je na středu na malé čelní DPS. Podle všeho jsou obě ledky stejné, tedy i ta pro reflektor je dvojbarevná, pouze nemá zapojeny kontakty pro červené světlo. Od obou ledek je světlo vedeno světlovody. Červené i bílé světlo svítí pouze ve spodní dvojici světel, vrchní dvojice je na modelu nevyužitá. Na DPS je ale příprava na další ledky. Spodní světla do těch horních mírně prosvítají. Vidět je to spíše v horších světelných podmínkách. Model je opatřen rozhraním PluX22, do něhož je vložena 11pinová analogová propojka. Struktura plochy kol je znázorněna potiskem. Na čelech lokomotivy jsou spolehlivě fungující kinematiky s šachtami a s klasickým spřáhlem Piko, které lze vyjmout a nahradit jiným.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se dvěma setrvačníky o průměru cca 11 mm. O jaký motor se jedná, to jsem v manuálu ani pohledem nezjistil. Nebyl jsem však líný napsat výrobcí. Odpověď přišla poměrně obratem, v modelu je 3pólový motor. Točivý moment je pomocí kardanů veden přes převodovky na všechna čtyři dvojkolí. Dvě kola jsou opatřena bandážemi, vždy druhé pravé po směru jízdy. Sběr proudu je sveden od všech osmi kol. Zvukový projev modelu je výborný, jízda tichá, motor je slyšet pouze slabě. Zkušební jízdy byly prováděny v analogovém režimu. Rám je kovový, celý model váží **161 g**. K rozjezdu dochází při napětí **2,8 V** s odběrem **50 mA**, rychlost odpovídá



ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA 193 ČD OD FIRMY PIKO

13.08.2018

13 km/h. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí **196 km/h** s odběrem **90 mA**, což je zároveň téměř nejvyšší rychlost předlohy (200 km/h). Dojezd při výpadku napájení z maximální rychlosti při 12 V je **55 mm**. Model jsem zajížděl asi 40 minut v každém směru. Při jízdě po nijak zvlášť dobrém plechovém kolejivu o poloměru 286 mm model nevykazoval žádné problémy, a to ani v protioblouku. Také nejmenší poloměr 267 mm projel bez jakýchkoli komplikací i při spojení s dalšími vozidly různé délky.

Závěr

Dle mého názoru PIKO odvedlo dobrou práci. Cena kolem čtyř tisíc korun je sice na model TT od tohoto výrobce nezvykle vyšší, ale troufám si tvrdit, že modelář za tyto peníze dostane kvalitní výrobek, který nezklame ani po vzhledové stránce, ani jízdními vlastnostmi. Brzy se na trh dostane Vectron i od firmy Tillig. Uvidíme, jak se s touto výzvou popasuje on. Bylo by zajímavé porovnat modely obou výrobců.

Informace o předloze naleznete v češtině na [Wikipedii](#). Manuál k modelu je k dispozici [na webu výrobce](#).

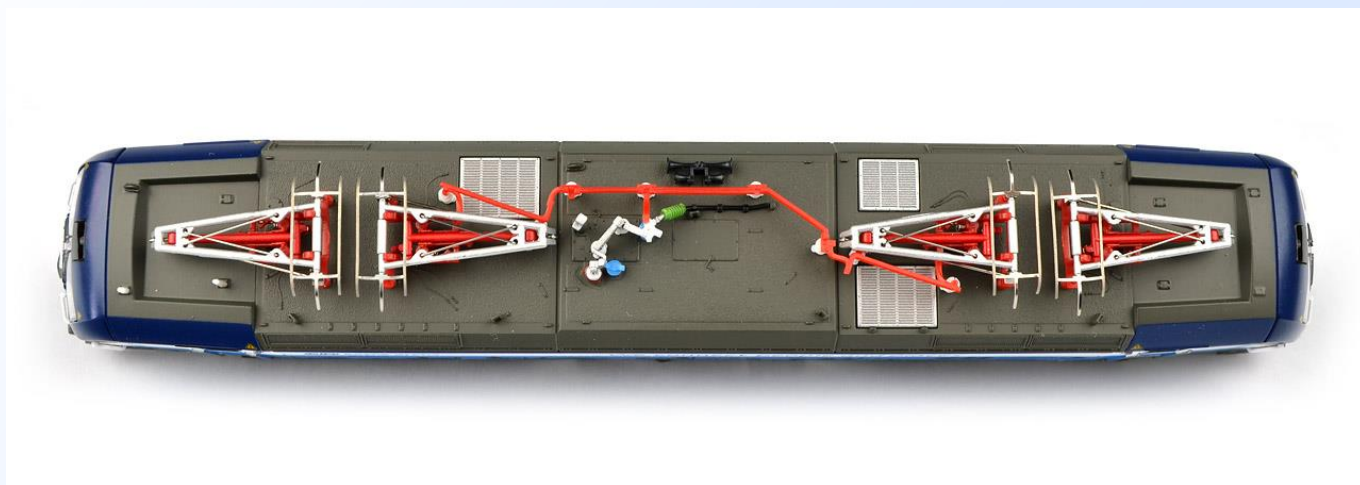
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



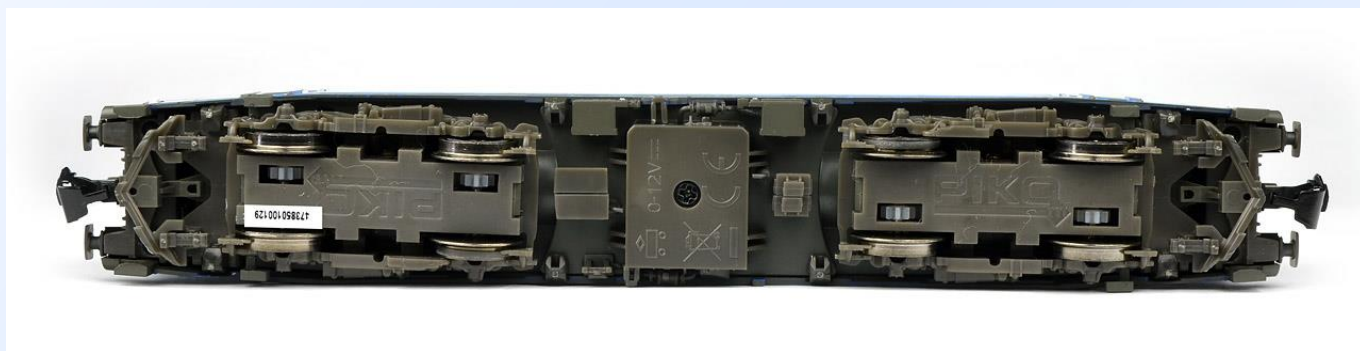
Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



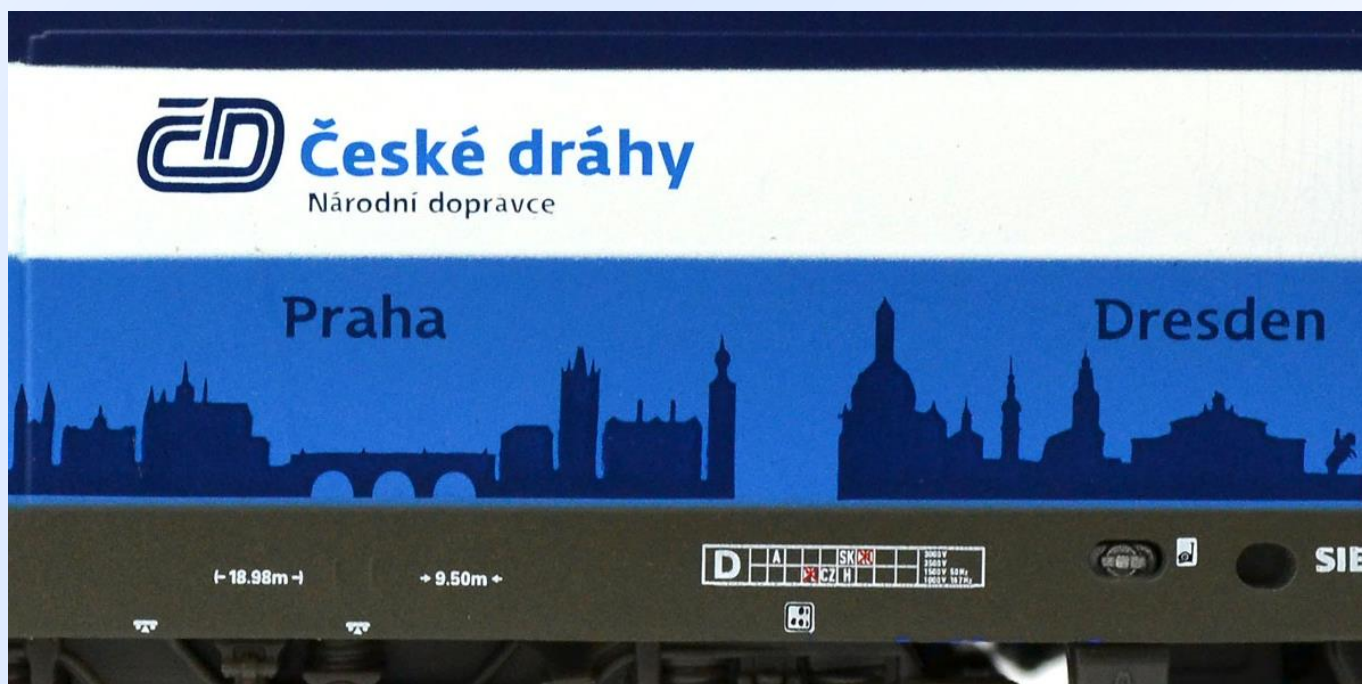
Obr. 3: Čelní pohled.



Obr. 4: Střešní partie.



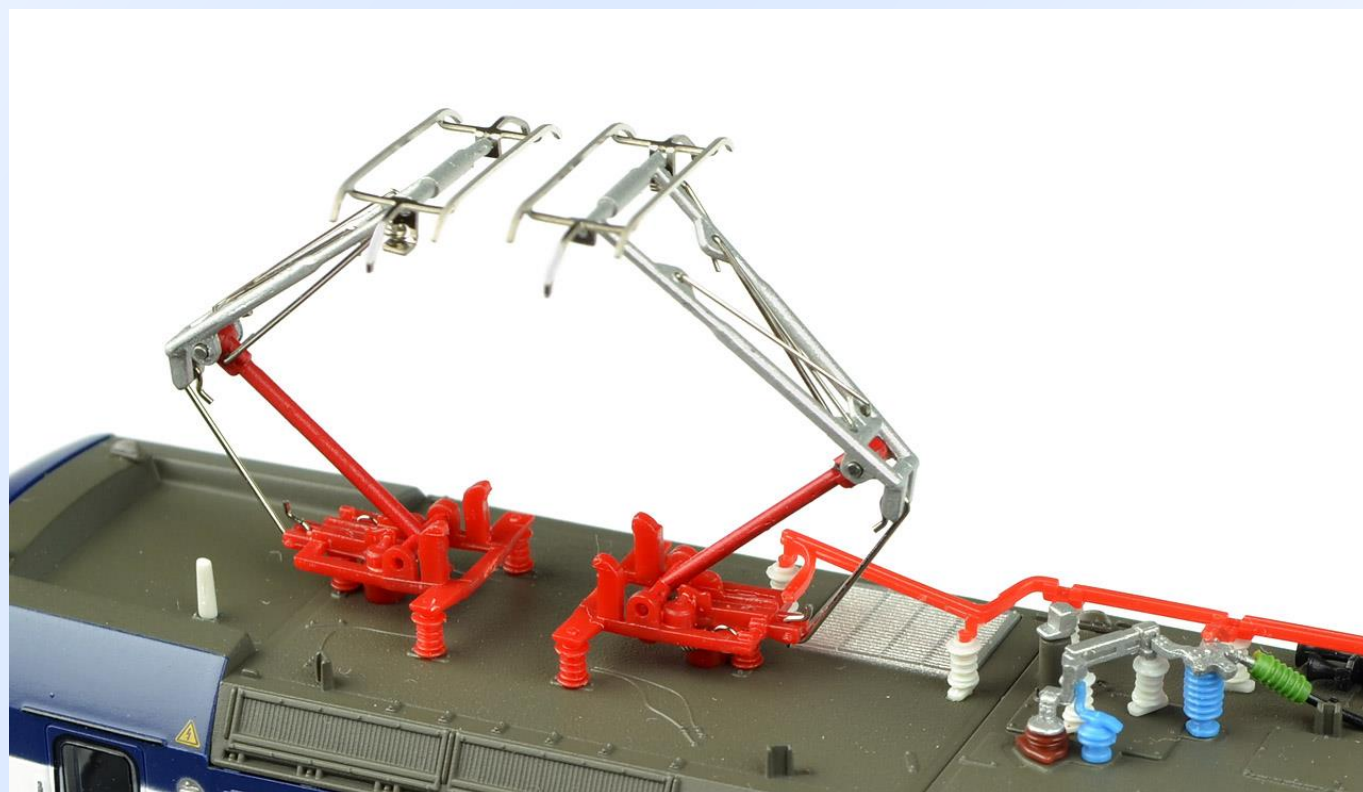
Obr. 5: Pojezd.



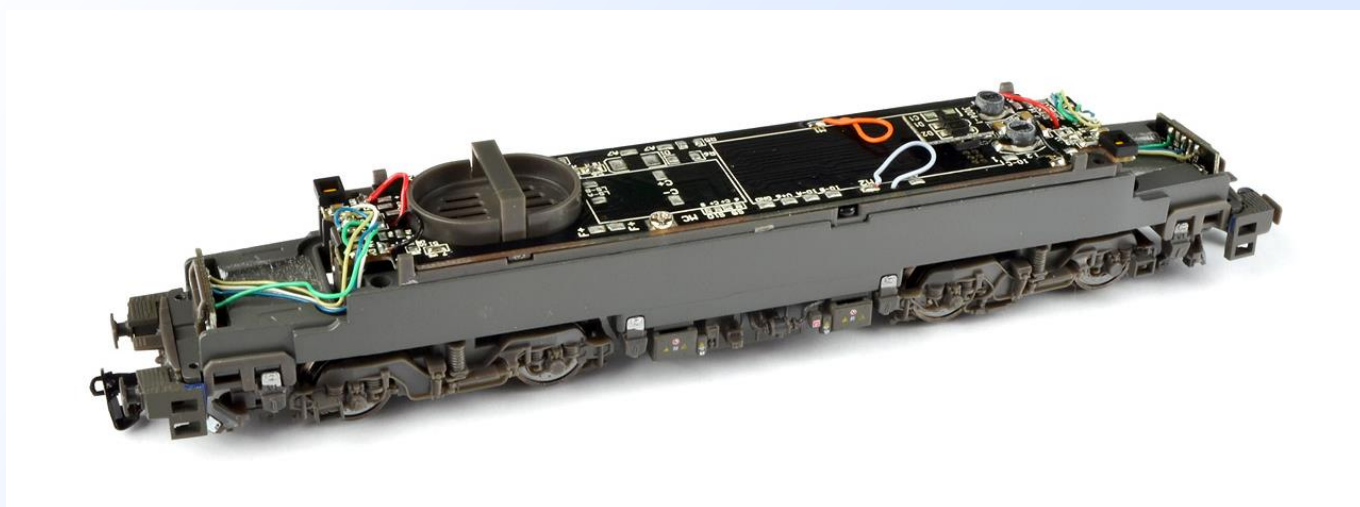
Obr. 6: Detail popisů a log.



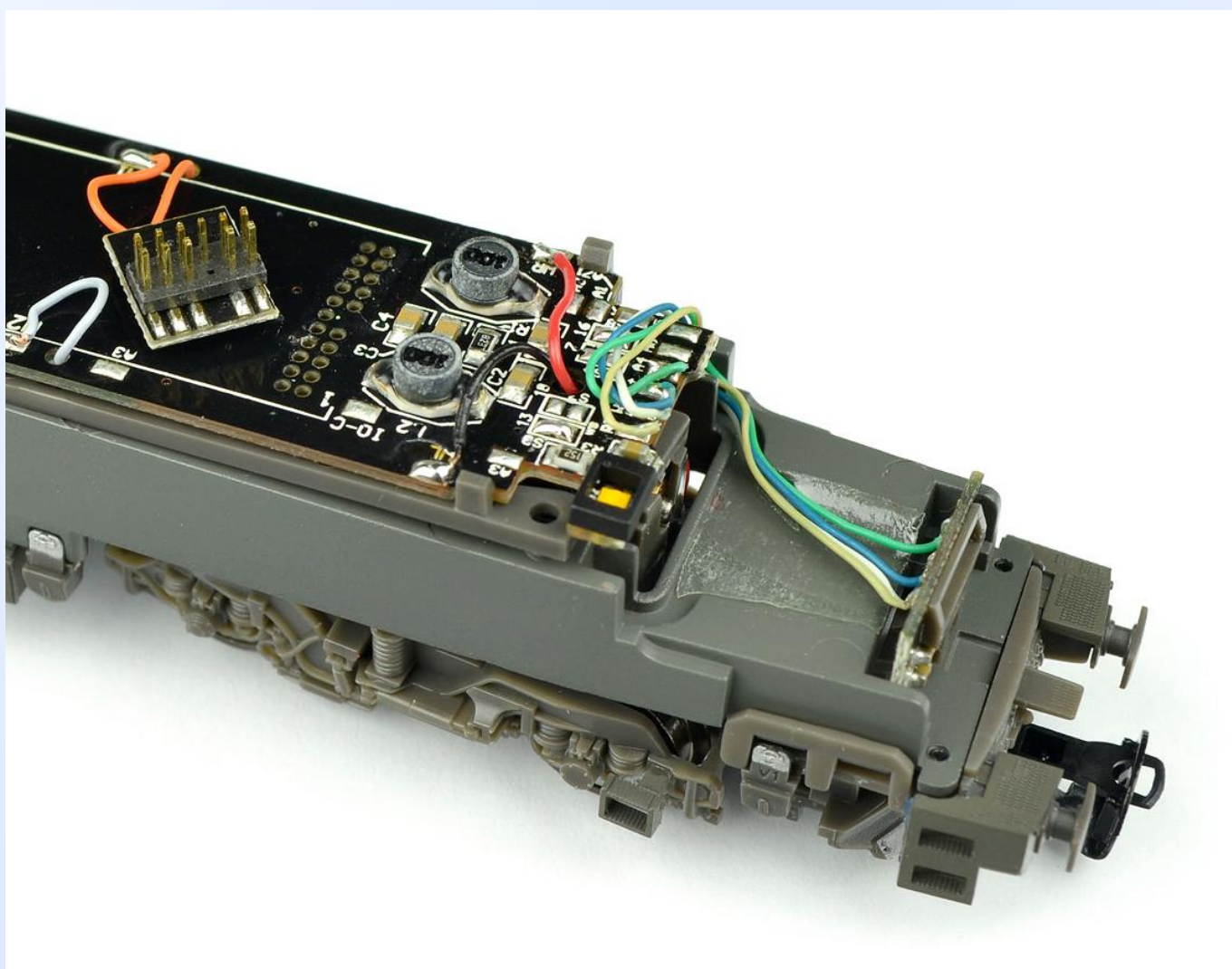
Obr. 7: Složené pantografy.



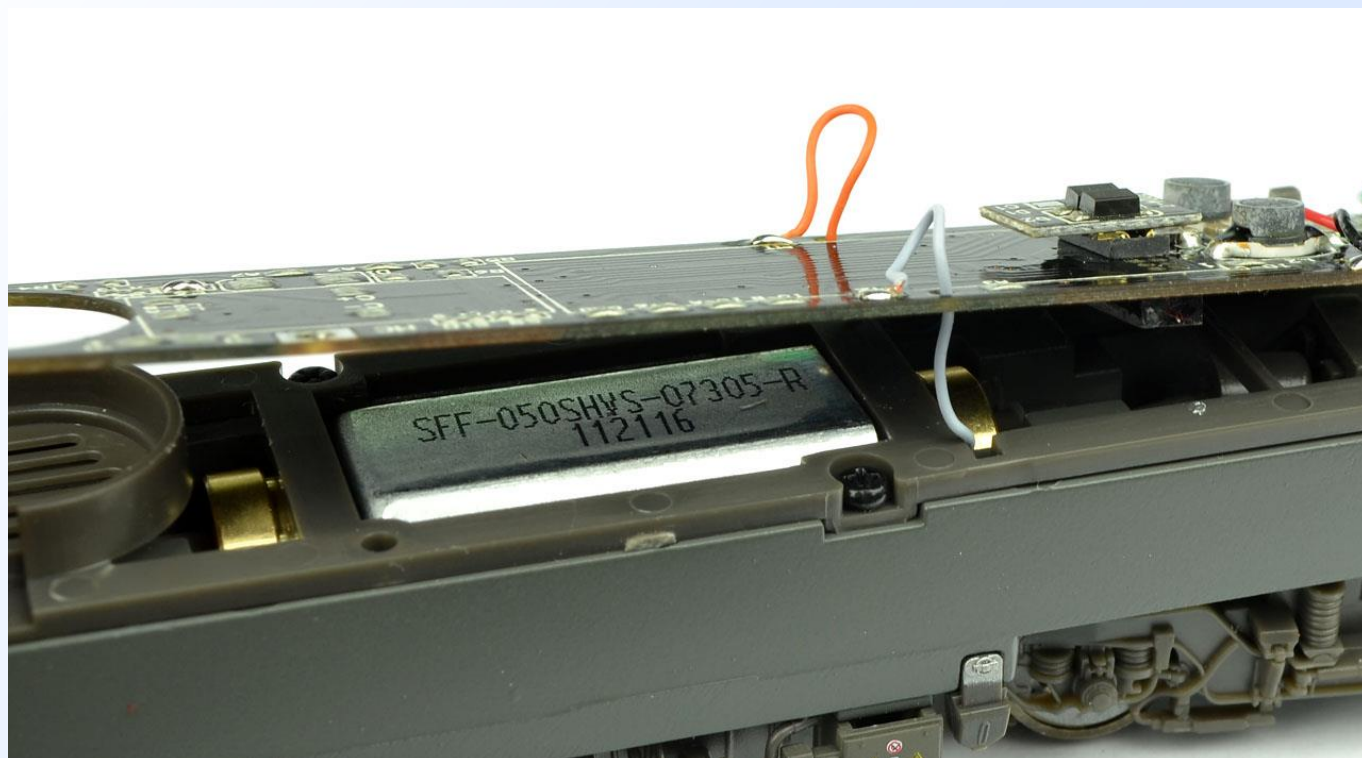
Obr. 8: Zvednuté pantografy.



Obr. 9: Odkrytý pojezd.



Obr. 10: DPS a rozhraní. V rohu je vidět ledka pro reflektor.



Obr. 11: Motor a setrvačníky.



Obr. 12: Celkový pohled na model.