

# PIKO

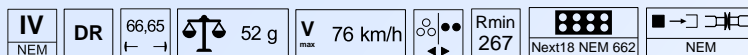
V rámci svého nového programu plánovala železniční správa Deutsche Reichsbahn pořízení nové malé diesel-hydraulické lokomotivy pro lehčí traťovou službu a posun. Tato lokomotiva měla nahradit rozšířené a většinou již dosluhující malé lokomotivy Kö a Köf. Nejprve byla vyvinuta řada 101.0 až 101.7. Lokomotivy byly spolehlivé a u personálu oblíbené. Později, při zachování části vozidla, byl instalován výkonnější motor a upravená převodovka, čímž vznikla řada DR 102.0.

V důsledku úzké spolupráce mezi Deutsche Reichsbahn a LKM Babelsberg vzniklo v roce 1970 zcela nové hnací vozidlo, v němž byla použita osvědčená technologie pohonu řady 102.0 a byly zohledněny zkušenosti získané u řady 101/102 i požadavky zákazníka. S rozvorem 3 560 mm dosahovala nově vzniknuvší řada 102.1 maximální rychlosti 40 km/h, hmotnost lokomotivy činila 24,3 t, výkon 162 kW a tažná síla 71 kN.

(Volně přeloženo z [Wikipedie](#))

Ve velikosti TT byla tato lokomotiva již před lety vyrobena firmou Beckmann. A jak je u tohoto malosériového výrobce zvykem, cena se pohybovala ve vyšších relacích, v našich končinách to bylo kolem 5 500 Kč. V roce 2017 se objevila v katalogu TT firmy Piko jako novinka hned ve dvou provedeních, a to pod katalogovým číslem 47500 ve verzi DR ve IV. epoše s provozním číslem 102.104-7 a 47501 ve verzi DB, V. epocha, provozní číslo 312.112-6. Později přišel znovu v barvách DR model 47502 s číslem 102.118-7 a nejnovější v recenzi popisovaný model je v sortimentu od roku 2019 pod katalogovým číslem 47503 a nese provozní číslo 102.123-7.

PIKO – kat. č. 47503



#### Vzhled a vybavení

Model je zabalen v tradiční plastové krabičce Piko. Pod ním i nad ním jsou igelitové pásky, aby nedošlo k odírání o blistr. Přibaleny jsou plnohodnotné šroubovky a hadice. Ofuky oken byly dosazeny již z výroby. Lokomotiva je detailně zpracována, nechybí ani hasicí přístroj na zadní stěně budky. Rám je vyroben z kovu, budka a kapota z plastu. Na obou čelech jsou kinematiky s klasickými očkovými spřáhlemy. Bohužel i po jejich výměně za krátká stále mezi nárazníky lokomotivy a vozu zůstává zbytečně velká 4mm mezera.

Povrchová úprava je výborná, popisky ostré a čitelné. Zábradlí zadní plošinky je plastové, ale dostatečně pevné, jeho průřez je 0,48 x 0,48 mm. Dobře vypadá též zasklení světel. Na obou čelech jsou přímo ve skle oken vylisovány stěrače a dodatečně oranžově nabarveny. Totéž platí u napodobení gumového těsnění. Klikla dveří na zadní stěně budky má barvu skříně. Ochoz je jemně krablovaný, na čelnících se nachází černožluté šrafování a zjednodušené háky šroubovky.

Model přes nárazníky měří **66,65 mm**, to odpovídá 7 998 mm, délka je tedy prakticky přesná, předloha měří rovných 8 000 mm. Průměr kol je **8,25 mm**, po přepočtu vychází 990 mm, u předlohy je to 1000 mm. Osvětlení je 3bodové teple bílé a 2bodové červené na každém čele, přepíná se dle směru jízdy. Každá svítlna má vlastní ledku, k přednímu hornímu reflektoru vede světlovod z hlavní DPS. Pro zadní reflektor je ledka na vyvýšené části DPS zezadu, zepředu je pak další pro osvětlení interiéru, funguje ale pouze v digitálním režimu. Světla nikde neprosvítají.

Demontáž kabiny a kapoty se zdá být jednoduchá, ale úplně lehce jsem se do modelu nedostal. Jako první se má vysunout budka strojvedoucího, poté kapota. Budku drží dva zámečky na zadních stranách bočních stěn, ale zároveň ještě drží dvěma zámečky na kapotě. Její vysunutí není tak jednoduché, jak by se mohlo zdát. Navíc se při tom uvolní i výfuk, který je nasazený na světlovodu předního reflektoru. S jistou dávkou síly a zároveň opatrnosti jsem se do modelu nakonec dostal, ale vysunul jsem oba díly najednou. Podruhé to již šlo ztuhle lépe a každý díl zvlášť. Pod kapotou se ukrývá rozhraní Next18, v němž je zasunuta analogová propojka. Kabinu vyplňuje zjednodušené stanoviště strojvedoucího v šedé barvě.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Motor s mosazným setrvačником leží v kapotě lokomotivy. Pohon je veden pouze na zadní dvojkolí, přední je poháněno spojnicí, jak to známe např. od staršího modelu řady 101 DR. Sběr proudu obstarávají všechna čtyři kola, sběrače, připevněné ke spodnímu krytu pojezdu, na ně přiléhají zezadu. Bandáže zde nejsou. Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce udává 287 mm, ale problém není ani na poloměru 267 mm. Sběr proudu je spolehlivý, lokomotiva bez zastavení projíždí i nenapájené srdcovky výhybek. Tažná síla je pro účely tohoto stroje dostačující, po rovině uveze 9vozový vlak, z toho šest vozů 2osých s delším rozvorem, zbylé tři 4osé. Na stoupání 40 ‰ ještě zvládá 4 delší 2osé vozy. Po připojení pátého již začíná docházet k prokluzu.

Hmotnost modelu je **52 g**. K rozjezdu po zjetí dochází při napětí **1,4 V** rychlostí přibližně **5 km/h** s odběrem proudu **9 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá **76 km/h**, odběr proudu činí **25 mA**. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti **34 mm**.

#### Závěr

Jestli nějaký výrobce věnuje ve velikosti TT dostatečnou pozornost malým posunovacím lokomotivám, tak je to v první řadě Piko. Po nespočtu verzí lokomotivy BR 101/BR 102.0 přišlo několik mutací právě stroje 102.1 a později i rozporuplná Kaluga. Piko předvedlo, že i takto malé lokomotivy dokáží svými jízdními vlastnostmi mile překvapit a že naprosto postačují účelu, k němuž jsou určeny – tedy posunu. U vzhledově perfektní Kalugy, která není spojnicová, si bohužel výrobce pohonem pouhé jedné nápravy své renomé v této oblasti trochu pokazil, ale o tom jsme již pojednávali dříve. Snad se takovýto přešlap nebude opakovat a v budoucnu se budeme moci těšit na další kvalitní modely, které Piko bezesporu umí.

Informace o předloze jsou v němčině na [Wikipedii](#), dokumentaci k modelu naleznete [na webu výrobce](#), video s představením modelu na kanálu [PIKO Spielwaren GmbH](#).

## OBRAZOVÁ PŘÍLOHA



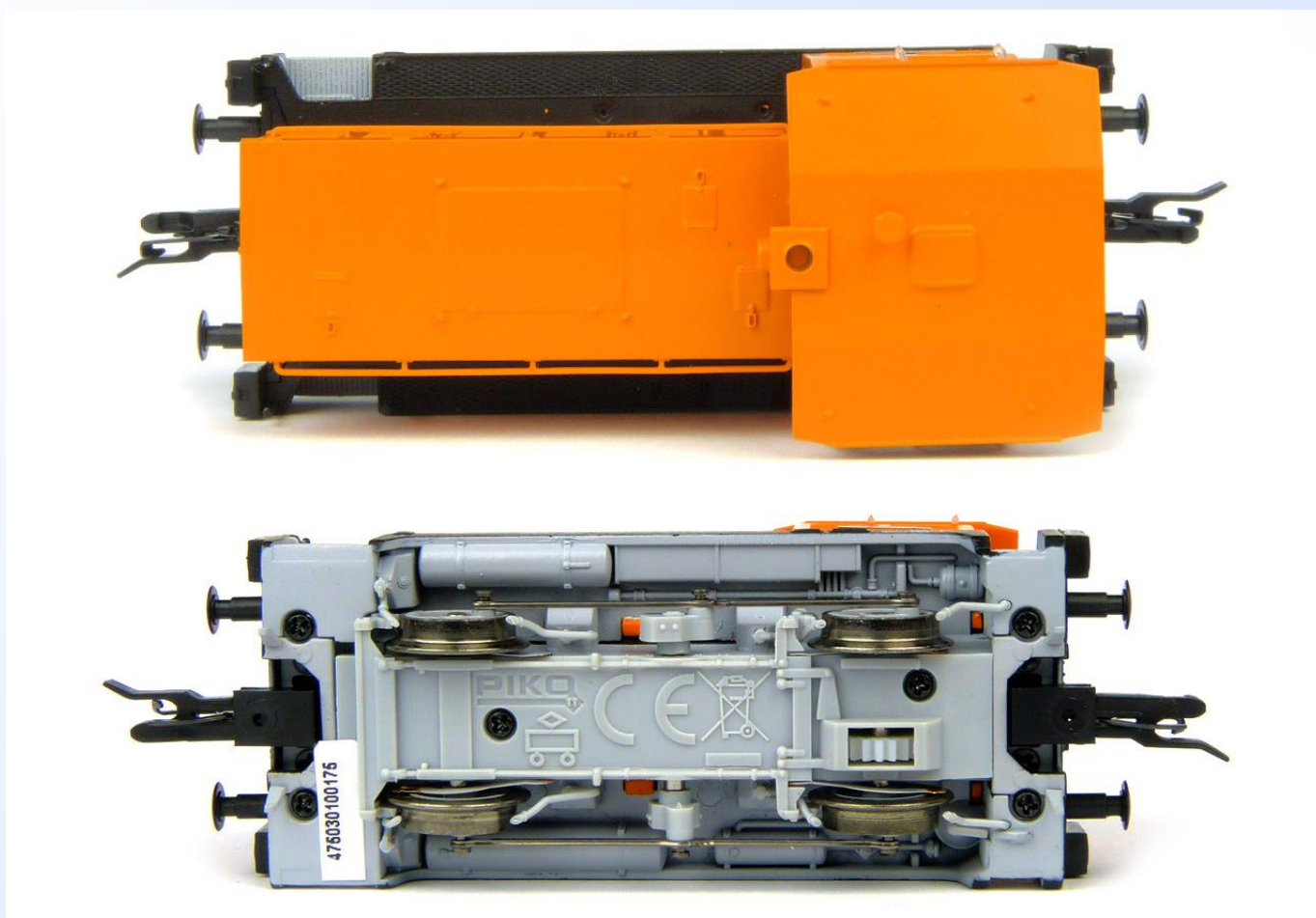
Obr. 1: Pohled na levý bok.



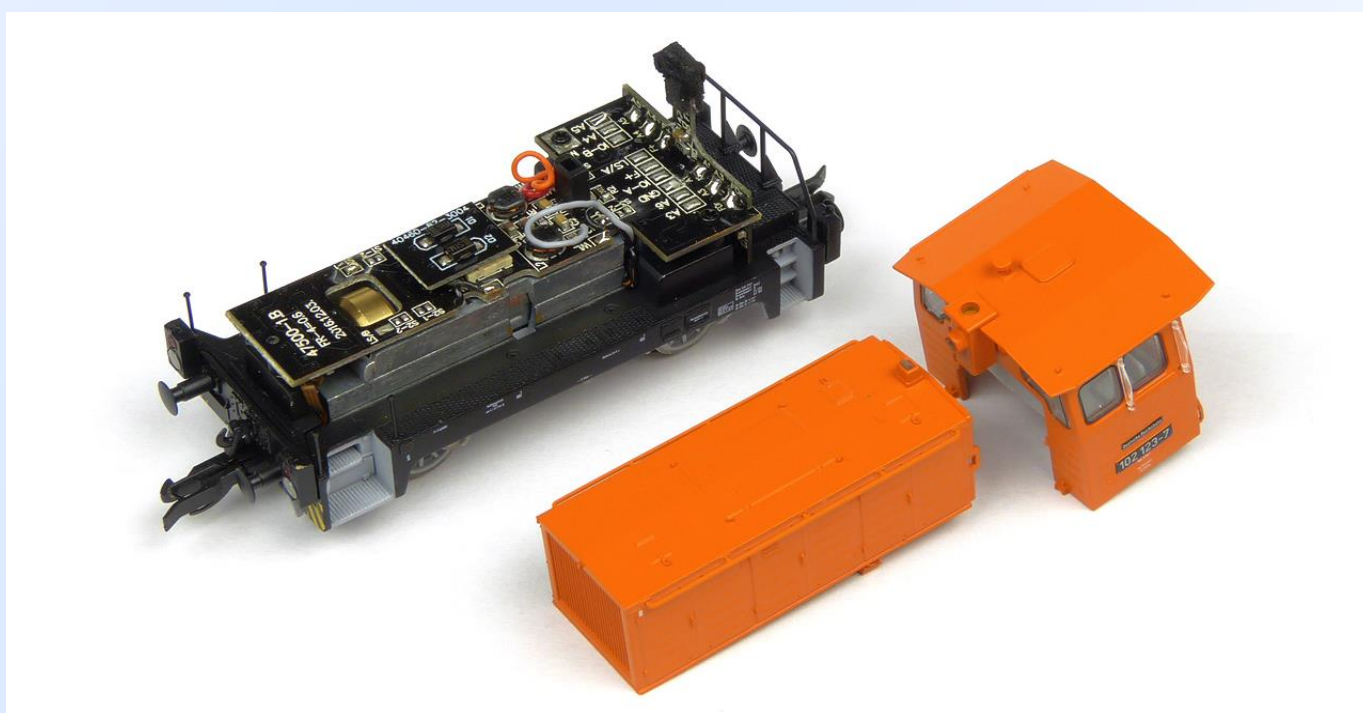
Obr. 2: Pohled na pravý bok.



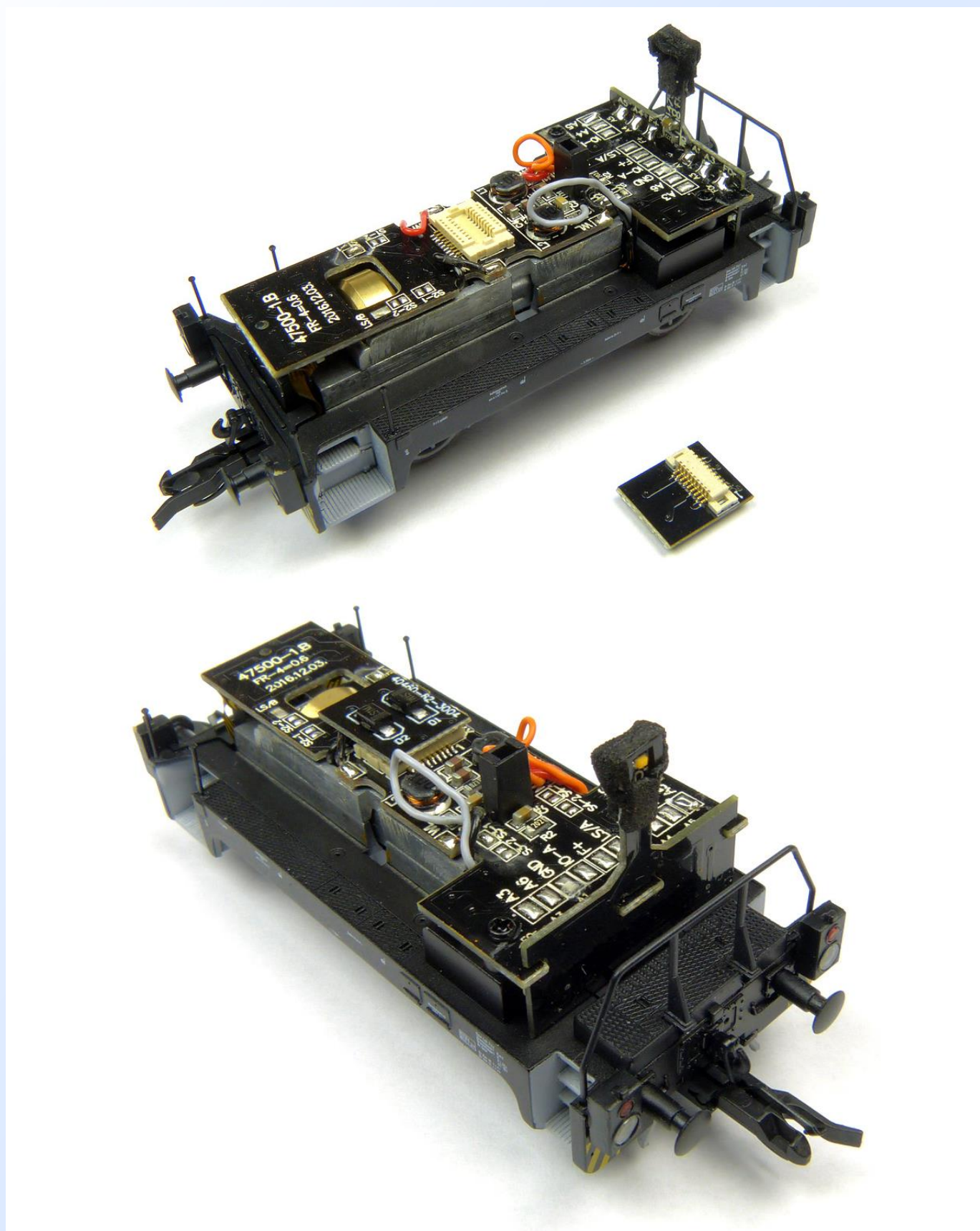
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy. Za pozornost stojí hasicí přístroj pod levým oknem.



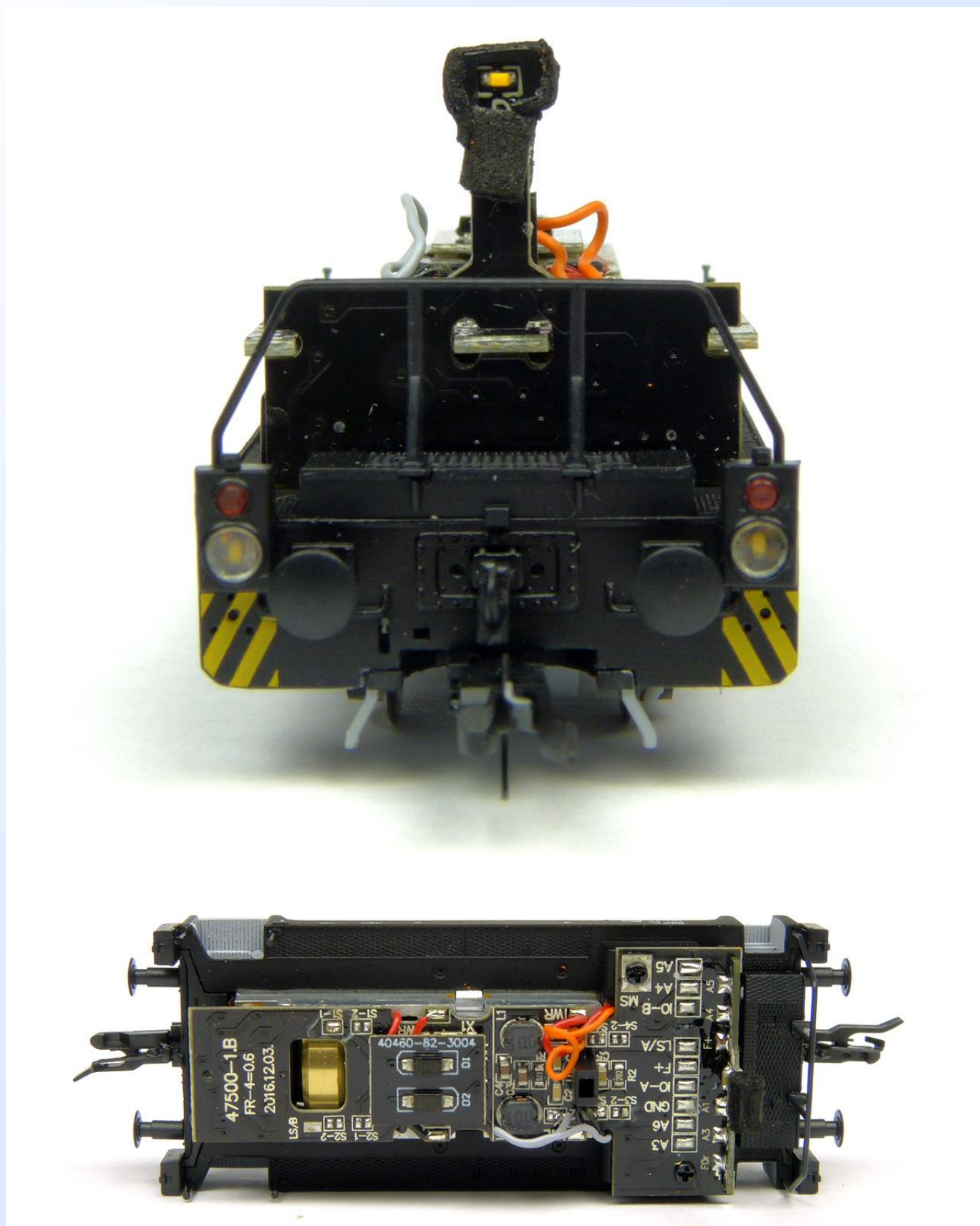
Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohled.



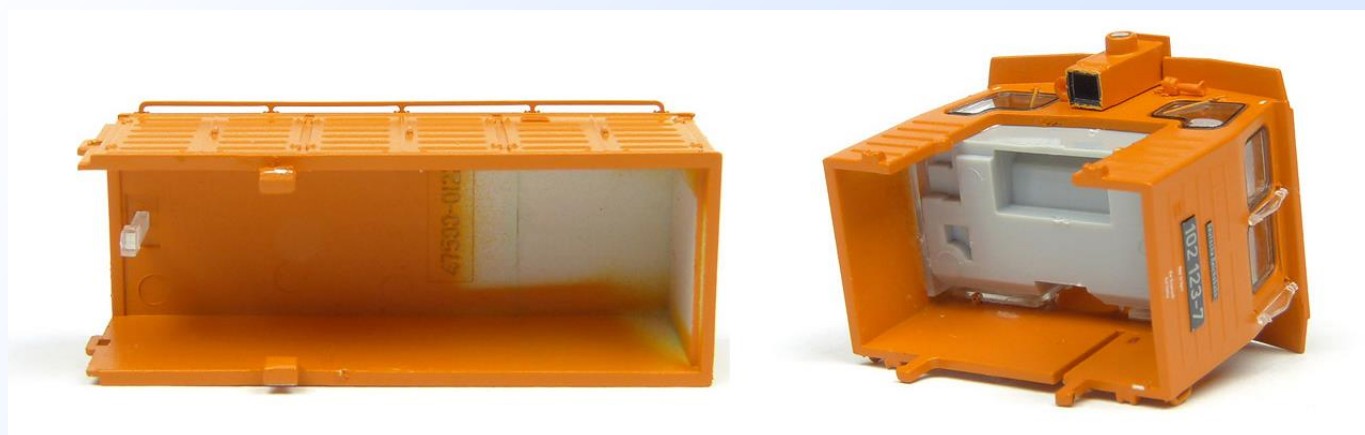
Obr. 7: Model po sundání kapoty a budky strojvedoucího.



Obr. 8 a 9: Vnitřní vybavení modelu.



Obr. 10 a 11: Vnitřní vybavení modelu.



Obr. 12: Spodní pohled na demontovanou kapotu a budku se stanovištěm strojvedoucího.



Obr. 13 a 14: Celkové pohledy na model.



Obr. 15: Brzdové hadice a plnohodnotné šroubovky.



Obr. 16: Celkové pohledy na model.



Obr. 17: Lokomotiva na diorámatu.