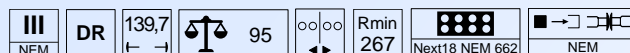


# PIKO

Ve velikosti TT nám firma Piko připravila skutečný bonbónek – parní lokomotivu řady 55 DR (pruskou G 7.1) ze třetí epochy. Modeláři ji samozřejmě napjatě očekávali s dychtivostí a nedočkavostí sobě vlastní. Hned na začátku prosince 2018 na trh přišla analogová verze. Především v německých obchodech zmizela tak rychle, jak se objevila. Během několika dnů byla vyprodána, jak jsem zjistil průběžným sledováním stavu na předních e-shopech. Ovšem ani u nás nezůstala lokomotiva bez povšimnutí. Přiznávám, že i já jsem byl nemálo zvědav, jak si výrobce s parní prvotinou poradí. Upřímně, důvody pochybovat o úspěchu jsem žádné neměl. Přeci jenom už nás v minulosti mnohokrát přesvědčil, že umí. Nyní to s novou „pětapadesátkou“ potvrdil a navíc vyplnil další mezeru v nabídce středně velkých parních lokomotiv. Za zapůjčení modelu děkuji kolegovi Markovi Trejbalovi.

Předloha byla vyráběna od roku 1893 firmou Stettiner Maschinenbau AG Vulcan, později také několika dalšími většími lokomotivkami. Stroje se vyráběly až do roku 1917. Byly nasazovány hlavně v těžším nákladním provozu na sklonově náročnějších tratích. S hmotností 52,6 tun dosahovaly výkonu 485 kW a maximální rychlosti 45 km/h. Kotel byl převzat z řady G 5.1. Vyrobeno bylo celkem 1202 kusů, z toho 1002 kusů do roku 1909, dalších 200 až v letech 1916 a 1917, neboť pro vojenské účely první světové války byly zapotřebí jednoduché a robustní lokomotivy. U DB dosloužily v roce 1957, u DR byly poslední exempláře vyřazeny až v roce 1966. Stroj 55 669, jenž je předlohou modelu Piko, východoněmecké dráhy poslaly do výslužby v roce 1964, kdy se stal exponátem dopravního muzea v Drážďanech.

PIKO - kat. č. 47100



#### Vzhled a vybavení

Kdo čeká klasickou čirou plastovou krabičku jako u předchozích produktů, je vedle. Piko poprvé přistoupilo k poněkud prostorově náročnějšímu balení, tedy kartonovému boxu s dvojdielným plastovým blistrem. Důvodem byl možná úmysl obsah více chránit, protože je opatřen množstvím jemných dílků, které se dají lehce poškodit. Pravdou je, že v blistru sedí přesně a ani se nehne, navíc některá místa jsou ještě vyplněna měkkými vložkami. Pod blistrem je přiložen návod (i v češtině) a několik doplňků, díky nimž lze demontovat přední kinematiku a nahradit ji záslepkou, takže model ještě více získá na věrohodnosti. Dále jsou tam plnohodnotné šroubovky, brzdové hadice a červené potrubí. Na krabičce je též piktogram rozhraní Next18 a osvětlení. Zde ale došlo k drobné chybě. Piktogram hlásí, že lokomotiva má i červené koncové osvětlení. To samozřejmě není pravda. Svítí pouze bíle. Ke stejné chybě došlo i v katalogu.

Jak zmiňuji výše, model je detailně zpracován, kotel i rám jsou opatřeny množstvím jemných dílků. Je tedy nanejvýš vhodné manipulovat s ním opatrně. Držet jej doporučuji pouze za boky budky, za tendr, případně ještě za válce. Nemusíte-li, tak lokomotivu zbytečně nerozebírejte. S tendrem je manipulace jednoduchá, tam tolik doplňků není. Kryt lze sundat po vyšroubování dvou miniaturních šroubků zespodu rámu v přední části u bočnic. Tendr je vybaven DPS s rozhraním Next18 a též zde nalezneme přípravu na ozvučení v podobě rámečku pro reproduktor.

Zbytná místa v kotli i budce jsou vyplněna balastem pro zvýšení hmotnosti. Obé je na rámu připevněno šroubky. Kotel jedním, budka dvěma. Stanoviště je uzavřeno bočními dvířky, která jsou pohyblivá. Nemají však pružinku jako kupříkladu BR 44 od Roco. Jsou pouze na pantu a zůstávají v poloze, do které je pootočíte. Zde může v určitých situacích docházet k dobnému problému. Při jízdě obloukem se mohou dvířka, necháte-li je úplně dovřená, zaklesnout o hranu tendru a lokomotiva při vjezdu do oblouku vykolejí. Stačí je malinko pootevřít do prostoru stanoviště a rázem je problém vyřešen.

Kinematiky má lokomotiva na obou koncích. Škoda toho starého zvyku, že výrobce nadále používá očková spráhla. V takovém případě kinematiky částečně ztrácejí smysl. Jsem přesvědčen, že valná většina modelářů je stejně vyměňuje za nová. Spojení s tendrem je též kinematické. Zde je navíc plochý konektor se 14 kontakty, 7 zespodu a 7 shora. Spojení s lokomotivou se provádí jednoduchým zatlačením obou částí k sobě. Vedle

konektoru jsou zámečky, které se zaklesnou a drží. Rozpojení lze provést opatrným tahem od sebe. Nad spřáhly jsou již z výroby instalované zkrácené šroubovky. Povrchová úprava je velice dobrá, popisky ostré a čitelné. Frakce uhlí na tendru svojí hrubostí odpovídá měřítku, dokonce je znázorněna odebraná část v přední části a také uhlí přesypané přes „sajtny“ na vrchní straně tendru.

Lokomotiva přes nárazníky měří **139,7 mm**, přepočtem ze skutečných 16 613 mm vychází 138,4 mm, je tam tedy 1,3 mm odchylka. Kola měří **10,2 mm**, po přepočtu je to 1 224 mm, u předlohy je to 1 250 mm. Průměr kol tendru činí 8,4 mm, po přepočtu je to 1 080 mm, skutečnou hodnotu jsem nezjistil.

Osvětlení modelu je 2bodové teple bílé na každém čele, přepíná se dle směru jízdy. Intenzita je zvolena dobře, svit není tak ostrý jako u Tilligových parní lokomotiv. Každé světlo má vlastní zabudovanou ledku. Zde si dovolím perličku. Po rozbalení při prvních jízdách přední světla nesvítila. Nerozsvítla se ani po delším zjetí. Majitel z toho nebyl šťastný a chystal se vyřizovat reklamaci. Lokomotivu jsme ale raději zajížděli ještě chvíli a rovněž jsme zkusili, jakou rychlostí jede při plném napětí. Nevíme, k čemu během jízdy došlo, ale světla náhle přišla k rozumu a rozsvítla se. Od té doby jsou již plně funkční bez ohledu na rychlost. Snad to vydrží. Osvětlení je též v budce strojvedoucího, funkční je i v analogovém režimu. Ledka pro stropní svítidlo budky je na malé DPS v kotli a světlo je vedeno světlovodem. Ten je ale po celé délce čirý, takže svítí celý, nikoli jen osvětlovací těleso na stropě. Doporučuji jej zatřířit černou barvou.

Vzhledovým problémem je mírně zvednutý předek modelu. U některých kusů více, u některých méně. Je to žel sériová vada, neviděl jsem žádný, který by to neměl. Prozradí to především nárazníky trčící směrem vzhůru. Nad příčinou a nad tím, zda o tom výrobce ví, nebo ne, raději nebudu spekulovat. Reklamace by neměla smysl, není zřejmé zač vyměnit. Záleží tedy na nás, zda to skousneme, nebo budeme raději bez modelu.

### Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru se setrvačником, který je velice šikovně umístěn v kotli, je výkon veden prostřednictvím šneku přes převodovku na poslední dvě spřažené nápravy. Čtvrtá je opatřena dvěma bandážemi pro zvýšení tahu. První a druhá náprava jsou poháněny jen pomocí kovových „klacků“. Rozvod na této lokomotivě se mnohým může zdát poněkud chudý. Důvodem je fakt, že předloha je vybavena rozvodem vnitřním. Jízda probíhá v klidu, tichý chod majitele určitě potěší. Nekolíbá se, necuká, jede hezky plynule. Sběr proudu je velice spolehlivý, obstarává jej 12 kol (všechna dvojkolí tendru a první tři spřažená dvojkolí). Sběrače přiléhají na kola zezadu. Nejmenší průjezdný poloměr je dle výrobce 310 mm, ale lokomotiva projede i oblouky o poloměru 286 mm včetně protioblouku a dokonce i 267 mm úplně bez problémů. A ještě zajímavost: Od čtvrté nápravy je do budky zaveden funkční náhon mazacího lisu. Sice nemaže, ale hýbe se.

Model váží **95 g** (lokomotiva 74 g, tendr 21 g). Rozjezd po dostatečném zjetí nastává na rovném úseku při napětí cca **1,8 V** rychlostí přibližně **4,3 km/h** s odběrem proudu **21 mA**. Touto rychlostí lokomotiva jede bez zastavení, samozřejmě za podmínky čistých kolejí. Nejvyšší rychlost při 12 V je **93 km/h**, odběr proudu je **42 mA**. Předloha jezdila maximálně **45 km/h**, těch model dosahuje při napětí **6,6 V** a odebírá proud **32 mA**. Lokomotiva dojíždí při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V do vzdálenosti **47 mm**.

### Závěr

In natura model působí docela drobně a roztomile. Je nízký, má úzký kotel a není ani nijak zvlášť dlouhý. Dobře se hodí na vedlejší tratě, slušet mu to bude před osobním i nákladním vlakem. Řemeslně je naprosto perfektně zpracovaný, konstruktéři odvedli opravdu výbornou práci. Nebýt drobné komplikace v podobě občasné kolize dovřených dvířek stanoviště s tendrem při průjezdu obloukem a zvednutých předních partií, nebylo by co vytknout. Nezbyvá nám než doufat, že to od výrobce ze Sonnebergu není poslední parní lokomotiva ve velikosti středu. Potenciál tu je a pořád je ještě dost „sazometů“, které na našem dvanáctimilimetrovém rozchodu chybí.

Informace o předloze jsou v němčině na [Wikipedii](#), manuál k modelu naleznete [na webu výrobce](#). Tam, případně na YouTube je ke zhlédnutí též [videozáznam](#) zvukové verze modelu.

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



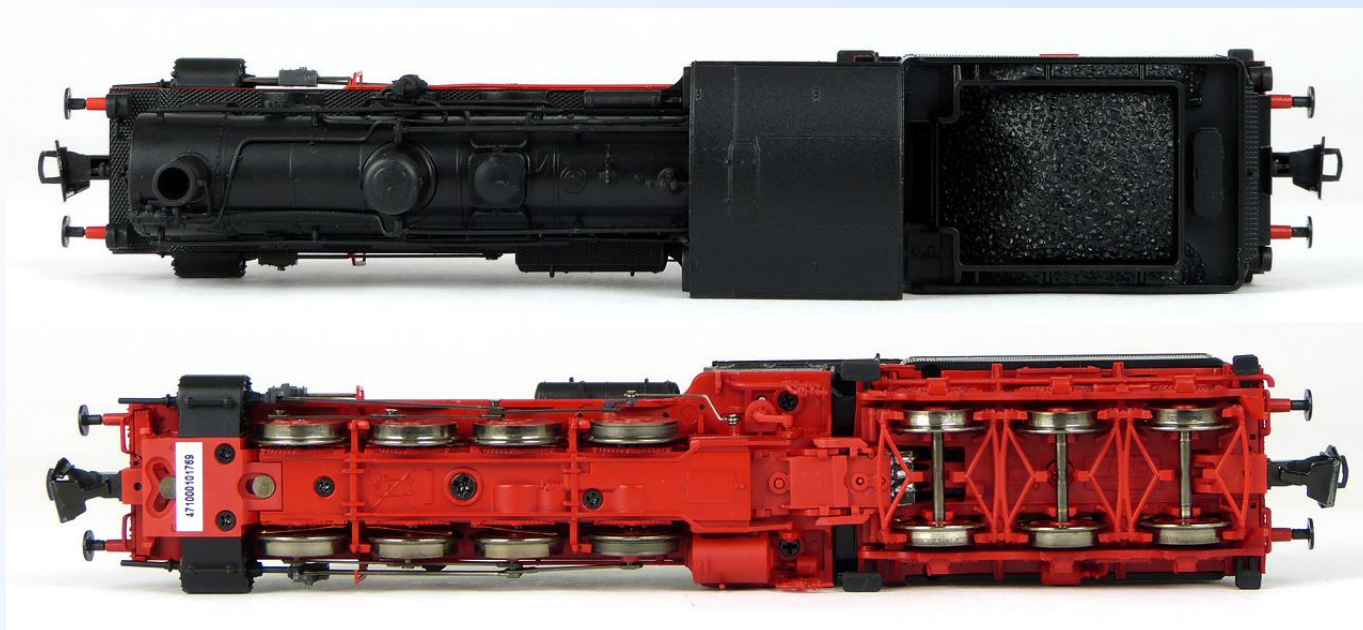
Obr. 1 a 2: Nové balení.



Obr. 3 a 4: Boční pohledy. Patrné jsou mírně zvednuté přední nárazníky.



Obr. 5 a 6: Čelní pohledy.



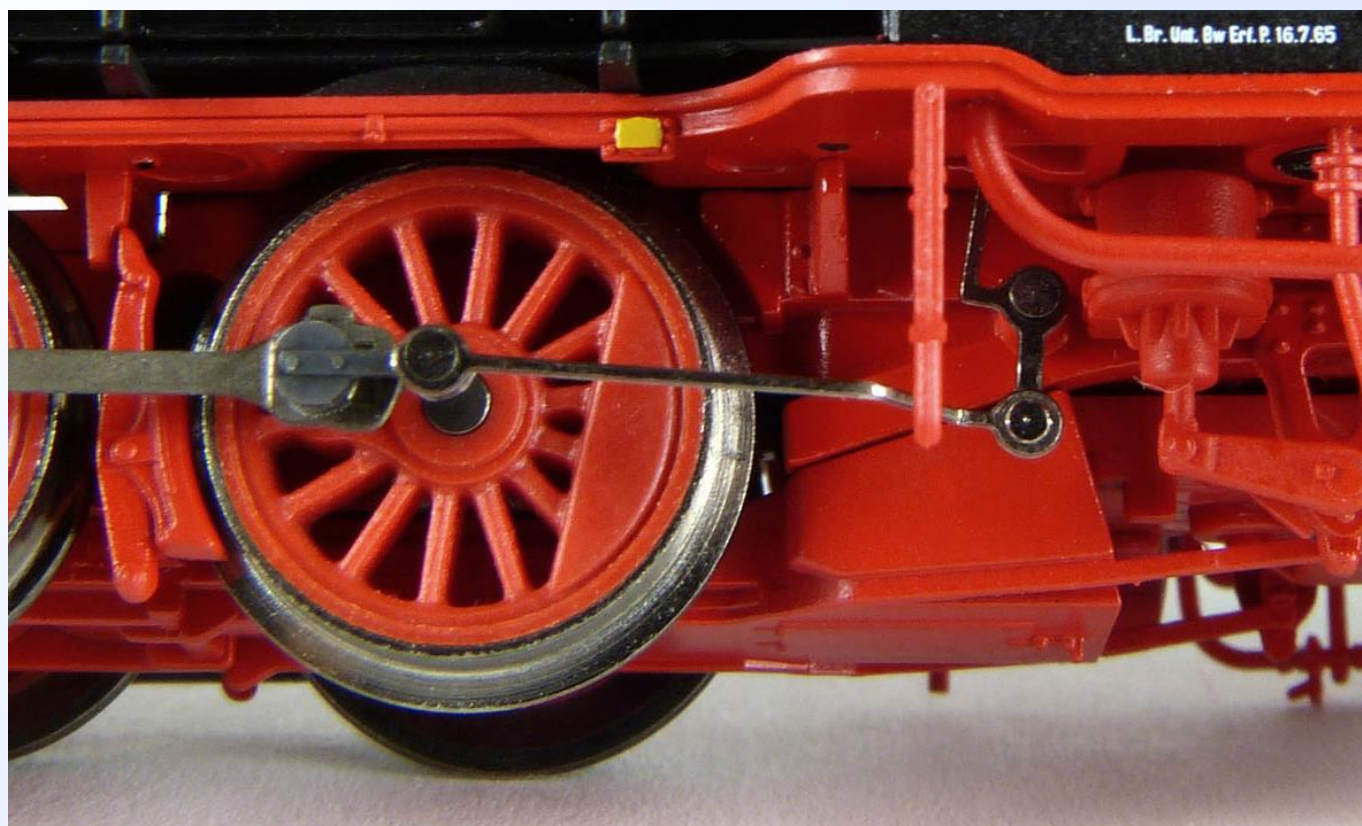
Obr. 7 a 8: Pohled na vršek a spodek modelu.



Obr. 9 a 10: Spojení lokomotivy a tendru. Jsou patrné konektory i zámečky.



Obr. 11: Rozvody.



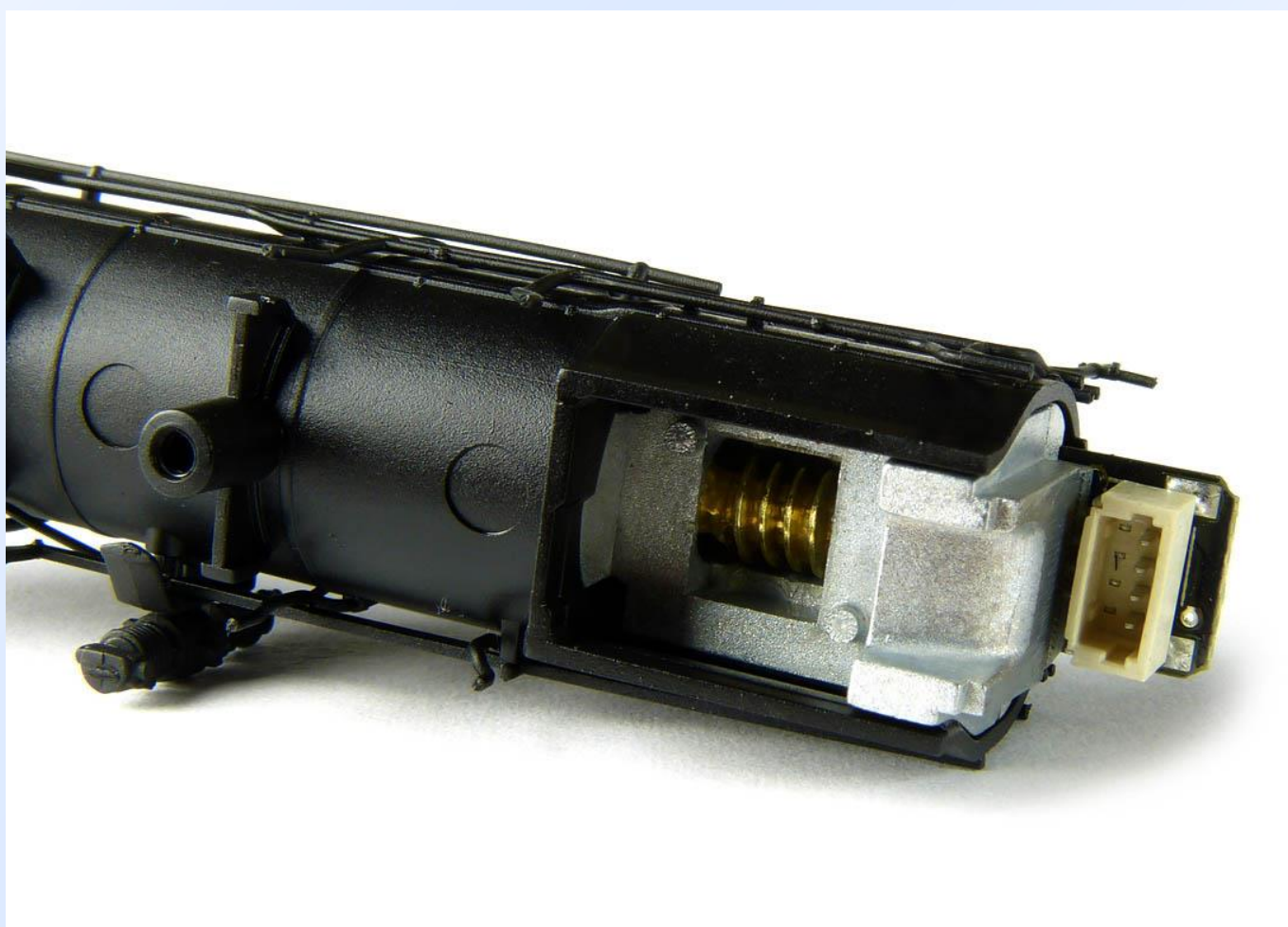
Obr. 12: Pohyblivý náhon mazacího lisu.



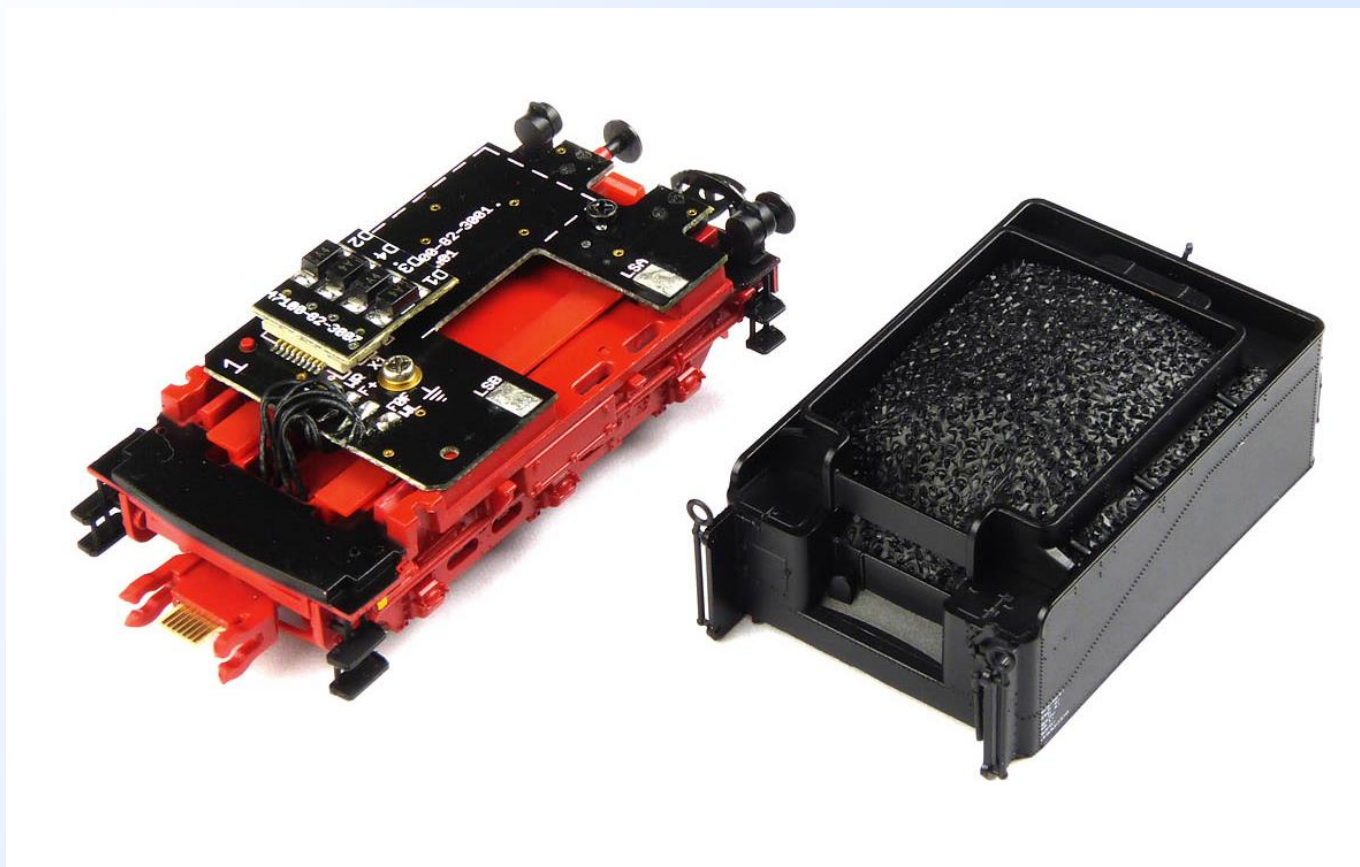
Obr. 13: Popisky.



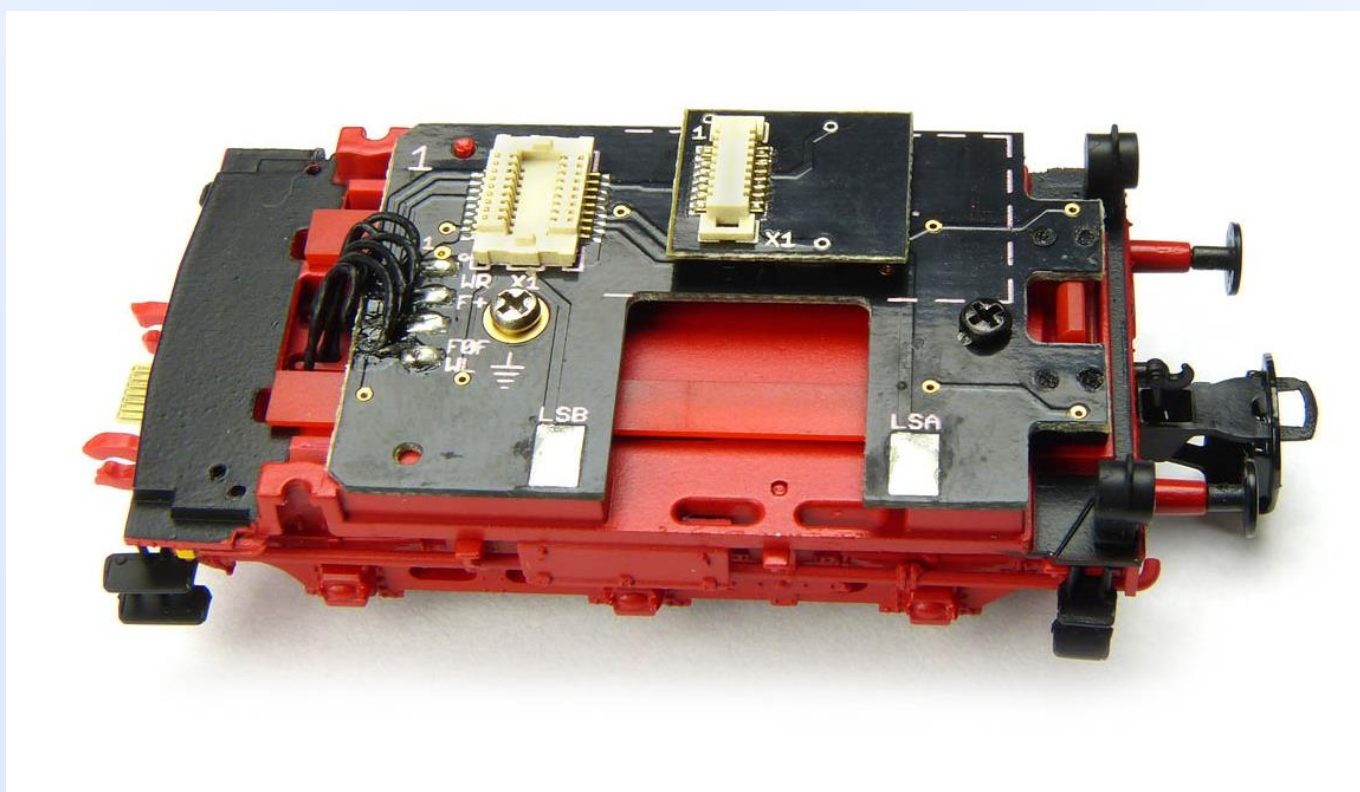
Obr. 14: Rozebraná lokomotiva.



Obr. 15: Motor se setrvačnickem a šnekem je ukrytý v kotli.

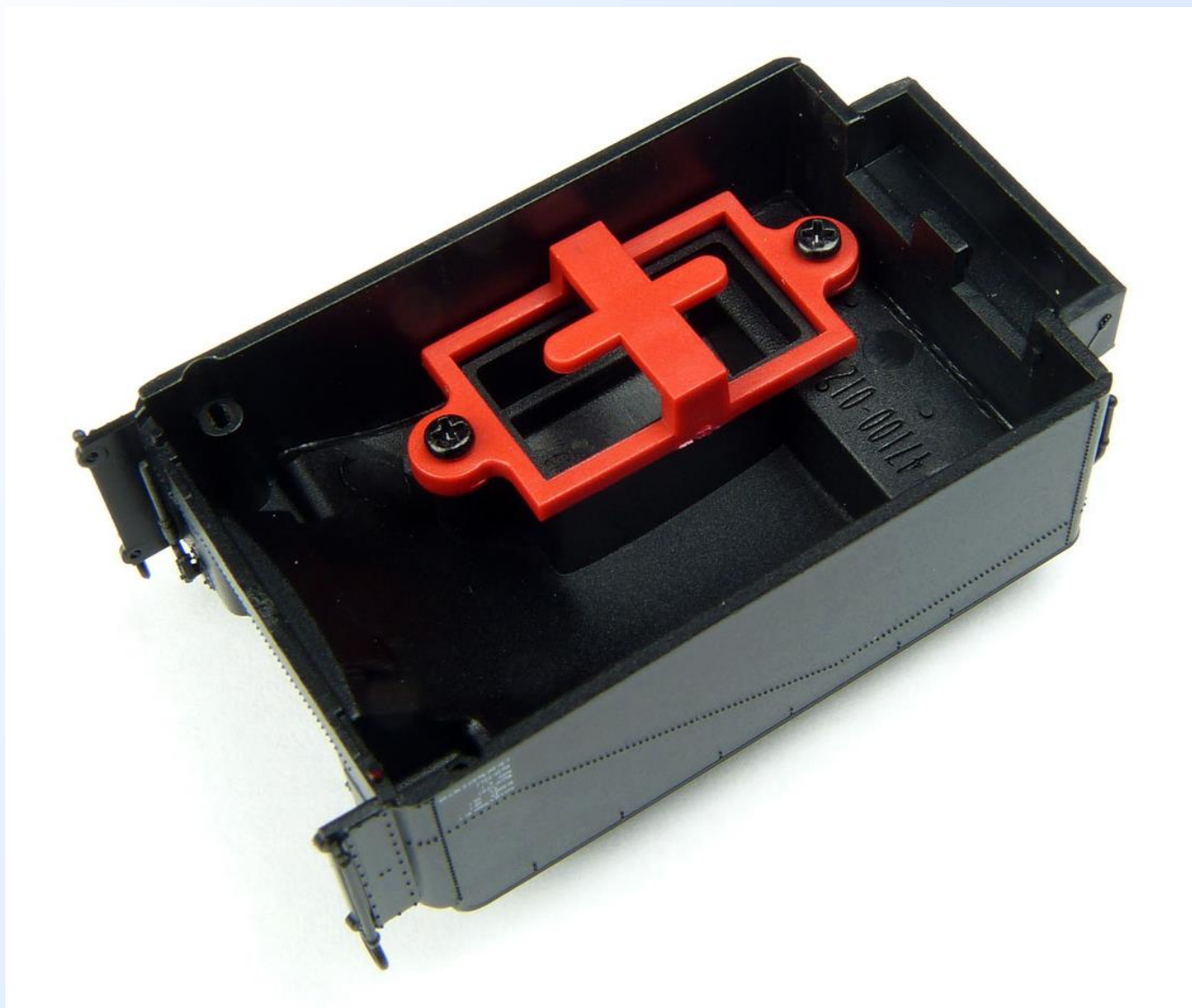


Obr. 16: Rozebraný tendr.

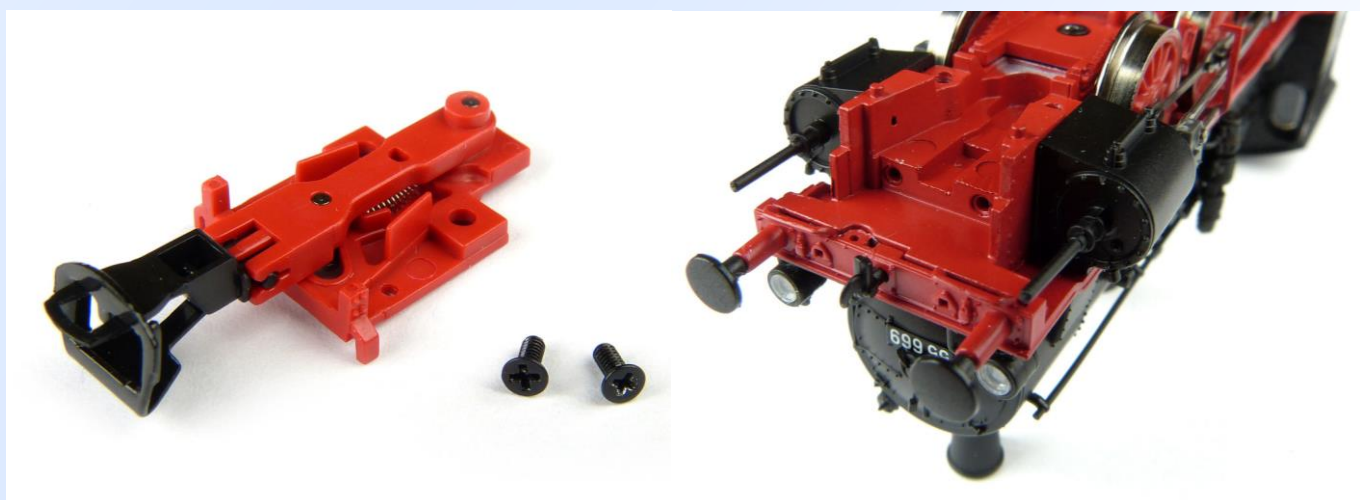


Obr. 17: DPS s rozhraním a analogovou propojkou.





Obr. 18: Rámeček pro reproduktor.



Obr. 19 a 20: Vyjmutá přední kinematika a místo pro instalaci čelní záslepky rámu.



Obr. 21: Lokomotiva s nainstalovanou čelní záslepkou rámu. Přibalena je i plnohodnotná šroubovka a potrubí.



Obr. 22: Celkový pohled na model.