



Kvůli modernizaci a standardizaci lokomotivního parku a též z důvodu nahrazení parních lokomotiv řad 74, 75, 78, 86, 93 a 94 vyvstal požadavek na vývoj nové parní lokomotivy. Správa DR proto v 50. letech objednala 88 kusů lokomotiv řady 65.10 s uspořádáním náprav 1'D2", určených jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Dalších 7 kusů si pořídil závod VEB Leuna-Werke Walter Ulbricht pro své vlečky. Výroba předsériových lokomotiv čísel 1001 a 1002 byla provedena v podniku VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hans Beimler Hennigsdorf, sériová výroba poté v Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg. Úvodní představení stroje s číslem 1001 (jako první parní lokomotivy nové generace DR) proběhlo na veletrhu v Lipsku v roce 1954. Stroje byly kromě severní části DR využívány prakticky v celém Východním Německu, v 60. letech často na osobních kyvadlových vlacích s patrovými jednotkami. Později byly na těchto výkonech stále častěji nahrazovány motorovými lokomotivami řady 118. Sériová výroba probíhala v letech 1954–1957. K vyřazení došlo v roce 1977. Lokomotiva 65 1004 byla jedinou německou tendrovou lokomotivou, vybavenou systémem Wendler na vytápění uhelným prachem, žel uspokojivě fungovala až po několikerých úpravách. V roce 1962 byla vrácena do původního stavu. Od roku 1966 měly všechny lokomotivy ploché komíny Giesl. Pouze díky tomu, že byly určeny k vytápění, zůstaly do dnešních dnů zachovány tři exempláře, a to provozní čísla 1008, 1049 a 1057. Číslo 1008 patří do muzea DB, 1049 rovněž, ta byla svého času v provozu v saském železničním muzeu Chemnitz-Hilbersdorf, a stroj s číslem 1057 je ve vlastnictví Berliner Eisenbahnfreunde (BEF) v Basdorfu a měl by být uveden do provozního stavu.

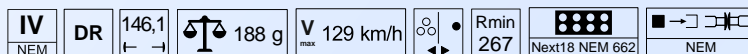
Řada 65.10 dosahovala maximální rychlosti 90 km/h, hmotnost měla 113 t, přes nárazníky měřila 17 440 mm a indexovaný výkon činil 1 103 kW. Vany na bocích pojaly 16 kubíků vody a do tendru se vešlo 9 tun uhlí.

(Volně přeloženo z německé Wikipedie)

Do velikosti TT zmenšila lokomotivu německá firma Gützold. Nejedná se o žádnou novinku, na trhu je model již zhruba 20 let. Pod touto značkou je model k dispozici i v současnosti, byť spadá pod firmu Fischer-Modell. Balení se ale nese stále v duchu Gützold. Současná verze modelu byla částečně přepracována (technicky i opticky, jak píše výrobce) a doznala několik vylepšení. V nabídce jsou čtyři čísla a každé z nich má čtyři verze. Analogovou, digitální, ozvučenou a limitovanou 50kusovou edici ozvučené verze se samostatně ovládatelným osvětlením na pojezdu i na stanovišti, navíc s figurkami strojvedoucího a topiče. Pozor, cena této limitované verze je oproti analogové více než dvojnásobná!

Se značkou Gützold to nebylo v minulosti vždy růžové, hrozil i její zánik. Naštěstí se našla cesta k její záchraně. Nakonec se v roce 2017 ocitla pod křídly firmy Fischer-Modell, která přinesla nový vítr v oblasti konstrukce a elektroniky. Díky tomu mohlo dojít k přepracování a modernizaci stávajících modelů. Ve velikosti TT se sice angažuje spíše okrajově, de facto vyprodukovala jen dvě řady parních lokomotiv, nebudeme-li počítat BR 24 a BR 37 za dvě. Navzdory tomu, nebo možná právě proto, je provedení modelů špičkové a již v době svého vzniku byly tak na výši, že i bez nových úprav by mohly směle konkurovat současným modelům jiných zavedených výrobců. Kvalita je opravdu vysoká, výroba probíhá v Německu, což výrobce nepřehlédnutelně uvádí stříbrným písmem na bocích krabičky.

GÜTZOLD - kat. č. 31072110



Vzhled a vybavení

Balení lokomotivy je poctivé a rozměrné. Na zhruba 15 cm dlouhou lokomotivu byla použita krabička o rozměrech 26 x 11 x 6 cm. Vystlána je polystyrenem, v němž lokomotiva leží obalena igelitovým páskem a přikryta slabou polystyrenovou deskou s výřezem na prst. Přiloženy jsou pokyny pro úpravu režimu světel v analogovém provozu a návod s přehledem dílů, vše však pouze v němčině. Dále jsou u modelu doleповací doplňky, z nichž některé nedovolují provoz na menších poloměrech.

Model je velice detailně zpracován, kotel i rám jsou opatřeny množstvím dílů. Manipulace s modelem je i tak relativně dobrá, doporučuji jej brát obouruč za vany a za tendr, tam je pro úchop dostatečná plocha. Těžiště je více vzadu. Velká část modelu je vyrobena z kovu, čemuž odpovídá jeho hmotnost. Závaží se nachází i v tendru nad motorem a v horní části kotle. Kovová je též zadní stěna budky s imitací vybavení, vany a hlavní nosná část modelu (v seznamu dílů je to číslo 25). Též nárazníky jsou z kovu.

Vzadu má lokomotiva klasickou kinematiku. Šachta předního spřáhla je upevněna na běhounu, který je také uchycen kinematicky. Model je balen bez spřáhel, ta jsou přiložena v sáčku s doleповacími doplňky. Se spřáhly se do krabičky nevejde, je nutné pro ně udělat v polystyrenu výřez. Na čelech najdeme již z výroby nainstalované zkrácené brzdové hadice a háky šroubovek. Povrchová úprava je výborná a celkově není po vzhledové stránce na modelu co kritizovat, pouze na popisovaném exempláři je sedřený kousek černé barvy na spodku pravých dveří budky, viz foto č. 3. To by neměl být problém opravit. Kola mají perfektně jemné loukotě, doplňky a armatury jsou dostatečně subtilní, černá barva je sametově matná a opticky působí opravdu dobře. Popisky, včetně těch nejmenších, jsou ostré a čitelné. Rozvod je z plastu a opět perfektně vyvedený, zdá se být i houževnatý, takže by se neměl jen tak polámat. Uhlí na tendru je „nasypáno“ až po vrch a nevypadá to úplně věrohodně, jenomže z technologických důvodů to nešlo provést jinak. Pod krytem totiž není žádný prostor pro naznačení prohlubně v částečně odebraném uhlí, neboť je tam již zmíněný balast pro zvýšení hmotnosti.

Lokomotiva přes nárazníky měří **146,1 mm**, přepočtem ze skutečných 17 440 mm vychází 145,3 mm, je tam tedy 0,8 mm odchylka. Spřážená kola měří **13,35 mm**, po přepočtu je to 1 602 mm, u předlohy je to 1 600 mm. Kola běhounu a podvozku tendru měří **8,3 mm**, po přepočtu je to 996 mm, u skutečného stroje pak rovných 1000 mm. Osvětlení modelu je 3bodové teple bílé a jednobodové červené na každém čele, přepíná se dle směru jízdy. Přední má mírný nádech do žluté barvy, intenzita je silnější, což v digitálu půjde doladit. V analogu při modelové rychlosti je to však snesitelné. Každá lampa má svou vlastní zabudovanou ledku. Červeně svítí vždy pouze pravé zadní světlo po směru jízdy.

Demontáž modelu je trochu složitější, popsána je v manuálu, samozřejmě jak jinak než německy, i když s obrázky. Takže si to raději řekneme v naší mateřštině: V první řadě je nutno vytáhnout zadní nárazníky. Poté stáhneme kryt tendru směrem dozadu. Uvnitř tendru je konektor, který zajišťuje napájení světel. Ten se tahem sám rozpojí, netřeba zvláštního úkonu. Dále sejmeme budku strojvedoucího opatrným mírným odehnutím jejích boků a tahem nahoru. Tím se odkryla zadní část lokomotivy. Pro digitalizaci to ale nestačí, neboť rozhraní Next18 je v kotli, takže budeme pokračovat. Opatrně vyloupneme dýmniční dveře směrem dopředu. Zde pozor, na nich se zevnitř nalézá malá DPS s minikonektorem, k němuž vede dvojice kablíků z lokomotivy. Ten je potřeba rozpojit a čelo kotle tím úplně oddělíme. Následně pinzetou nebo malými kleštičkami vytáhneme plastové „V“, které zajišťuje kotel na rámu, na zadní části kotle v oblasti budky odjistíme zámečky a kotel opatrně vytáhneme vzhůru.

Nyní se nám otevřely útroby a můžeme vesele digitalizovat. Při demontáži a opětovném skládání lokomotivy buďte nanejvýše opatrní, je co ulomit i co poztrácet. V mém případě byla DPS na čele kotle uvolněná, nedržela na čepech pro ni určených, takže visela pouze na slaboučké kšandě vedoucí od ledky horního reflektoru. Musel jsem ji přilepit.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor s kónickým mosazným setrvačником o rozměrech cca 11,5 x 3,5 mm je umístěn pod závažím v tendru lokomotivy. Pohon je veden na obě dvojkolí podvozku tendru, na nichž jsou čtyři bandáže, a na čtvrté spřažené dvojkolí. První tři spřažená dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Lokomotiva jede naprosto v klidu, jízda je tichá a kultivovaná. Nekolébá se, necuká, jede hezky plynule. Rám lokomotivy je dvojdílný, mezi podvozkem a spřaženými dvojkolími je kloub, v němž se pojezd „láme“, aby vůbec bylo možno projez oblouky. Sběr proudu obstarává všech osm kol spřažených dvojkolí, podvozek pod tendrem proud nesbírá. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce udává 310 mm, navzdory tomu zkušební jízda ukázala, že lokomotiva projede se zanedbatelným zpomalením také poloměry 286 mm na plechovém a 267 mm na Tilligovu kolejivu. Ovšem potíže jí na těchto poloměrech dělají protioblouky, takže doporučuji řídit se výrobcem deklarovanými 310 mm a model zbytečně netrápit.

Lokomotiva váží **188 g**. Rozjezd po hodinovém zjetí v obou směrech nastává na rovném úseku při napětí **2,5 V** rychlostí přibližně **12 km/h** s odběrem proudu **45 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **129 km/h**, odběr proudu činí **70 mA**. Předloha jezdila maximálně **90 km/h**, těch model dosahuje při napětí **8,7 V** a odebírá proud **55 mA**. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti **35 mm**. Není to mnoho, ale problémy díky sběru proudu z 8 kol nenastávají.

Závěr

Model řadím do kategorie těch opravdu TOP, a to jak z pohledu ceny, tak z pohledu kvality, která naštěstí ceně odpovídá. Výrobci Gützold, Fischer-Modell, Beckmann – ono je to všechno tak trochu provázané – prostě ty páry umí. Tím samozřejmě nechci nijak snižovat význam ostatních výrobců. V dnešní době se díky technologiím kvalita a provedení modelů zvedá a rozdíly už nejsou tak propastné, ale modely výše jmenovaných značek mají přeci jenom náskok. Závady a drobné nedokonalosti na modelech napříč spektrem výrobců i měřítek prostě jsou a není to ojedinělý jev, ať už je důvodem poškození při manipulaci před zabalením, nesprávná či odbytá montáž, případně konstrukční nedostatky. U tohoto modelu, krom uvolněné DPS v kotli a kousku chybějící barvy u dveří, jsem nenarazil na žádný problém jak z hlediska mechanického, tak z hlediska vzhledového. Fajnšmekrům, milujícím vozidla někdejší NDR, jej vřele doporučuji.

Informace o předloze lokomotivy jsou v němčině na [Wikipedii](#), dokumentaci k modelu naleznete [na webu výrobce](#), včetně [návodu na úpravu zapojení osvětlení](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



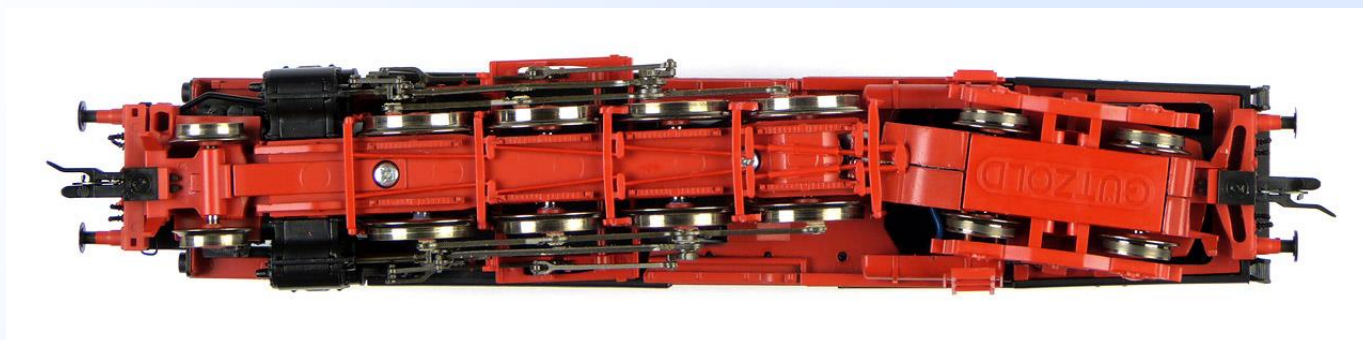
Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



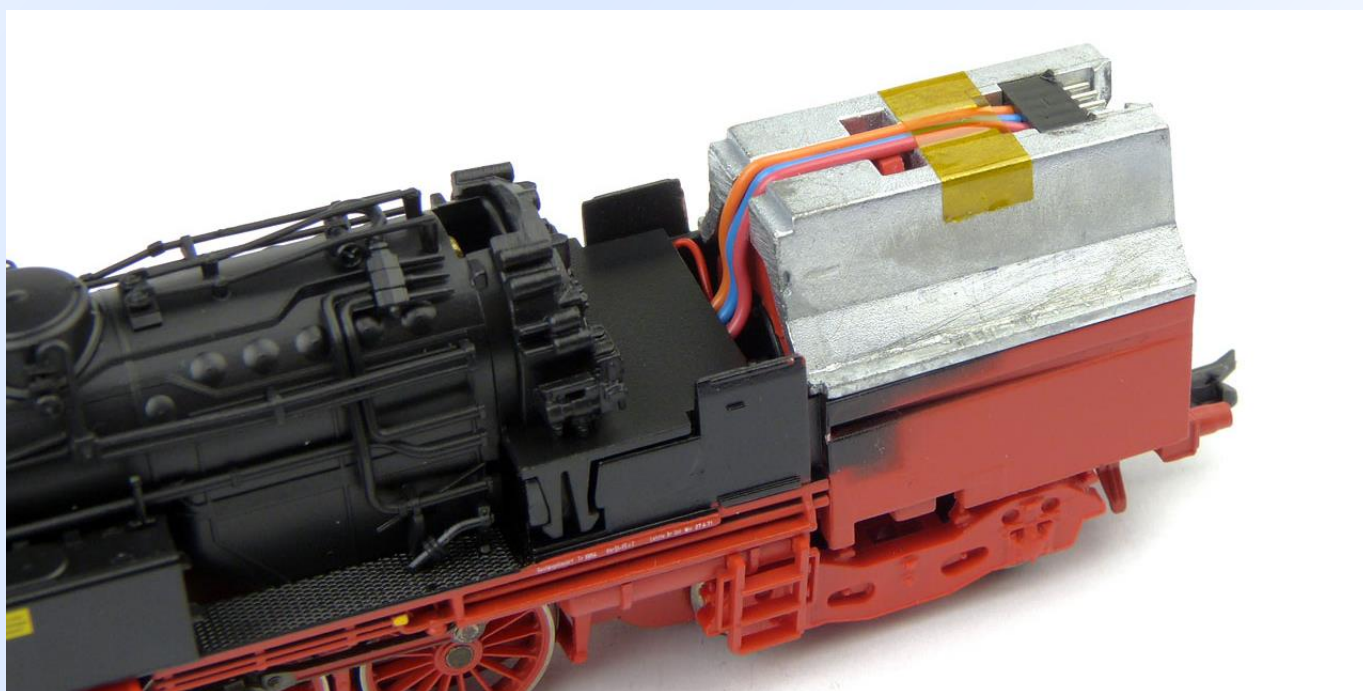
Obr. 6 a 7: Vrchní a spodní pohled.



Obr. 8: Pohled na „zlomený“ pojezd lokomotivy.



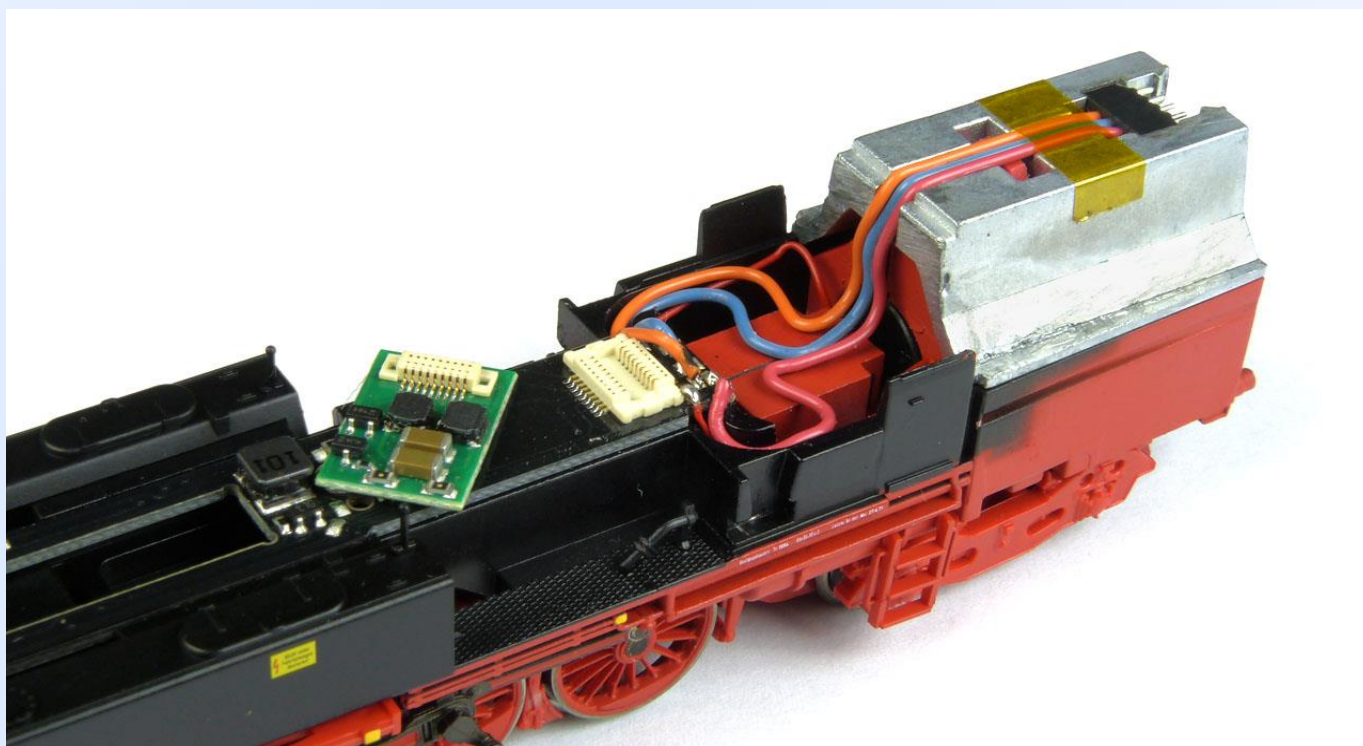
Obr. 9: Model se sejmutým krytem tendru a budkou strojvedoucího.



Obr. 10: Totéž v detailu. Na vršku závaží je vidět konektor pro napájení zadních světel.



Obr. 11: Celý odkrytý model.



Obr. 12: Motor pod závažím, rozhraní Next18 a analogová propojka.



Obr. 13: Závaží v kotli.



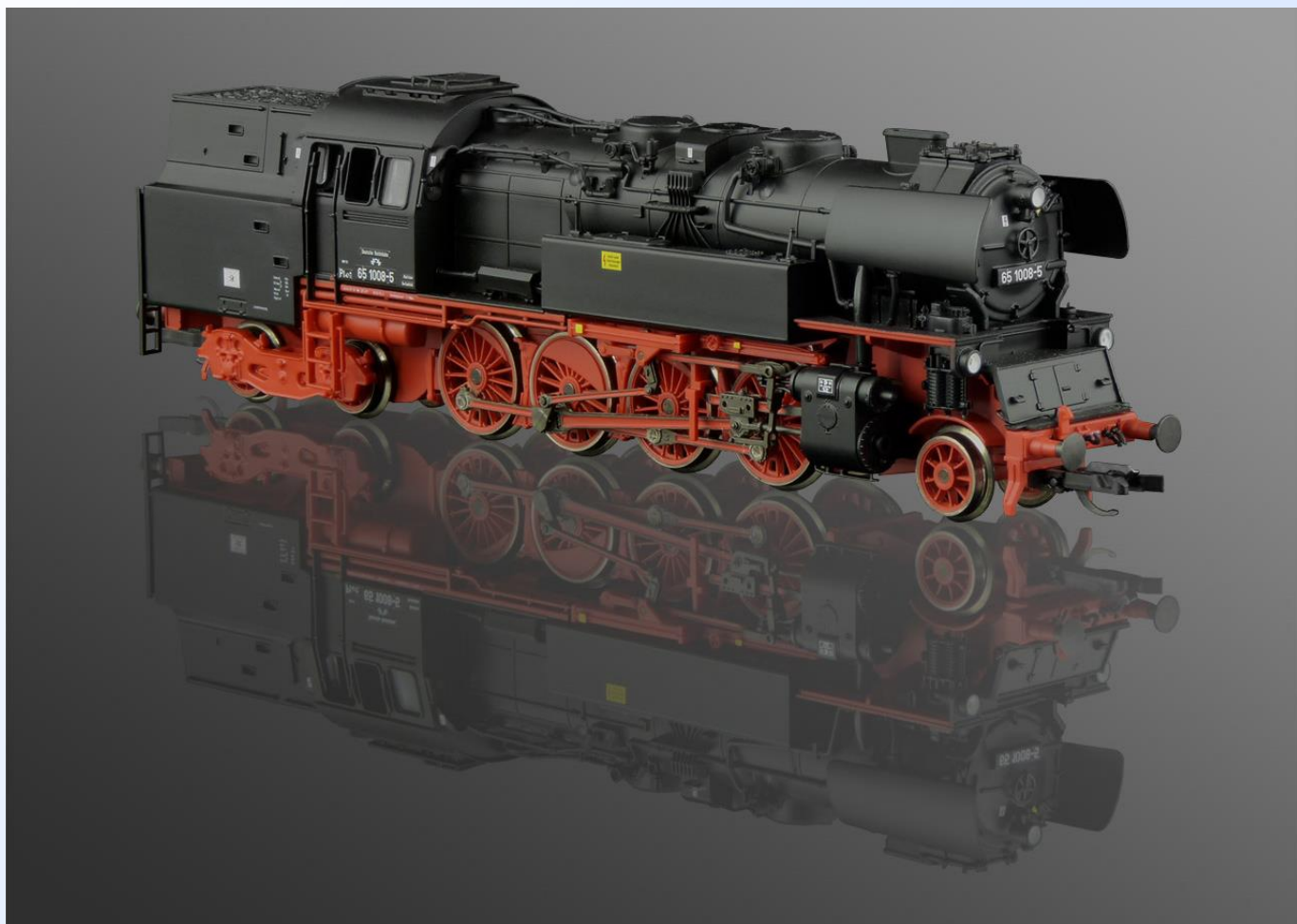
Obr. 14: Dýmniční dveře zvenčí a zevnitř.



Obr. 15: Příklad modelu.



Obr. 15: Celkový pohled na model.



Obr. 16: Celkový pohled na model.



Obr. 17: Model na diorámatu.