

PIKO

Stroje řady 83.10 byly nové lokomotivy pro Deutsche Reichsbahn a do provozu byly nasazeny v letech 1955 a 1956. Určeny byly pro vedlejší tratě, jimž postačovala maximální rychlost 60 km/h. Design řady 83.10 vznikl společně s řadou 65.10, jistá podobnost tedy není náhodná. Na rovině dokázaly uvést náklad o hmotnosti 1000 t (požadováno bylo 650 t) rychlostí 60 km/h. Po dodání první lokomotivy v roce 1955 byl stroj ihned podroben testům ve zkušebním a vývojovém středisku pro strojírenství v Halle. Zkoušky odhalily četné nedostatky. Některé z nich byly odstraňovány v průběhu různých oprav. Provoz této řady nebyl nijak zvlášť přesvědčivý a kvůli nastupující motorizaci nakonec vzniklo pouhých 27 exemplářů. Navzdory tomu se však osvědčila v osobních vlacích na krušnohorských tratích a nezanedbatelná byla též její schopnost pojmout zásobu 14 m³ vody a 8 t uhlí. Od srpna 1969 do srpna 1970 bylo pět strojů umístěno v depu Aue a byly nasazovány na trati Zwickau–Johanngeorgenstadt. Poslední stroje s čísly 83 1008, 1012, 1024 a 1025 byly vyřazeny v roce 1974. Z řady 83.10 se do dnešních dnů bohužel nedochovala žádná lokomotiva. *(Zdroj: Wikipedia)*

Tedy, abychom byli přesní, nedochovala se žádná v měřítku 1:1. Díky firmě Piko si ji ale mohou připomenout modeláři v měřítkách 1:87 a 1:120. Navzdory jejich relativně nízkému počtu a žádnému dochovanému kusu se výrobce rozhodl lokomotivu ztvárnit jako model a v přeneseném slova smyslu ji vzkřísit, díky čemuž povstala jako bájný Fénix z pomyslného popela, aby znovu začala brázdit tratě ve všech možných koutech Evropy, možná i světa, byť jen ve zmenšené podobě. O tom, že se jedná o produkt opravdu na úrovni, není pochyb. V modelu ve velikosti H0 je navíc zabudován kouřový generátor. Tentokrát se budeme věnovat digitální ozvučené verzi TT.

PIKO - kat. č. 47121



Vzhled a vybavení

Model je zabalen do rozkládacího plastového blistru, který je v exponovaných místech vystlán igelitovými pásky a pěnovými vložkami. V pojezdu modelu je navíc zasunut malý plastový stojánek. Blistr je vložen do kartonové krabičky. Přibaleno je sáček s doplňky a dokumentace. V ní je mimo jiné německý a anglický popis některých CV a samozřejmě přehled funkcí.

Kola mají jemné paprsky, rozvod je kovový, brunýrovaný. Od čtvrté spřažené nápravy vede náhon k mazacímu lisu. Uhlí v tendru dosahuje až k okraji, vpředu je mírně sespané. Pod ním je ukrytý reproduktor a níže, zhruba v úrovni podlahy, deska s rozhraním Next18 s vloženým zvukovým dekodérem **PSD XP 5.1 Sound**. Elektrické spojení vrchního zadního dílu modelu se základní deskou je provedeno pružnými dutinkovými kontakty. V budce se nachází dostatečně podrobně vybavené stanoviště s funkčním osvětlením (F3) a jako třešnička na dortu je tam též „žhnoucí“ topeniště (F15). Oheň je znázorněn červenou ledkou. Tady by asi lépe vypadala oranžová, ale budiž. Se zapnutím blikajícího topeniště se spustí zvuk přikládání uhlí s patřičným vrznutím dvířek. Osvětlený je také pojezd lokomotivy (F8) jednou ledkou na každé straně.

Na obou čelech jsou bezproblémově fungující kinematiky s normovanou šachtou. Z výroby je model opatřen klasickými očkovými spřáhly, ta jsem nahradil krátkými od firmy Tillig, později Kühn. Délka modelu přes nárazníky činí 126 mm. Přepočtem ze skutečných 15 100 mm vychází 125,8 mm. Kola spřažených dvojkolí měří 10,4 mm. Po přepočtu je to 1 248 mm, v reálu měla průměr 1 250 mm. Průměr kol běhounu a podvozku je 7,1 mm, to přesně odpovídá 850 mm předlohy. Osvětlení je 3bodové teple bílé a 2bodové červené na obou čelech, přepíná se dle směru jízdy. Koncové osvětlení lze zhasnout pomocí F5, čelní v případě postrku F6. Zhasínání i rozsvěcení je pozvolné.

Model oplývá značným množstvím jemných detailů, na spodku nechybí ani kompletní brzdové ústrojí. Z výroby jsou osazeny zkrácené šroubovky i brzdové hadice, přibaleny jsou ale i plnohodnotné. Povrchová úprava je perfektní, popisky bez kompromisů. Zvláštností je tmavší odstín červené, použitý na pojezdu a kolech. Je znatelně tmavší, než jsme u parních lokomotiv ostatních výrobců, ale také u BR 55 téhož výrobce, zvyklí. Model jsem nijak nerozebíral, pouze jsem sejmul zadní část, pod níž se ukrývá deska s rozhraním.

Výrobce po vydání modelu avizoval jisté softwarové problémy dekodéru. Dle jeho vyjádření v dekodéru kvůli chybě není běžně možné přenastavit žádná CV a pro nápravu je nutno firmware zaktualizovat. Na to žel většina modelářů ani prodejců není vybavena, řešení tedy není úplně snadné. Záhadou u mého modelu byla skutečnost, že ačkoli modely mají z výroby CV1 nastaveno na 3, můj model měl nastavenou adresu 1. Dle informací od prodejce do modelu nijak zasahováno nebylo, před odesláním proběhla pouze zkušební jízda v analogu. Sám jsem nezkoušel v dekodéru nic měnit, aktuální nastavení mi jako digi-začátečníkovi vyhovuje.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor umístěný v kotli a přes převodovku pohání třetí a čtvrté spřažené dvojkolí. Třetí je opatřeno bandážemi na obou kolech. První dvě dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Jízda je klidná, ale ne úplně tichá. Přestože se jedná o ozvučený model, je dost slyšet zvuk pohonu, a to především při jízdě „výběhem“, kdy se zvuk parního stroje ztiší. Jde zřejmě o konstrukční záležitost, dva další modely kolegů dělají totéž a stejná věc se řešila i na TT-Boardu. Při stání je z modelu slyšet jakýsi bzukot. Sběr proudu obstarává přední běhoun, spřažená dvojkolí (krom třetího bandážovaného) i obě dvojkolí zadního podvozku, celkem tedy 12 kol. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Zpočátku měl model se sběrem trochu problém a často se zastavoval i na čisté přímé koleji, ovšem po očištění a seřízení některých plíšků především na podvozku je napájení již naprosto spolehlivé. Podvozek má ve všech 3 osách vůli a je mírně přitlačován malou vertikálně uloženou pružinkou ke koleji, takže dobře kopíruje případné nerovnosti trati. Navíc je jeho přední náprava ještě zvlášť tlačena ke koleji dvěma pružnými plíšky. Jako nejmenší průjezdný poloměr je uvedeno 310 mm, na zkušebním okruhu však lokomotiva projela prakticky bez komplikací rádius 267 mm.

Model váží 180 g a tažná síla je dostatečná. Osobní vlak o pěti 4nápravových vozech zvládá na stoupání 42 %, na jehož konci je oblouk o poloměru 321 mm, bez problémů. Další jízda se 14vozovým nákladním vlakem o 40 nápravách v tomtéž úseku kolejiště také proběhla na jedničku. Při zvednutí zátěže na 20 vozů a 56 náprav už lokomotiva v jednom místě mírně proklouzla, ale pokračovala dál v jízdě.

Rozjezd do plné, v dekodéru továrně nastavené rychlosti 74 km/h (předloha jezdila 60 km/h), trvá asi 19 sekund a lokomotiva ujede zhruba 1 250 mm. Dojezd z této rychlosti trvá 22 sekund na 1 530 mm. Při přerušení napájení v maximální nastavené rychlosti dojíždí model setrvačností do vzdálenosti 20 mm.

Závěr

Piko touto zmenšeninou lokomotivy řady 83.10 vzdalo hold sice méně rozšířené, mnohým modelářům téměř neznámé a dnes již neexistující, ale přesto zajímavé sestře stroje řady 65.10. Úkolu se zhostilo na výbornou. Je to vskutku precizní model, který se jen tak neokouká, a Piko tím potvrdilo, že umí vyrábět modely opravdu zdařilé. Po verzi ze IV. epochy přišla mezi novinkami pro rok 2022 na řadu III. epocha, opět jako analogové (47122) i zvukové (47123) provedení. Je to již druhá parní lokomotiva Piko a přestože BR 55 byla zdařilá, výrobce tentokrát zvedl laťku zase o kousek výše. Jen je škoda té hlučnosti a chyby v dekodéru.

Dokumentaci si můžete stáhnout na [stránkách výrobce](#). Informace o předloze jsou v němčině na [Wikipedii](#), prezentační video modelu na [YouTube](#). Níže v tabulce je přehled funkcí v češtině.

PŘEHLED FUNKCÍ

F0	Světla	F10	Středně dlouhá píšťala	F20	Roštování
F1	Zvuk parního stroje	F11	Dveře stanoviště	F21	Pískování
F2	Krátká píšťala	F12	Okno stanoviště	F22	Spoje kolejnic
F3	Osvětlení stanoviště	F13	Pára z válců	F23	Skřípání v oblouku
F4	Zvon	F14	Kompresor	F24	Injektor
F5	Zhasnutí červených světel	F15	Přikládání do topeniště	F25	Vodní pumpa
F6	Zhasnutí bílých světel	F16	Šroubovka, vzduchové hadice	F26	Ovládání hlasitosti
F7	Režim posunu	F17	Pojistný ventil	F27	Ztlumení
F8	Osvětlení pojezdu	F18	Nouzová brzda		
F9	Dlouhá píšťala	F19	Vlaková brzda		

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



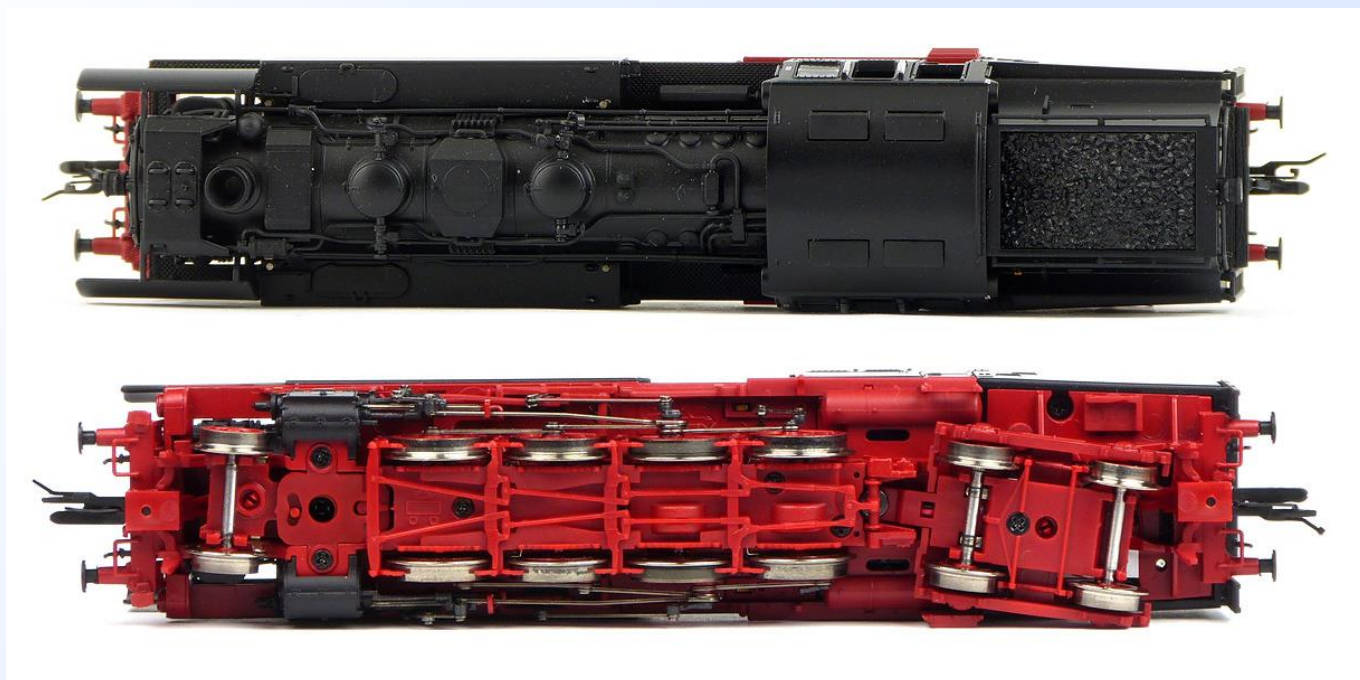
Obr. 1: Balení modelu.



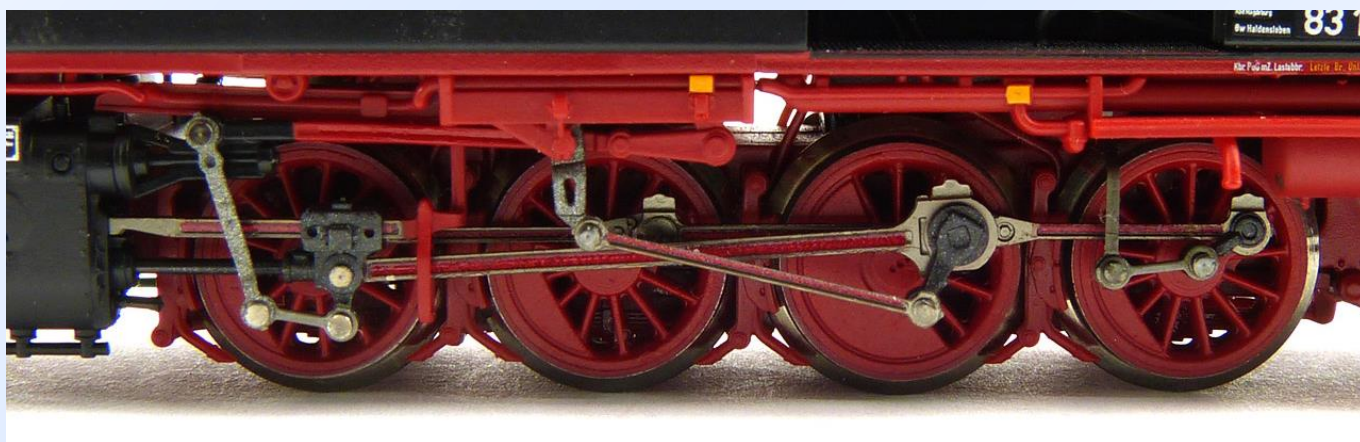
Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



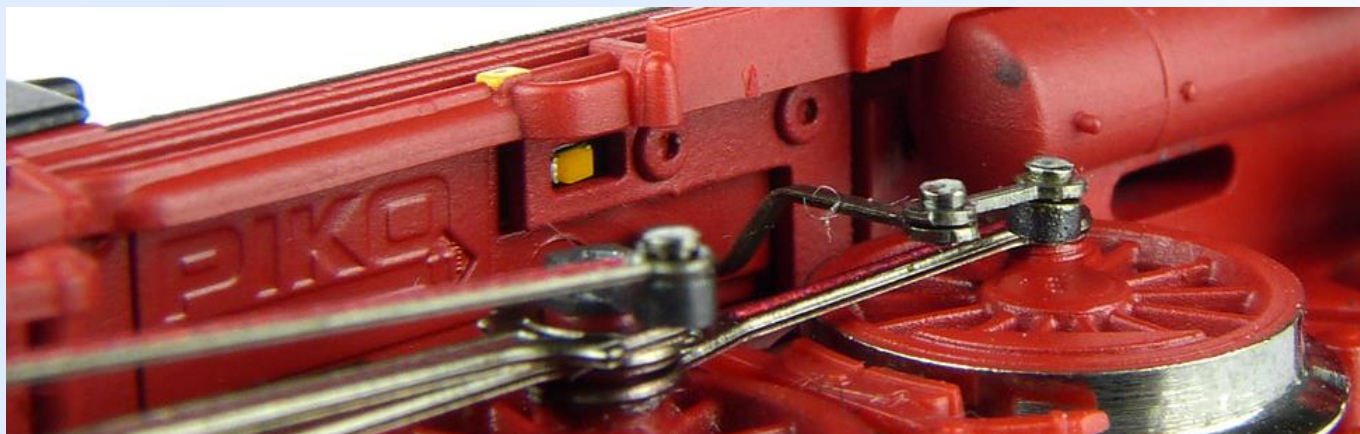
Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



Obr. 6 a 7: Pohledy na vršek a pojezd modelu.



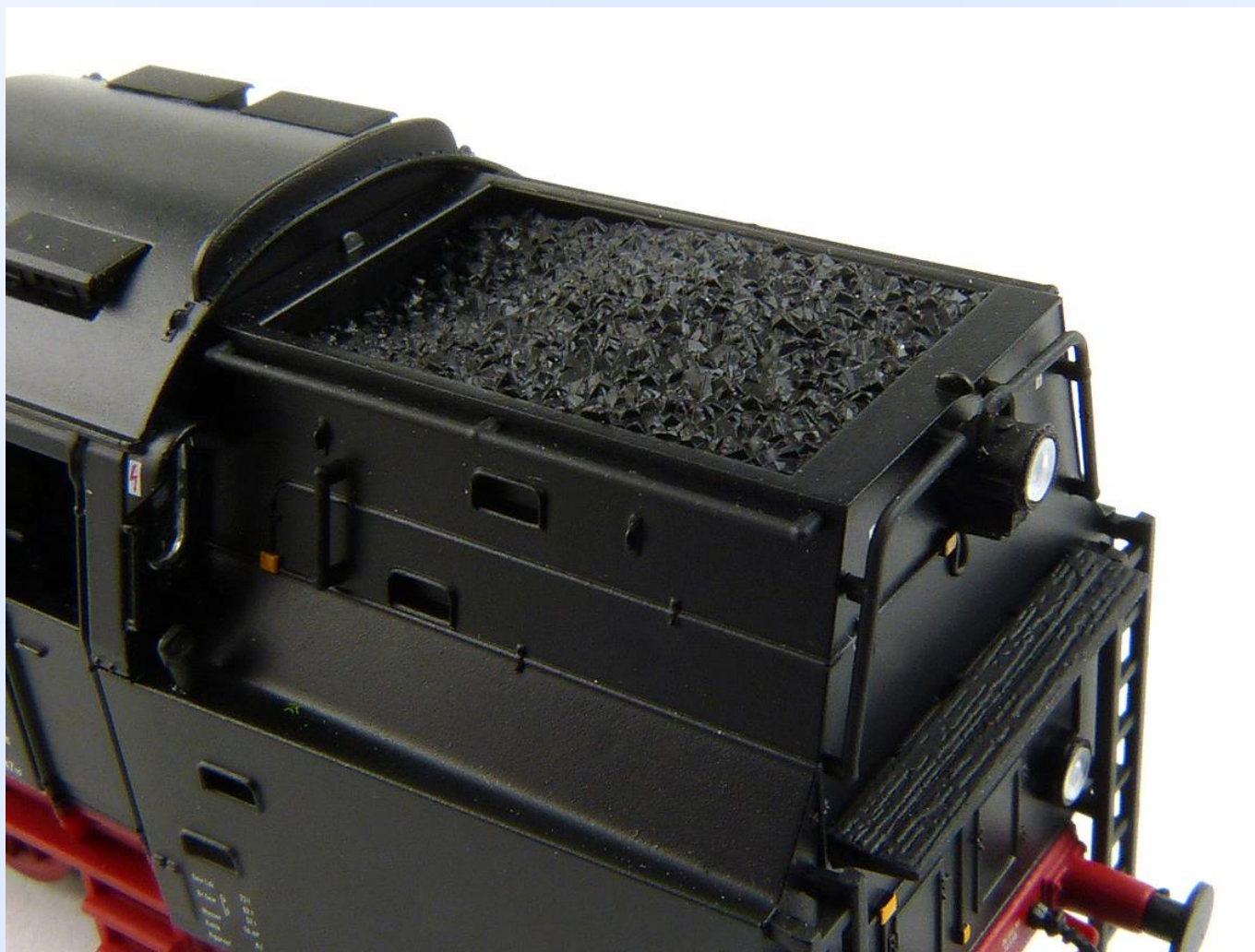
Obr. 8: Detail rozvodů.



Obr. 9: Ledka osvětlení pojezdu.



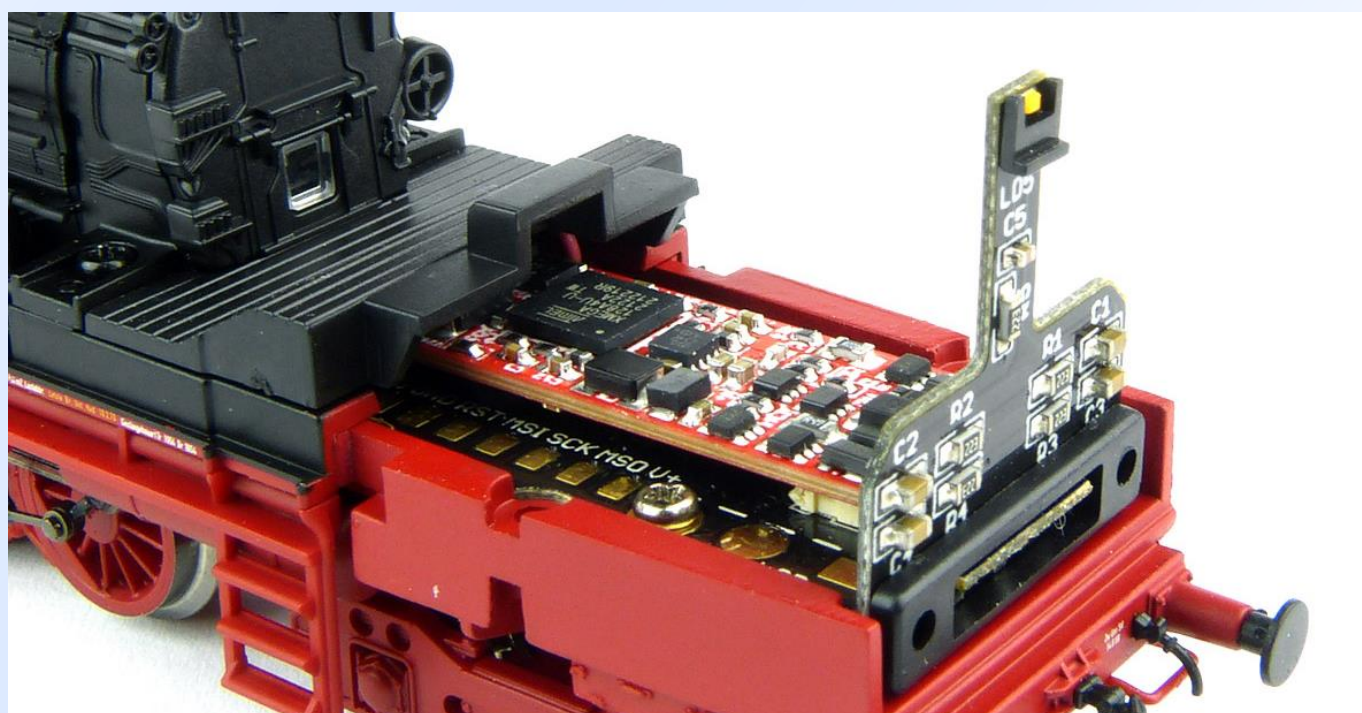
Obr. 10: Detail popisků. Jsou velmi precizní.



Obr. 11: Uhlí v tendru.



Obr. 12: Pohled do vnitřku budky a tendru. Dutinkové pružné kontakty spojují reproduktor s deskou.



Obr. 11: Deska s dekodérem a DPS zadního osvětlení.



Obr. 12: Celkový pohled.



Obr. 13: Celkový pohled.