

PIKO

Stroje řady 93.0 (pruské T 14) byly lokomotivy na přehřátou páru, určené především pro nákladní, ale i osobní dopravu. V období let 1914–1918 bylo pro Pruské dráhy vyrobeno 547 kusů. Dalších 40 kusů si objednaly Říšské dráhy v Alsasku-Lotrinsku a poslední dva byly v letech 1925 a 1926 dodány soukromé železnici Farge-Vegesacker. Pohon, pojezd i kotel byly až na drobné změny shodné s lokomotivou G 8.1. Lokomotivy byly poměrně výkonné a dokázaly přepravit 1330 t při 50 km/h na rovině, 985 t při 45 km/h na sklonu 3 ‰ a 600 t při 40 km/h na sklonu 6 ‰. Výkon činil 734 kW a maximální rychlost 65 km/h. Určitou nevýhodou těchto strojů byly omezené zásoby a špatně přístupné některé partie při údržbě. V průběhu let 1953–1960 byly postupně u DB tyto lokomotivy vyřazovány, poslední exemplář měl číslo 93 026. U DR vydržely až do roku 1972. Číslo 93 230 bylo zachováno v Drážďanském dopravním muzeu. *(Zdroj: Wikipedia)*

Firma Piko tuto lokomotivu nabídla nejprve modelářům ve velikosti H0 a následně též v analogovém i zvukovém provedení ve velikosti TT s provozním číslem 93 090. Pravda, zvuková verze měla oproti původnímu termínu pár měsíců zpoždění, ale dočkali jsme se. Je to již třetí parní lokomotiva od tohoto výrobce ve velikosti středu, podívejme se tedy, jak se povedla.

PIKO - kat. č. 47131



Vzhled a vybavení

Model je usazen v černém plastovém podstavci a zabalen do rozkládacího blistru. Shora je překryt igelitovým páskem. Blistr je vložen do kartonové krabičky. Přibalen je sáček s doplňky a dokumentace s německým a anglickým popisem a přehledem funkcí.

Kola mají jemné paprsky, rozvod je kovový a brunýrovaný. Od čtvrté spřažené nápravy na levé straně vede náhon k mazacímu lisu. Uhlí v tendru dosahuje až po okraj. Pod podlahou stanoviště leží DPS s rozhraním Next18 a vloženým zvukovým dekodérem **PSD XP 5.1 Sound**. V budce se nachází podrobně vybavené stanoviště s funkčním osvětlením (F7) a stejně jako u BR 83.10 také funkční topeniště (F3) s červenou ledkou. Se zapnutím blikajícího topeniště se spustí zvuk přikládání uhlí a nakonec vrznou zavírající se dvířka. Osvětlen je též pojezd (F8) jednou ledkou na každé straně nad čtvrtým spřaženým dvojkolím.

Na obou čelech jsou spolehlivé kinematiky s normovanou šachtou. Firma Piko nově od roku 2023 nabízí krátká spřáhla kompatibilní s ostatními výrobci, tento model je jimi již z výroby opatřen. Většinu modelářů konečně odpadá nahrazování dřívě dodávaných spřáhel očkových. Délka modelu přes nárazníky činí 115,4 mm. Přepočtem ze skutečných 13 800 mm vychází rovných 115 mm, odchylka je minimální. Kola spřažených dvojkolí měří 10,85 mm. Po přepočtu je to 1 302 mm, v reálu mají průměr 1 350 mm. Průměr kol běhounů je 8,15 mm, po přepočtu 978 mm, v reálu měří 1000 mm. Osvětlení je 2bodové teple bílé a 2bodové červené na obou čelech, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Červená světla je navíc možné zapnout/vypnout jednotlivě (F9 levé, F10 pravé). Zhasínání i rozsvěcení je pozvolné.

Model má množství detailů včetně brzdového ústrojí na spodku. Z výroby jsou osazená madla, zkrácené šroubovky i brzdové hadice, přibaleny jsou též plnohodnotné. Povrchová úprava je perfektní, popisky bez kazů, ostré, čitelné.

U ozvučeného modelu je reproduktor umístěn v dýmnici. Lokomotiva se bohužel vyznačuje jednou vlastností, která milovníky zvuku parních lokomotiv moc nenadchne. Všechny zvuky jsou dobře slyšitelné, ale právě zvuk odfukujících válců během jízdy je velice slabý. Slyšet je pouze při rozjezdu a pak během jízdy téměř vůbec. Problém se řešil na TT-Boardu, kde bylo mimo jiné uvedeno, že výrobce na dotazy k této

záležitosti nereaguje. Nakonec ale jeden z uživatelů přinesl jisté řešení, které mně osobně dostačuje, i když je to za cenu vypnutí závislosti zvuku na zátěži. Sám se zatím v tom množství CV neorientuji, takže jsem jen důvěřivě opsal nastavení, které nabídl. Po tomto zásahu je zvuk vyhovující a dobře slyšitelný.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se setrvačником umístěný v kotli a přes převodovku pohání čtvrté spřažené dvojkolí, to je opatřené bandážemi. Ostatní dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Jízda je plynulá, ale trochu hlučnější. Konstrukce je zřejmě obdobná jako u BR 83.10, u níž jsem hlučnou jízdu také zmiňoval. A opět se nejedná o ojedinělý jev, stejné poznatky mají i další majitelé. V ruce jsem měl 4 kusy, tato vlastnost se projevila u všech. Sběr proudu obstarávají oba běhouny a spřažená dvojkolí (krom čtvrtého bandážovaného), celkem tedy 10 kol. Sběrače přiléhají na kola buď zezadu, nebo jsou u druhého a třetího dvojkolí mezi jejich okolky. Sběr je spolehlivý, a to i díky tomu, že běhouny dobře kopírují nerovnosti tratě. Jako nejmenší průjezdný poloměr je uvedeno 310 mm, na zkušebním okruhu však lokomotiva projela bez problému i rádius 267 mm.

Model váží 153 g a tažná síla je dostatečná. Nákladní vlak o 20 různých vozech s 56 nápravami a s délkou soupravy 217 cm zvládá na stoupání 42 ‰ s obloukem na konci bez problémů a bez prokluzu!

Rozjezd do plné, v dekodéru továrně nastavené rychlosti 58,2 km/h (předloha jezdila 65 km/h), trvá asi 25 sekund. Dojezd z této rychlosti trvá 19 sekund. Při přerušení napájení v maximální nastavené rychlosti dojíždí model setrvačností do vzdálenosti 21 mm.

Závěr

Piko páry umí, o tom netřeba diskutovat. Je jen škoda, že u těch dvou posledních se vyskytl vždy nějaký problém s dekodérem. U první série řady 83.10 to byla chyba firmwaru, zde zase sotva slyšitelný zvuk jízdy. Jistá hlučnost pojezdu je zřejmě dána konstrukcí, neboť je to jev velice rozšířený. Oproti tomu provedení modelu je precizní, na kolejišti vypadá úchvatně a jízdní vlastnosti má rovněž výborné. Díky použití kovových částí je dostatečně těžký a má velkou tažnou sílu.

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	F9	Červené světlo levé	F18	Pískování
F1	Zvuk parního stroje	F10	Červené světlo pravé	F19	Spoje kolejnic
F2	Píšťala krátká/2x dlouhá	F11	Dveře stanoviště	F20	Skřípání v oblouku
F3	Přikládání do topeniště	F12	Pára z válců	F21	Injektor
F4	Staniční hlášení	F13	Kompresor	F22	Vodní pumpa
F5	Zvon	F14	Pojišťovací ventil	F23	Šroubovka
F6	Režim posunu	F15	Nouzová brzda	F24	Změna jazyka hlášení
F7	Osvětlení stanoviště	F16	Vlaková brzda	F25	Regulace hlasitosti
F8	Osvětlení pojezdu	F17	Roštování	F26	Režim jízdy v tunelu

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



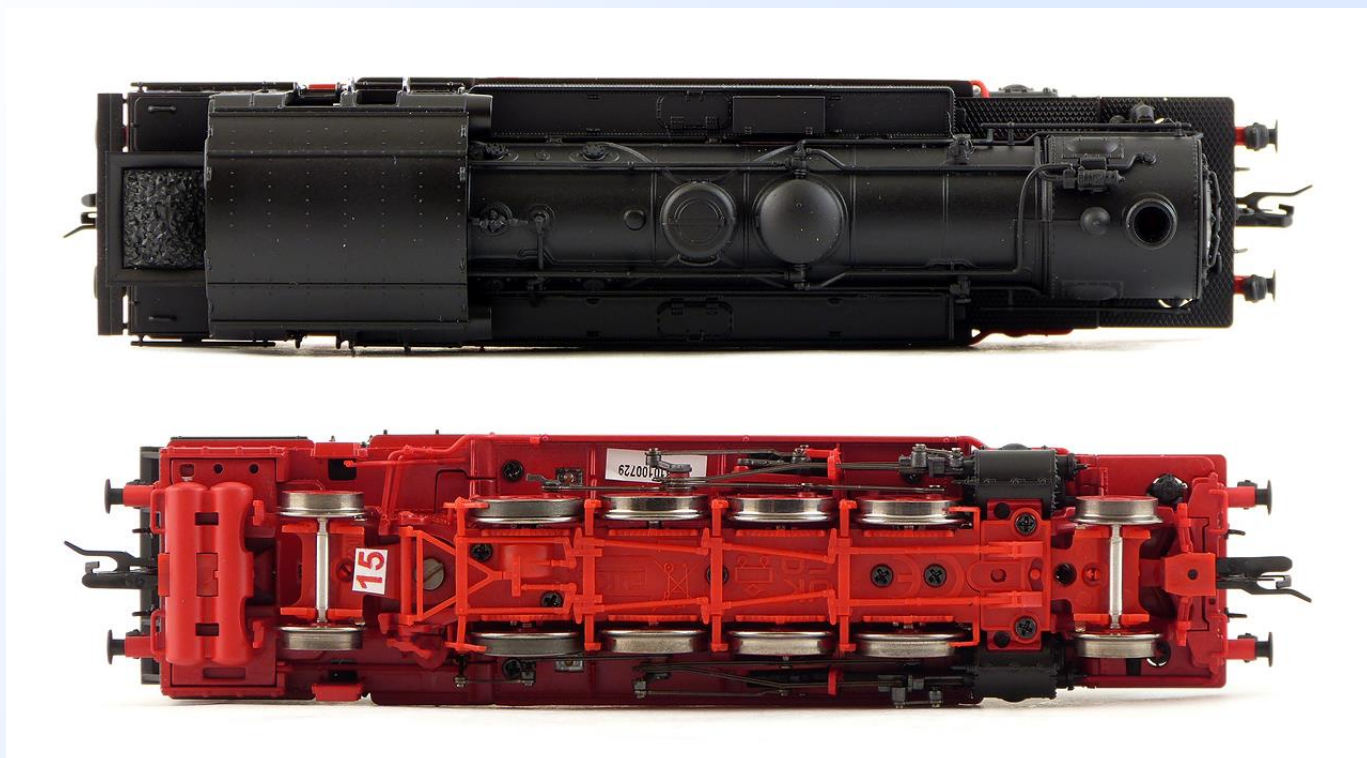
Obr. 2: Model na plastovém podstavci, kterým je v balení zajištěn.



Obr. 3 a 4: Boční pohledy.



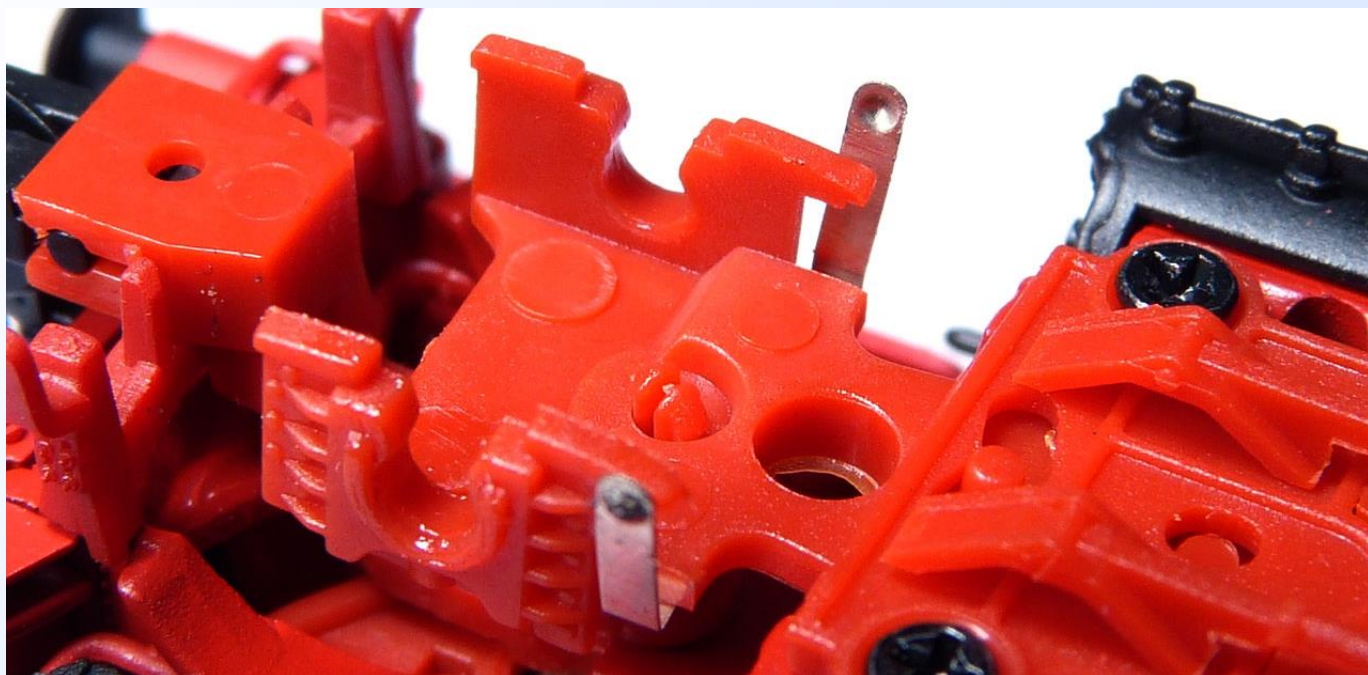
Obr. 5 a 6: Čelní pohledy.



Obr. 7 a 8: Horní a spodní pohled.



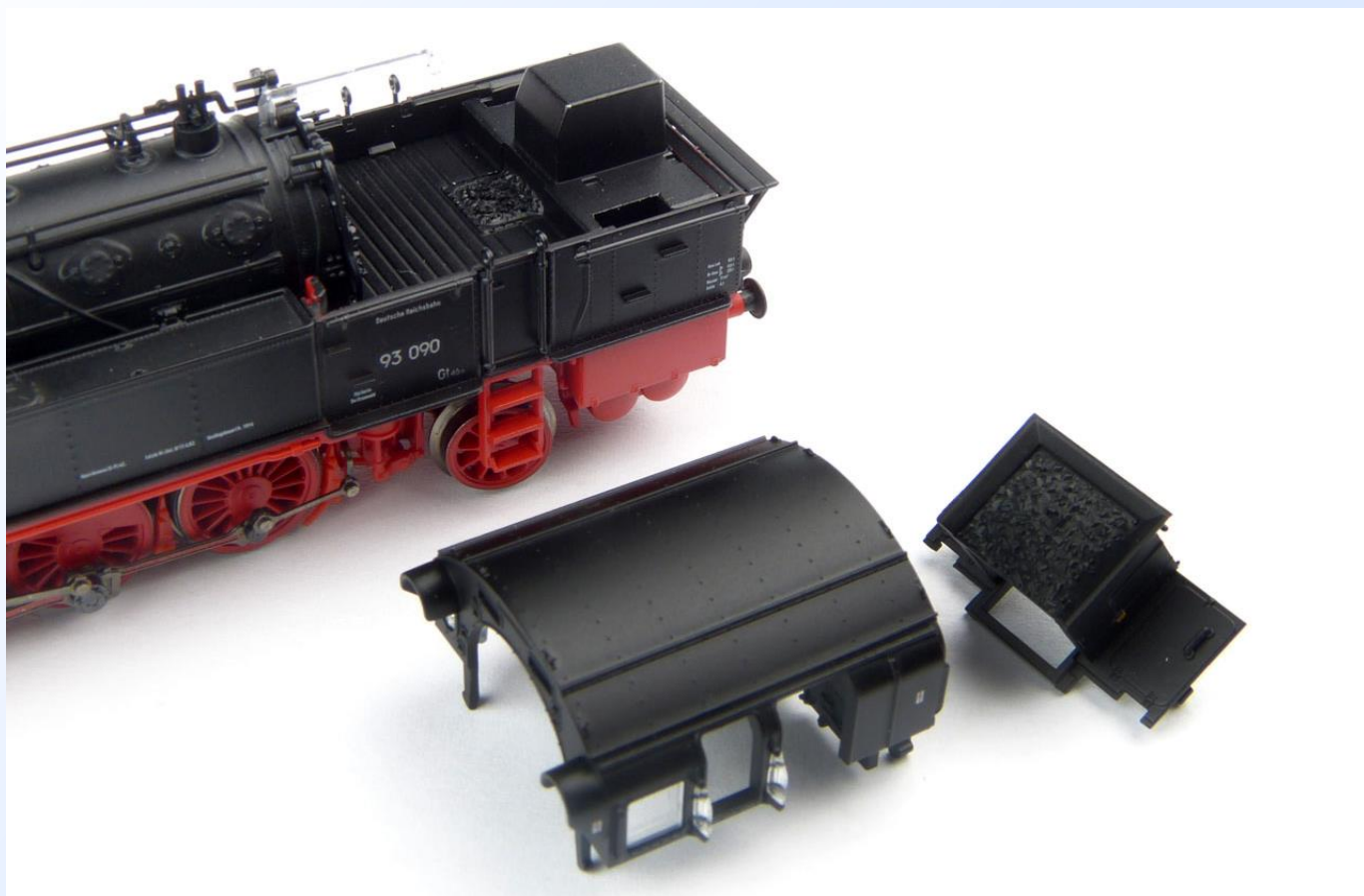
Obr. 9: Detail osvětlení pojezdu.



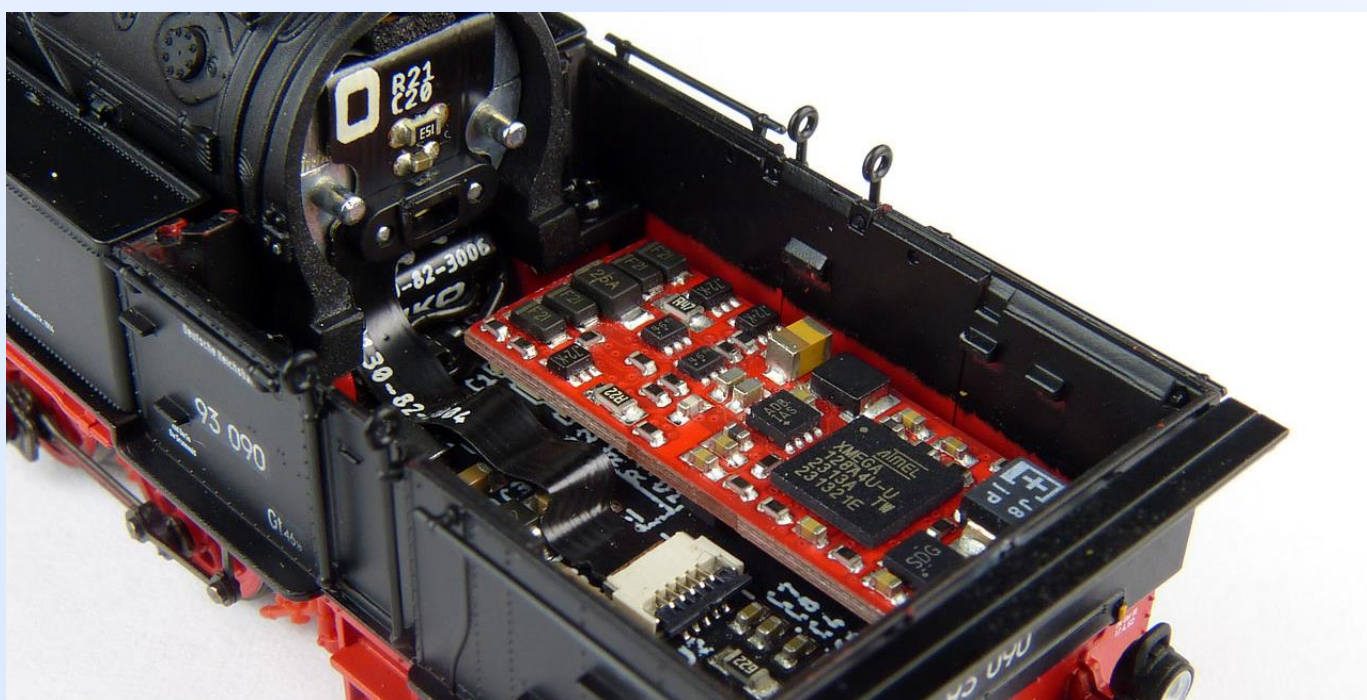
Obr. 10: Detail sběračů proudu na předním běhounu.



Obr. 11: Precizně zpracované popisky.



Obr. 12: Sejmutá budka.



Obr. 13: Dekodér, umístěný pod podlahou.



Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15: Celkový pohled na model.