

PIKO

Dvouválcové parní lokomotivy řady 62 byly vyrobeny firmou Henschel na konci 20. let 20. století v počtu pouhých 15 kusů. K Deutsche Reichsbahn se dostalo 8 strojů čísel 006, 007, 008, 009, 010, 012, 014 a 015. Zpočátku jezdily pod různými depy, v roce 1955 však byly soustředěny do depa Berlin Ostbahnhof a provozovány především na vlacích Sputnik na vnějším okruhu Berlína. Na počátku 60. let byly přesunuty do Schwerinu a Rostocku, kde sloužily na patrových vlacích jezdících až do Warnemünde. Poslední pravidelně provozovanou lokomotivou bylo číslo 007. Ta také jako jediná obdržela nové číslo 62 1007-4. Z provozu byla vyřazena v roce 1972, ale do roku 1973 sloužila jako posunovací. U Deutsche Bundesbahn došlo k ukončení provozu této řady v roce 1956. Stroj 62 015 je nyní majetkem DB Museum Nürnberg. *(Zdroj: Wikipedia)*

Po modelech JaTT/Tillig/Jago z přelomu tisíciletí přišla s touto lokomotivou na trh též firma Piko. Opět zvolila předlohu, která ve velikosti TT chybí, protože předchozích modelů mezi modeláři asi mnoho není a po téměř čtvrt století jsou technologie zase o kus dál (tím však nijak nesnižují kvality starších modelů). Jako první představila stroj 62 008 DR ze III. epochy, v novinkách 2025 už je i lokomotiva 62 1004-7 DR ze IV. epochy a 62 002 DB ze III. epochy.

PIKO - kat. č. 47141



Vzhled a vybavení

Model je balen v již zavedeném a praktickém plastovém blistru zasunutém do kartonové krabičky. V sáčku jsou přiloženy dopňky a na dně krabičky leží dokumentace v němčině a angličtině, částečně však také ve francouzštině a češtině.

V podlaze stanoviště je DPS s patící Next18 a vloženým zvukovým dekodérem, reproduktor se nachází v přední části kotle. K dekodéru se lze dostat po sundání budky strojvedoucího, která drží na čtyřech šroubících. Předtím je ještě potřeba vyjmout kryt stavěcí tyče pod pravým předním oknem. K reproduktoru je přístup zepředu. Nejprve je nutno opatrně vytáhnout komín, který zajišťuje díl s vloženým reproduktorem. Ten se po vyjmutí komínu uvolní a povysune, pak jej stačí jen vytáhnout. Se zbytkem lokomotivy je elektricky propojen čtyřmi pružnými dutinkovými kontakty. Postup demontáže je celkem srozumitelně s očíslovanými kroky popsán v dokumentaci. Na obou čelech modelu jsou kinematiky s normovanou šachtou a krátkým spřáhlem. Model měří přes nárazníky 143,35 mm. Přepočtem ze skutečných 17 140 mm vychází 142,83 mm, je tu tedy akceptovatelná jen zhruba půlmilimetrová odchylka. Kola spřažených dvojkolí měří 14,55 mm, přepočtením získáme 1 746 mm, v reálu mají průměr 1 750 mm. Průměr kol běhounů činí 7 mm, po přepočtu 840 mm, v reálu měří 850 mm. Osvětlení je čelní 2bodové teple bílé (F9), koncové 2bodové červené (F8), přepíná se v závislosti na směru jízdy. Model je vybaven také osvětlením budky strojvedoucího (F3), pojezdu (F4) a blikajícím topeništěm (F5) včetně zvuku přikládání uhlí. Na stanovišti jsou pěkně vyvedené detaily kotle včetně zasklení topeniště. Povrchová úprava je výborná, popisky krásně ostré a čitelné. Uhlí v tendru působí celkem přirozeně, není zbytečně hrubé.

Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru v kotli je výkon přenášen na třetí spřažené dvojkolí opatřené bandážemi na obou kolech. První dvě dvojkolí jsou poháněna pomocí kovových rozvodů. Synchronizace zvuku s otáčkami kol je velmi dobrá, zkoušel jsem několik rychlostí a k odchylce dochází jen velmi pozvolna. Sběr proudu obstarávají všechna

čtyři dvojkolí podvozků a první dvě spřažená dvojkolí, celkem 12 kol, čímž je zaručeno spolehlivé napájení. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Doporučený nejmenší průjezdný poloměr je 310 mm, poloměry 286 a 267 mm však lokomotiva projede také a ani s náhodně vybranými přivěšenými vozy nedochází ke kolizi. Jízda je plynulá, s vypnutým zvukem (F1) však není úplně nejtišší, což je u parních lokomotiv Piko více méně standard. Všechny, které mám a které se vyskytují i u kolegů v mém okolí, tak jakýmsi způsobem rezonují. Zlom však nastal zhruba po 15 minutách provozu, kdy se z modelu začaly linout hlasité zvuky, které z velké části přehlušily i zvuk z reproduktoru. Nechal jsem proto lokomotivu delší dobu kroužit po kolejišti s nadějí, že „si to sedne“. To se nakonec také stalo, ale nemělo to dlouhého trvání. Během jízdy v dalších dnech se zvuk začal ozývat znovu a už to tak zůstalo, takže došlo na reklamaci, již druhou.

Model váží 168 g. Smíšený vlak o 23 vozech, 60 nápravách, s různými rozvory o celkové délce 250 cm zvládá na stoupání 42 ‰ bez obtíží. Na konci stoupání v oblouku je pak vidět mírné zpomalení, z čehož usuzuji, že limitující je výkon motoru, i když zátěžová regulace dekodéru se snaží držet tempo. K prokluzu vůbec nedošlo, více vozů jsem ani nepřidával. Na rovinaté trati bez pochyby model zvládne táhnout ještě těžší vlak.

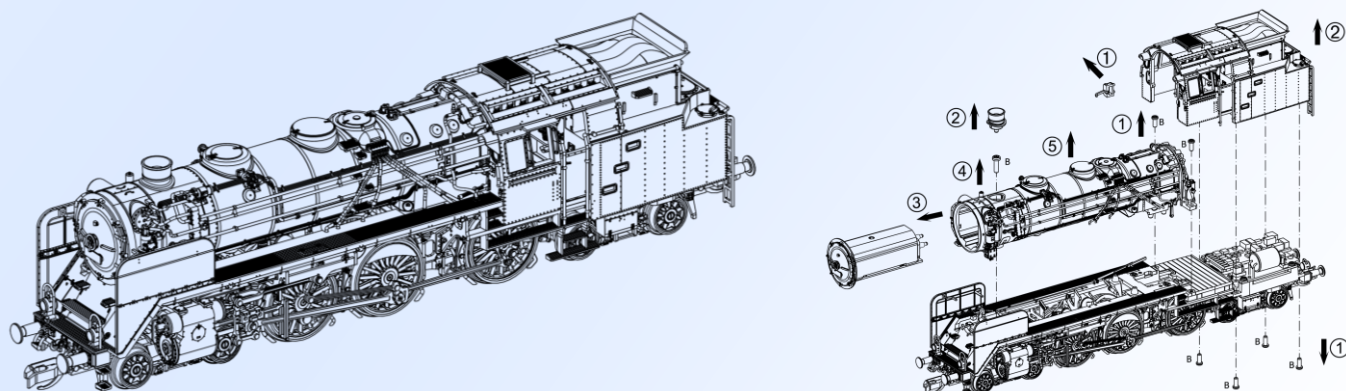
Rozjezdová rychlost nastavená v dekodéru odpovídá v reálu 1,1 km/h, lokomotiva jede i takto nízkou rychlostí plynule a bez zastavení. Maximální rychlost činí 96,7 km/h, předloha jezdila 100 km/h. Po přerušení napájení při maximální rychlosti dojde lokomotiva setrvačností do vzdálenosti 48 mm.

Závěr

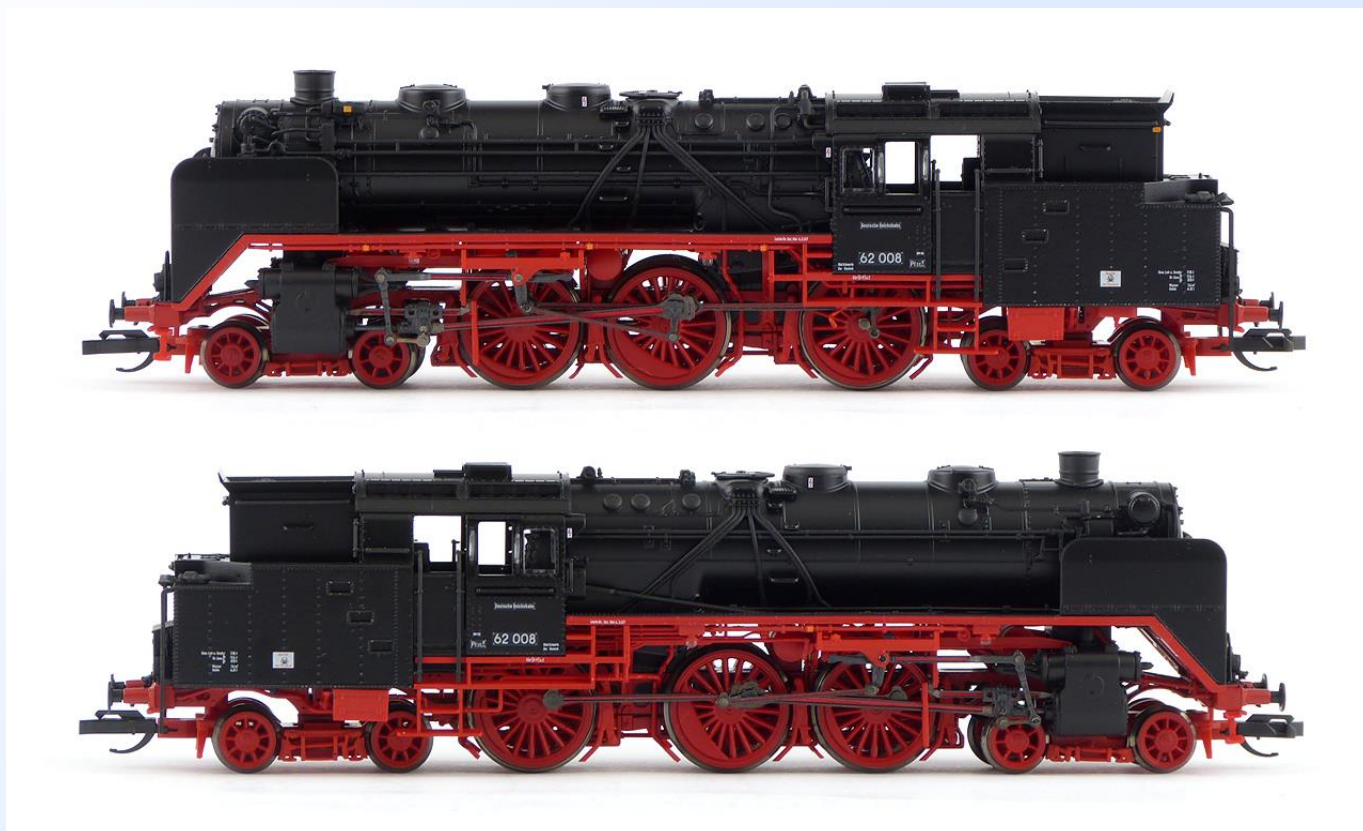
U mého prvního kusu se objevil problém s vykolejováním zadního podvozku prakticky v každém oblouku a bez ohledu na směr jízdy. K tomu přibyla závada dekodéru, konkrétně s funkcí světel. Ta se rozsvěcela hned po zapnutí centrály, nebylo možné je zhasnout a nereagovala na změnu směru. Dalším projevem bylo jejich poblikávání ve zhasnutém stavu. Model tedy putoval na reklamaci. Proto došlo také ke zpoždění této recenze. Zpět přišel jiný kus, u něhož však nastaly výše uvedené komplikace s hlukem. Je to trochu zatěž na modelářovy nervy, když se u tak drahého a jinak velmi povedeného modelu opakovaně nelze spolehnout na bezchybné fungování. Mám v poslední době pocit, že se stoupajícími cenami modelů úměrně klesá jejich kvalita, a to napříč výrobci. Nezbyvá mi než věřit, že po druhé reklamaci již bude vše v pořádku.

Informace o předloze naleznete v němčině či angličtině na [Wikipedii](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



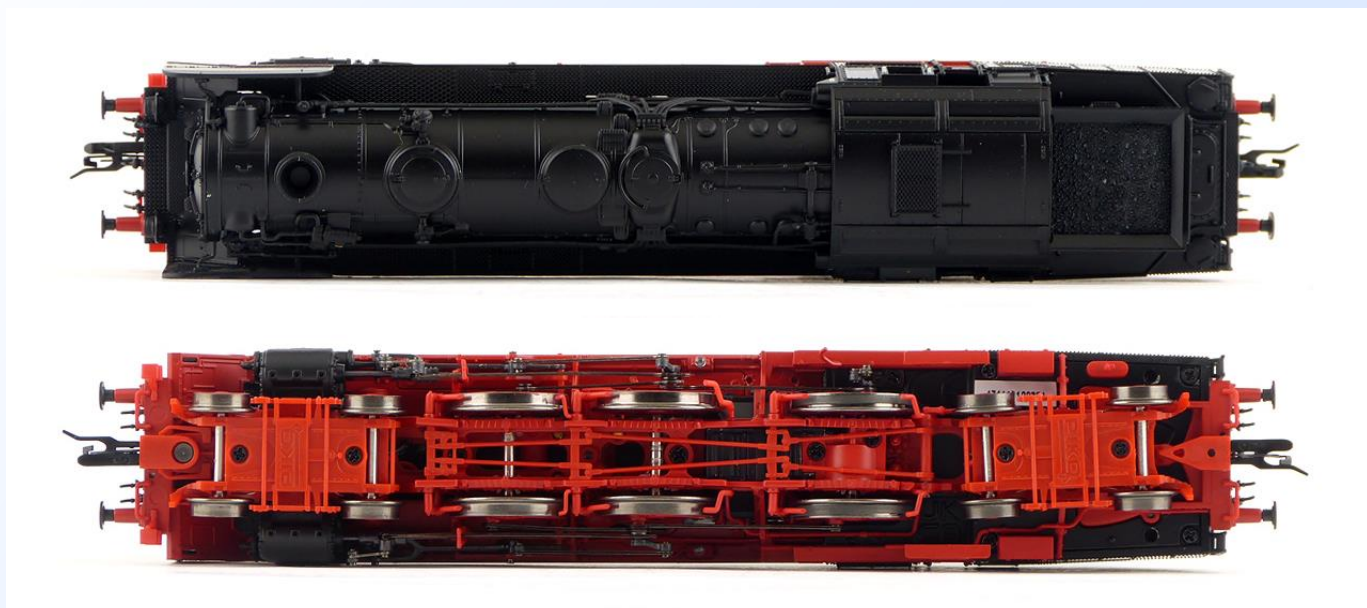
Obr. 1 a 2: Nákrasy z dokumentace, vpravo postup demontáže modelu.



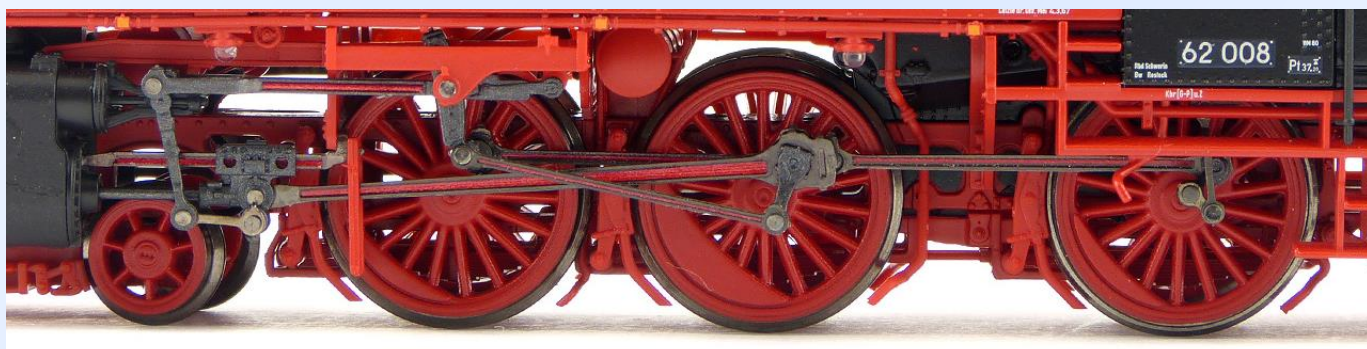
Obr. 3 a 4: Boční pohledy.



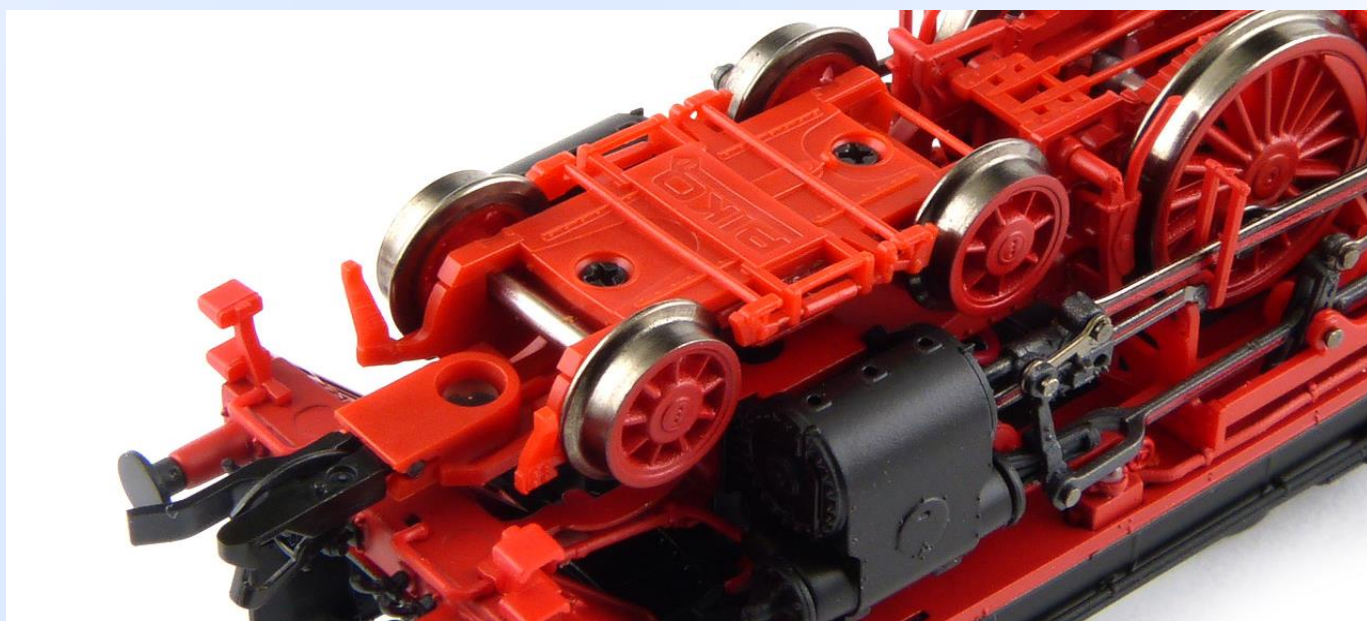
Obr. 5 a 6: Čelní pohledy.



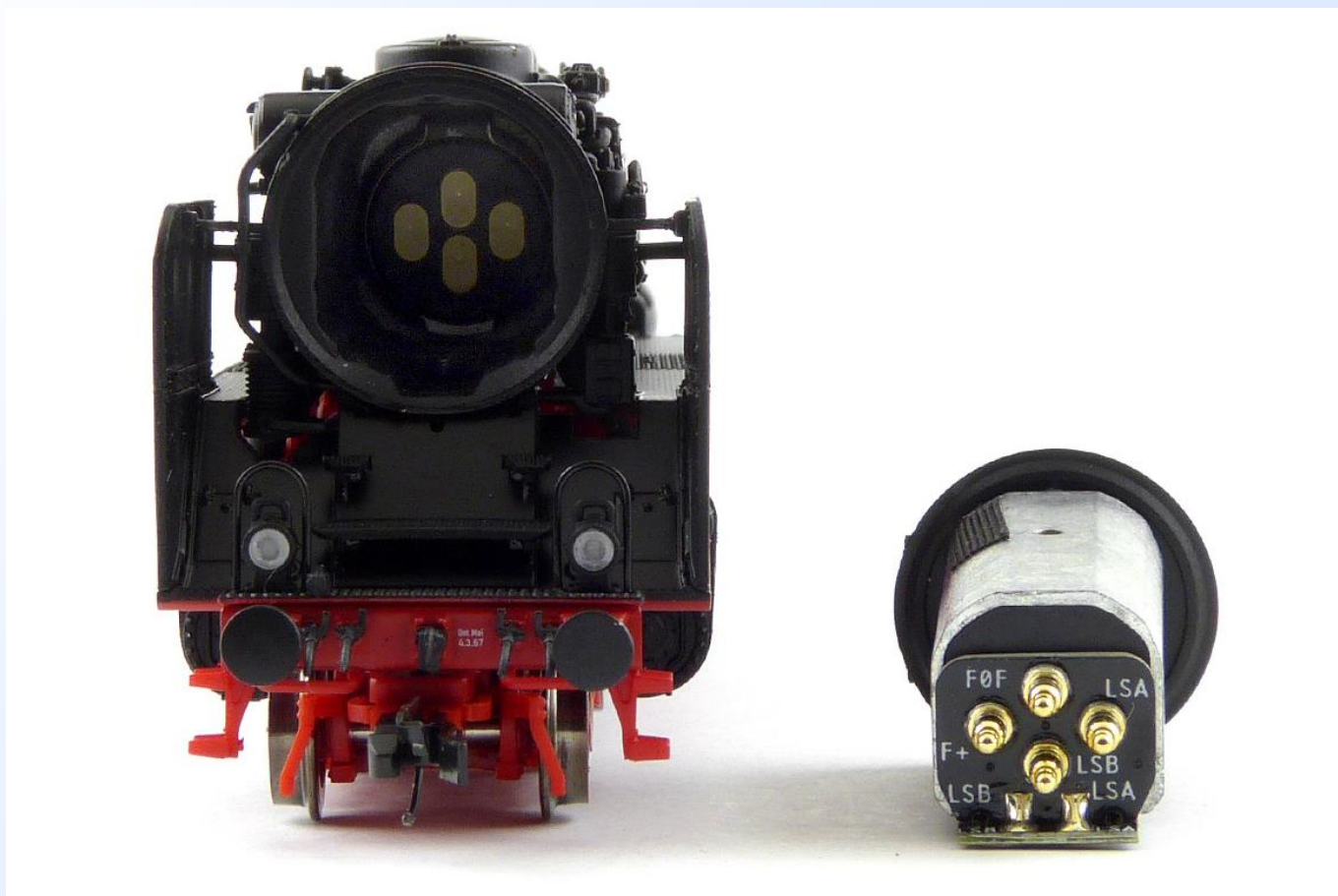
Obr. 7 a 8: Horní a spodní pohled.



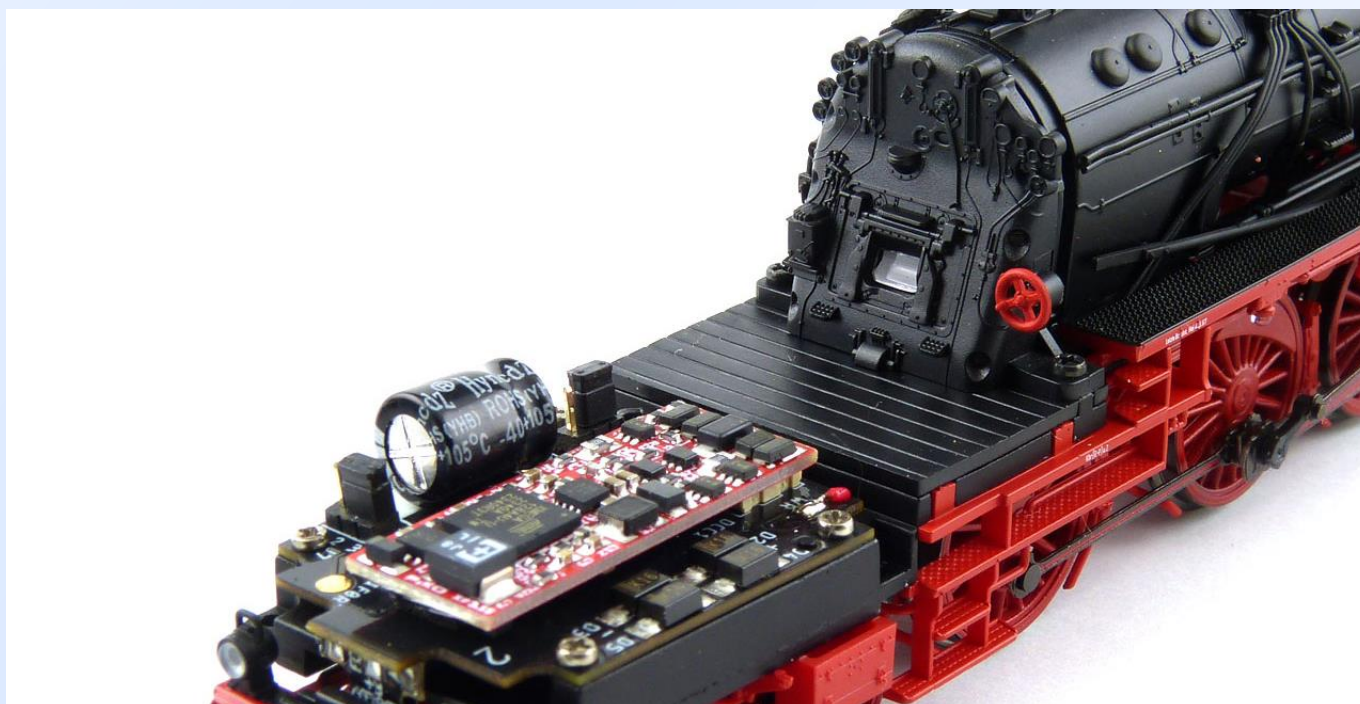
Obr. 9: Detail rozvodů.



Obr. 10: Detail předního podvozku a kinematiky.



Obr. 11: Reproduktor je ukrytý v dýmnici.



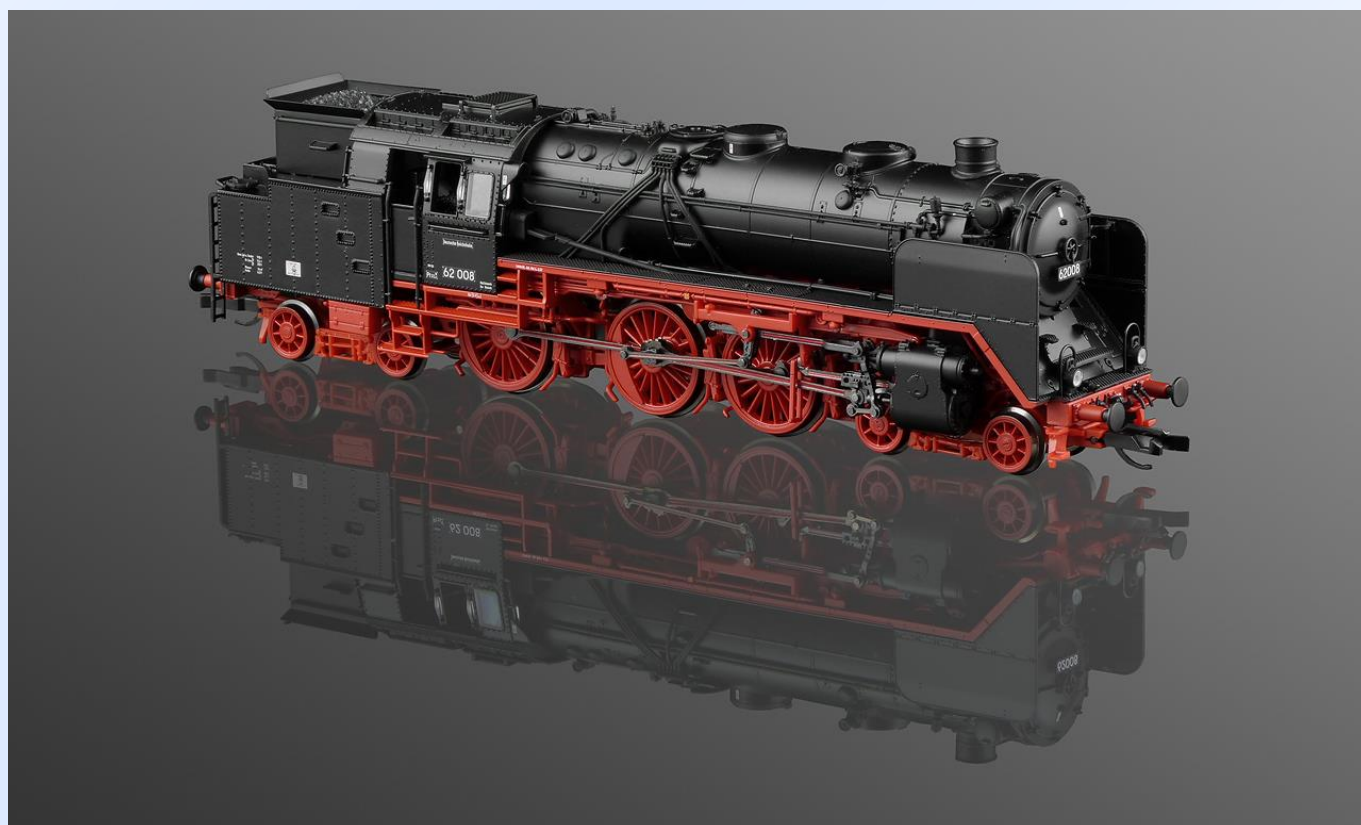
Obr. 12: Pohled na stanoviště a DPS s dekodérem.



Obr. 13 a 14: Popisky jsou ostré a čitelné.



Obr. 15: Celkový pohled na model.



Obr. 16: Celkový pohled na model.