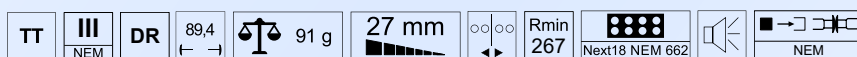


# PIKO

Firma Piko modelářům připravila již pátou parní lokomotivu ve velikosti TT. Jedná se o řadu 91.3 (pruskou T 9.3), určenou především pro dopravu vlaků na vedlejších tratích. V tehdejší Prusku byla jednou z nejpočetnějších parních lokomotiv s celkovým počtem přesahujícím 2 200 vyrobených kusů. Již před lety, v roce 1997, byl model představen firmou JaTT. V roce 2002 se v katalogu objevil, stejně jako další modely JaTT, pod hlavičkou Tillig. A téměř po třech desetiletích jej ohlásila firma Piko poté, co jej nabídla ve velikosti H0. Není důvod pochybovat o preciznosti provedení, současné technologie umožňují opravdu nevídané věci, ale najdou se i jisté nedostatky. Pro recenzi jsem využil zvukovou verzi DR ze III. epochy s katalogovým číslem 47151. Na konec srpna 2026 byla ohlášena též verze ČSD jako řada 335.1 pod katalogovými čísly 47152/47153. Ta je v době publikace tohoto článku již dostupná.

**PIKO - kat. č. 47151**



#### Vzhled a vybavení

Tradiční a praktické balení modelu výrobce použil i zde – plastový blistr vložený do kartonové krabičky. Nad modelem je ještě přepravní pojistka a proužek igelitu, který jej chrání před oděrem. V sáčku jsou přibaleny doplňky (stupačky, vzduchojemy, hadice, šroubovky atd.), některé se dají použít pouze ve vitrině, při provozu by překážely. Na dně krabičky leží vícejazyčná dokumentace, částečně i v češtině.

Pod stanovištěm je DPS s patící Next18 a vloženým zvukovým dekodérem. Nad ní je v budce další DPS, k níž je připojen reproduktor s průhlednou ozvučnicí. Horní DPS je ke spodní přichycena dvěma čtyřpinovými konektory. Na stanoviště se lze dostat po sundání budky strojvedoucího, která drží na šesti zámečcích. Poté je nutno vyšroubovat dva šroubky v budce a jeden v přední spodní části pojezdu (skrz šasi běhounu) a sundat kotel. Budka je kvůli vnitřnímu osvětlení se zbytkem lokomotivy elektricky propojena dvěma pružnými kontakty. Postup demontáže je s očíslovanými kroky popsán v dokumentaci. Model je plný detailů a vizuálně působí opravdu velice dobře, při demontáži je proto třeba dbát opatrnosti, aby nedošlo k ulomení některé z drobných částí.

Rozvody jsou částečně z kovu, částečně z plastu, hezky vyvedené, jak jsme na to u parních lokomotiv Piko zvyklí. U levého zadního kola je znázorněn náhon mazacího lisu. Kola mají velmi jemné paprsky. Na čelech se nacházejí kinematiky s normovanou šachtou a krátkým spřáhlem. Model měří přes nárazníky 89,4 mm. Přepočet ze skutečných 10 700 mm vychází na 89,16 mm, odchylka cca čtvrt milimetru je zanedbatelná. Kola spřažených dvojkolí měří 11,15 mm, přepočtem získáme 1 338 mm, u skutečného stroje mají průměr 1 350 mm. Průměr kol běhounů je 8,25 mm, po přepočtu 990 mm, v reálu měří 1 000 mm. Osvětlení je 2bodové teple bílé na obou čelech (F0) a přepíná se dle směru jízdy. Svítí i lampa v budce (F6) a čtyři lampy na pojezdu (F8). Každá má svoji LED. Topeniště zde není, zvuk přikládání uhlí však ano (F4). Povrchová úprava je bezchybná, popisky ostré a čitelné. Uhlí v tendru je „nasypáno“ až po okraj. Nástavba s uhlím je přichycena čtyřmi čepy a zafixována lepidlem. Vany jsou kovové a na rámu je drží vždy dva šroubky.

Tématem diskuze německých modelářů byly vzduchové deflektory na předních rozích budky. Nenašla se žádná fotografie, kde by opravdu byly, zato se našla spousta snímků, kde na tomto místě vystupují madla. Vystala tak otázka, zda si konstruktéři pouze nespletli madlo s deflektorem, protože zde by prakticky postrádal smysl. Okna v přední části bočnic budky nebyla otevíratelná. Podobný omyl jsme už zažili s anténami u Kocoura Tillig. Výrobce prostě špatně interpretoval objekt na fotografii předlohy. Piko údajně tvrdí, že má snímky lokomotivy s deflektorem, ale nemůže je kvůli autorským právům publikovat. Těžko říci, kde je pravda. Model ve velikosti G téhož výrobce totiž deflektory také má, ale před druhým oknem.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Motor i se setrvačnickem o průměru 9,95 a síle 6,9 mm je zasunut v kotli. Od něho přechází výkon na třetí spřažené dvojkolí. Na první dvě dvojkolí pohon přenášejí rozvody. Z důvodu nízkého počtu náprav a zajištění spolehlivého sběru proudu Piko poprvé v případě parní lokomotivy upustilo od bandáží, což má bohužel vliv na tažnou sílu, viz níže. Sběr proudu obstarávají jak všechna tři spřažená dvojkolí, tak i běhoun, který má sběrače zdvojené. Napájení je dostačující. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Zvuk a otáčky kol nejsou synchronní, rozcházejí se prakticky hned, kola se točí rychleji. Na 4 výfuky vychází cca 1,25 otáčky kol. V CV 160 jsem proto nastavil místo hodnoty 185 hodnotu 147, abych to srovnal. Není to dokonalé, ale mnohem lepší. Doporučený nejmenší průjezdný poloměr je 310 mm, poloměry 286 a 267 mm však rovněž nejsou problém, i s přivěšenými vozy je lokomotiva projíždí hravě. Jízda je plynulá a s vypnutým zvukem (F1) příjemně tichá.

Model váží 91 g. Smíšený vlak o 9 vozech, 18 nápravách, s kratším nebo středně dlouhým rozvorem zvládá na trati bez stoupání na hranici svých možností. Po přidání desátého krátkého vozu již docházelo k prokluzu. Důvodem je zmíněná absence bandáží, ale především tvrdá pružina, která tlačí běhoun ke koleji. Kvůli obtížnému pohybu běhounu ve vertikálním směru má totiž předek lokomotivy snahu se přizvedávat a první dvě dvojkolí částečně ztrácí adhezi, což se samozřejmě projevuje na tažné síle. Okem je to však nepostřehnutelné. Na kolejišti ve stoupání 42 ‰ vytáhne pouhé dva tříosé vozy, případně šest krátkých nákladních vozů od PMT. Pružinu jsem tedy asi o čtvrtinu zkrátil. Je třeba dbát na to, aby stále zůstal přítlak, jinak se přestane otáčet běhoun, neboť jej mírně přibrzďují sběrače proudu. Viditelně tento zásah pomohl. Alternativním řešením je vyměnit pružinu za měkkčí, konkrétně Tillig 393380, která se však rovněž musí zkrátit. Na TT-Boardu, kde se problematika řeší, je zmíněn i pokus, kdy jeden z modelářů odstranil běhoun úplně. Tažná síla v ten okamžik vzrostla a lokomotiva utáhla dvojnásobek vozů. Dalším způsobem zvýšení tažné síly je přidání zátěže. Mnoho prostoru zde není. Němečtí kolegové se problému pečlivě věnovali a uvedli místa, kam se dá zátěž vložit. To bude vbrzku předmětem navazujícího článku. Ale už po výše zmíněné úpravě pružiny lokomotiva ve stoupání 42 ‰ vytáhne tři tříosé vozy nebo devět malých vozů PMT.

Nejnižší rychlost nastavená v dekodéru odpovídá v reálu 0,8 km/h. Lokomotiva jede navzdory takto nízké rychlosti naprosto plynule a bez výpadků. Maximální rychlost odpovídá 74 km/h a dojezd z této rychlosti při přerušení napájení je 27 mm.

#### Závěr

Piko uvedlo vzhledově perfektně zpracovaný model s výbornými jízdními vlastnostmi. Mně osobně trochu vadí fakt, že u všech parních lokomotiv (a nejen u parních) jsou přeházené funkce a často se nacházejí základní zvukové efekty, vyskytující se u všech modelů, pod jiným funkčním tlačítkem. Je nad lidské síly si to zapamatovat. Ale budiž, lze je přemapovat nebo si udělat přehled funkcí pro každou lokomotivu. Větším problémem je zde tažná síla. Sice má celkem jednoduché řešení, ale zase je to o tom, že si modelář musí poradit sám. Je otázkou, jak velkým problémem by byla přítomnost bandáží, když je na trhu dost tříosých lokomotiv, které jezdí spolehlivě, např. BR 89 od Beckmanna. Ta je dokonce se svými 118 g znatelně těžší a na jejím výkonu je to samozřejmě znát. Měkkčí pružina nad běhounem by také velkou část starostí ušetřila, aniž by zvýšila náklady na výrobu.

A ještě zajímavost: Pod tlačítkem F17 je dlouhá píšťala, která má několik podob. Při každém stisknutí se ozve jiná, výběr je náhodný a četnost opakování také. Je tam asi pět variant.

Informace o předloze naleznete na [Wikipedii](#), vlákno věnované modelu je na [TT-Boardu](#).

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



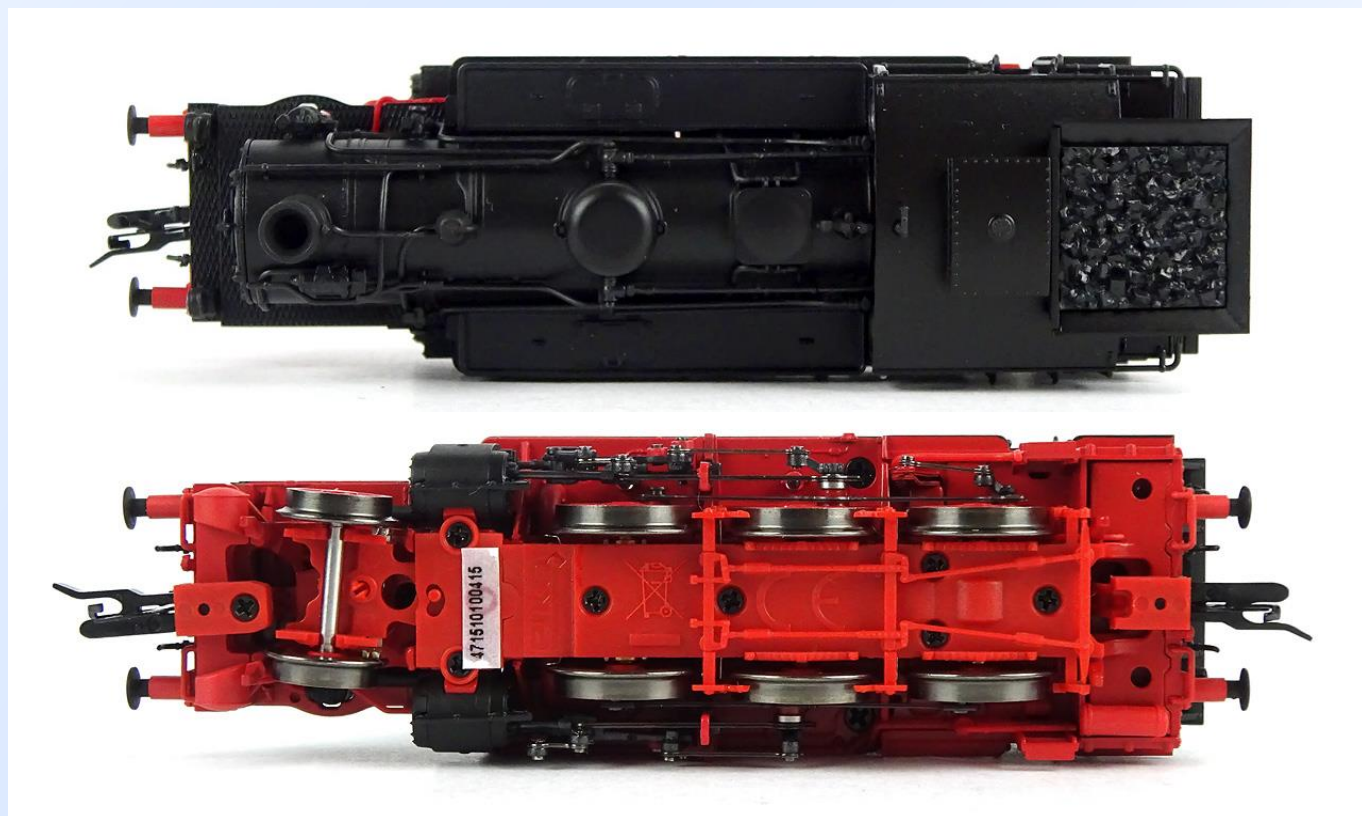
Obr. 1: Balení modelu.



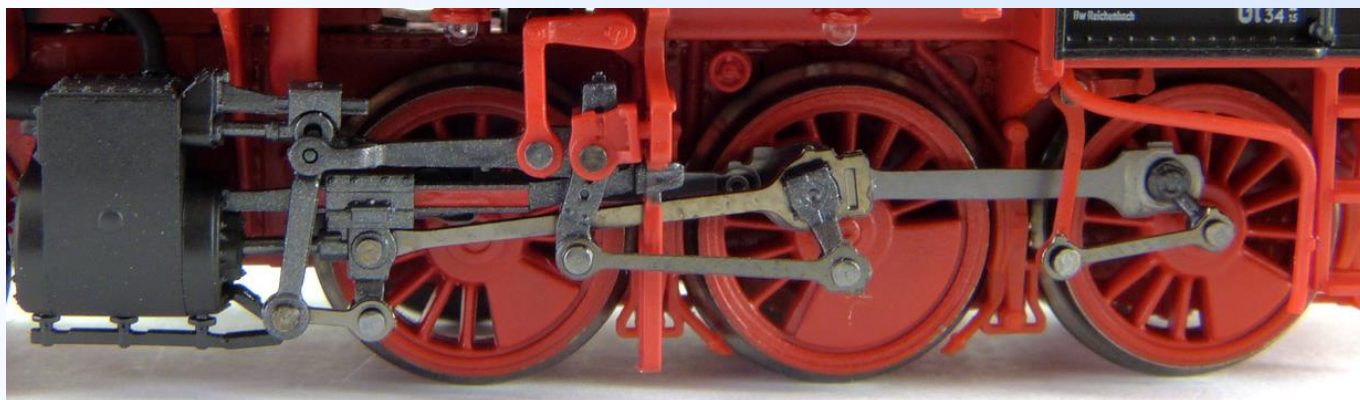
Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



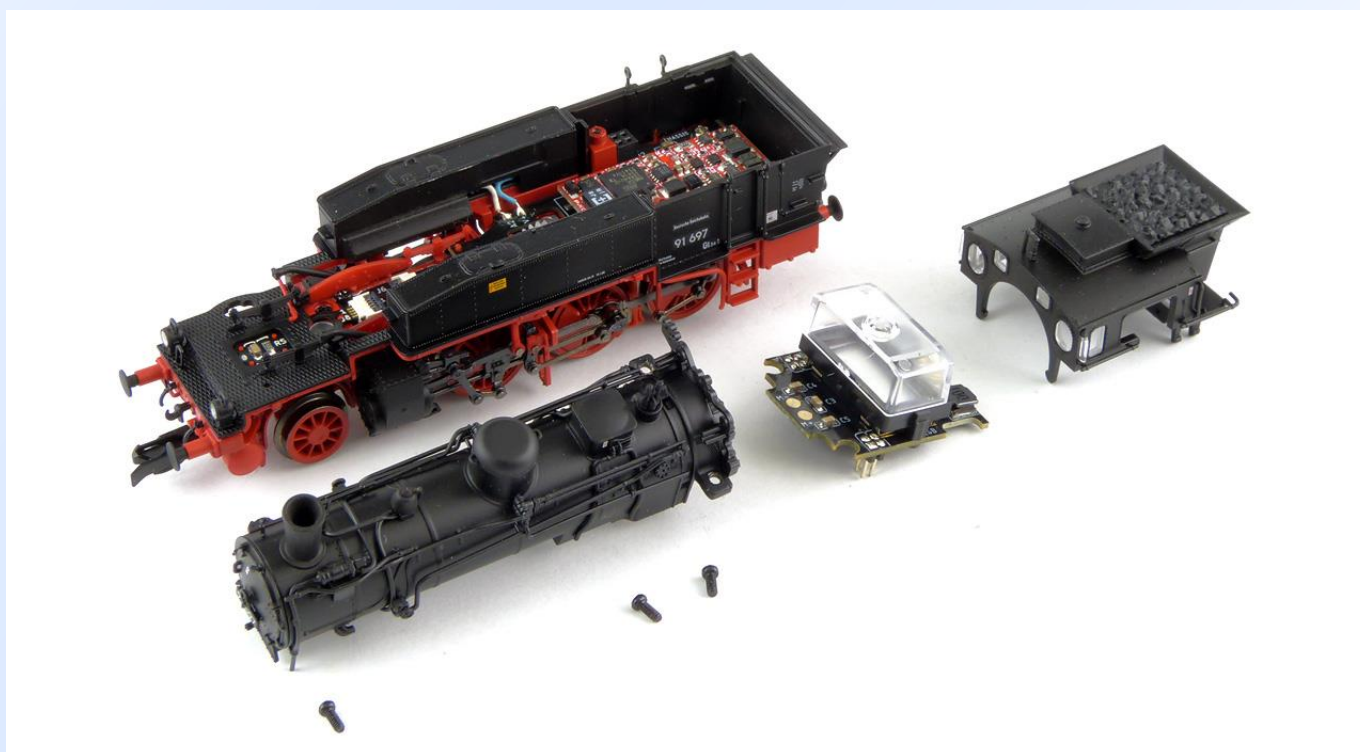
Obr. 6 a 7: Vrchní a spodní pohled.



Obr. 8: Detail rozvodu s náhonem mazacího lisu.



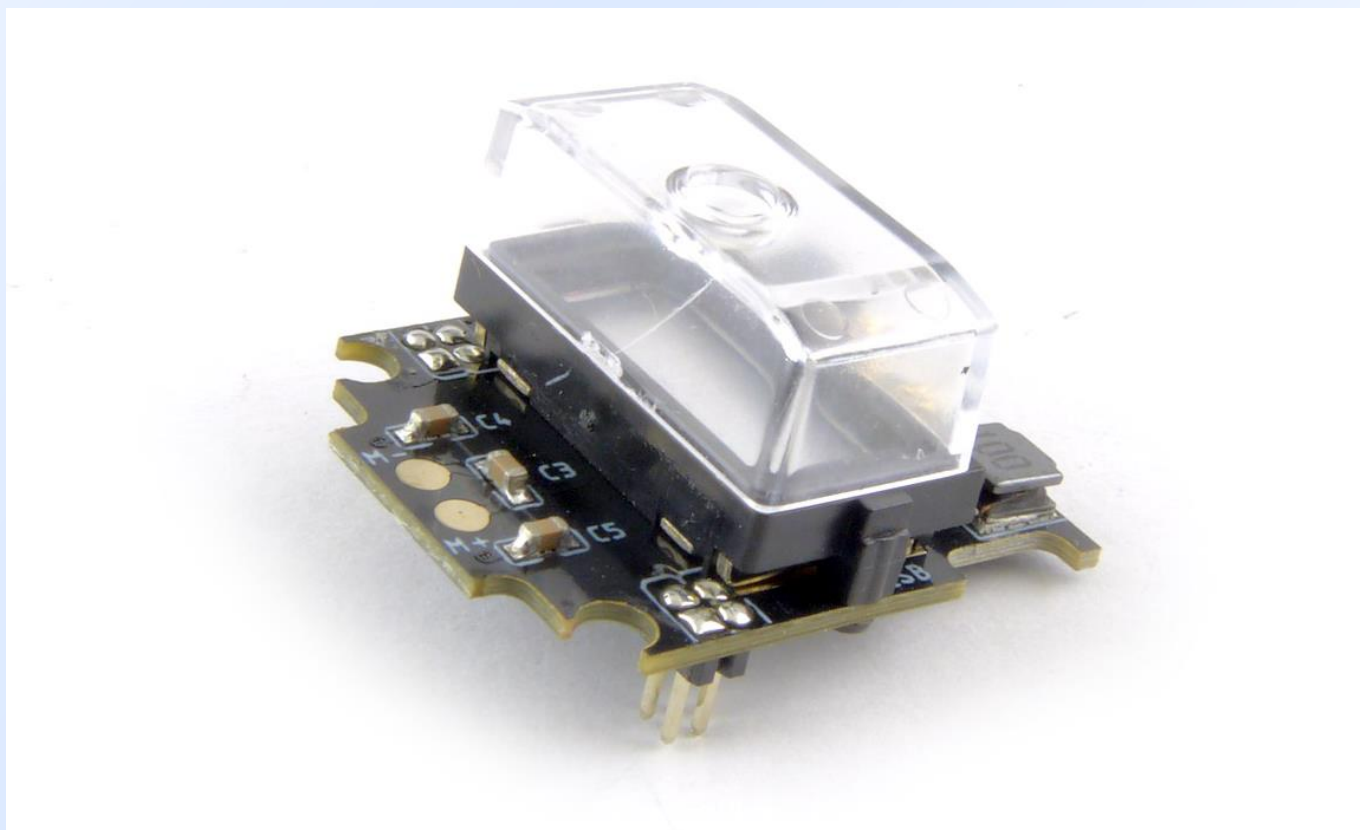
Obr. 9: Detail popisků.



Obr. 10: Částečně rozebraný model.



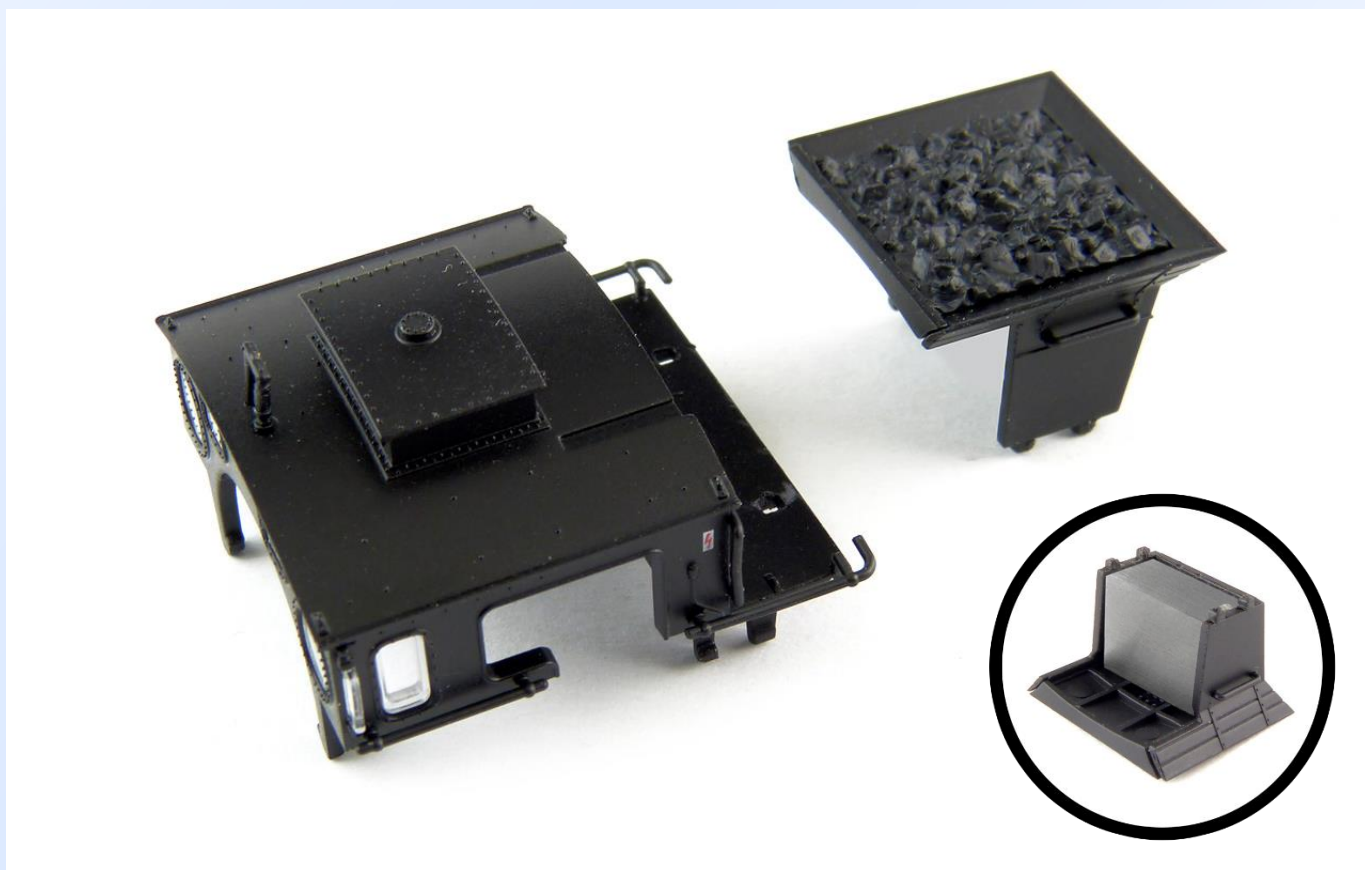
Obr. 11: Motor se setrvačníkem se ukrývá v dutině kotle.



Obr. 12: Horní DPS s reproduktorem a průhlednou ozvučnicí. Shora je v ozvučnici vybrání pro kopuli lampy v budce.



Obr. 13: Pohled do budky. Zde je vidět lampa osvětlení a kontaktní plošky pro jeho napájení.



Obr. 14: S jistou mírou opatrnosti jde oddělit nástavba tendru od budky. Pod uhlí se vejde dodatečná zátěž.



Obr. 15: Pohled na imitaci uhlí.



Obr. 16: Celkový pohled na lokomotivu. Po vzhledové stránce není co vytknout, jedná se o precizní model.