



Katalog BTTB pro rok 1976 poprvé v TT uvedl model lokomotivy řady 130 DR, v Německu známé jako Ludmilla, u ČSD zařazené pod označením T 679.2 s přezdívkou Ragulin. Na trhu vydržel dlouhá léta, ještě za existence firmy Tillig byl ve výrobním programu. Zřejmě jeho poslední podobou, která se vyráběla, byl v novinkovém katalogu na rok 1997 uvedený „Sondermodell“ správy DB AG v barevném schématu Regionalbahn s katalogovým číslem 02643. V následujícím katalogu se již neobjevil. V té době přišla na trh s modelem řady 132 firma Roco a způsobila na dvanáctimilimetrových kolejkách poprask. Do té doby v TT zpracováním nevidaný model měl perfektní jízdní vlastnosti, pohon všech náprav a vynikal vysokou hmotností (229 g) i tažnou silou. S drobnými vylepšeními je ve výrobním programu dodnes.

V roce 2014 představilo modely řad 130 a 131 také Piko. Technologicky je oproti původní verzi Roco o nějaký krůček dále, osvětlení je provedeno pomocí LED, na desce se nachází rozhraní PluX16 a forma je variabilní, takže umožňuje vyrobit verze s různými odlišnostmi, mimo jiné i přesnější provedení naší řady T 679.2, než jakou svého času nabízelo Roco.

A abychom toho neměli málo, po dalších 10 letech na sebe upozornil i Tillig, který v roce 2024 do sortimentu zařadil úplně nový model stroje řady 132 a jeho odvozenin. Aby si modeláři mohli udělat jakousi představu a srovnání, je nutno i tento kousek hezky probrat, nafotit a popsat. Koho tedy zajímá, jak se sebnitzští s modelem této typické lokomotivy východoněmeckých železnic popasovali, nechtě pokračuje ve čtení.

TILLIG - kat. č. 05770



Vzhled a vybavení

Lokomotiva je balena v tradiční krabičce v přesně tvarované pěnové výstelce, shora i zespodu je ještě plastová vložka a kolem modelu igelitový pásek, který chrání model proti odření a slouží ke snadnějšímu vyjímání z krabičky. V sáčku je přiložen rámeček s háky, topnými spojkami, brzdovými hadicemi a dvěma plnými pluhy. Na dně krabičky nalezneme manuál.

Demontáž skříně probíhá prostým odehnutím bočnic (viz návod) a vytažením vzhůru. Na pojezdu ji drží čtyři zámečky. Uvnitř je hlavní DPS s patičí Next18 a analogovou propojkou, částečně znázorněná stanoviště strojvedoucího a před nimi malé DPS s čelním/koncovým osvětlením. Nad stanovišti jsou ještě instalovány LED pro vnitřní osvětlení. Instalace dekodéru je jednoduchá, případné ozvučení rovněž není nijak složité a je popsáno v návodu. Reprodukční se vloží do nádrže a bokem se vyvedou kablíčky k DPS, je pro ně připraveno vybrání v rámu pojezdu. Na DPS jsou kondenzátory, které plní v digitálním režimu funkci powerpacku. Díky nim lokomotiva lehce překonává případné výpadky napájení a po sundání z kolejí za jízdy motor ještě chvilku běží. Model je rovněž připraven k instalaci elektricky ovládaného spráhla.

Spráhla jsou zasunutá ve vyjímatelných šachtách uchycených na kinematikách. V případě montáže plných pluhů je potřeba šachtu odstranit, aby nepřekážela. Z obrázků by se mohlo zdát, že pluh není nasazený úplně, lze tam spatřit mezeru, ale opak je pravdou. Je nadoraz. Vzdálenost nárazníků mezi lokomotivou a vozem je na přímém úseku asi 1,5 mm. Kryty s maskami podvozků drží čtyři miniaturní šroubky. Šedý rám na spodku skříně je řešen jako separátní díl, který je uchycen osmi zámečky. Tři jsou na každé bočnici a vždy jeden uprostřed čela. Také střední část střechy lze vyjmout.

Model je přes nárazníky dlouhý 173,5 mm, což je přesné zmenšení z reálných 20 820 mm. Kola měří 8,8 mm, ze skutečných 1 050 mm získáme 8,75 mm. Síla madel na čelech je 0,4 mm. Na oknech je znázorněno černé těsnění a nechybí ani stěrače. Kliky a madla (ta jsou součástí výlisku skříně) vedle vstupních dveří jsou stříbrně vytažené. Osvětlení je čelní tříbodové teple bílé a koncové dvoubodové červené, přepíná se v závislosti na směru jízdy. V digitálním režimu lze hornímu reflektoru ještě zvýšit intenzitu svitu. Povrchová úprava je výborná, popisky ostré a čitelné, barevný přechod kolem proužku je také perfektní.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor je opatřen dvěma setrvačnicí o průměru 12,5 a síle 7,85 mm. Poháněno je všech šest dvojkolí, vždy pravé kolo na dvojkolí nejbližší k nádrži je opatřeno bandáží. Sběr proudu obstarává všech dvanáct kol, tedy i ta bandážovaná. Sběrače přiléhají shora na okolek a z boku jsou trochu vidět. Výrobce neuvádí nejmenší průjezdný poloměr. Zřejmě proto, že i 267 mm lokomotiva projíždí bez problémů s přivěšenými vozy libovolné délky. Jízda je plynulá a po zjetí celkem tichá.

Pluhy jsou proklatě nízko a může se stát, že si občas lokomotiva někde „štrejchne“. Kvůli přesahu v oblouku jsem musel mírně přibrousit hranu na začátku nástupiště, neboť tam bočně škrtať jak pluh, tak i žebřík. U sypaného nástupiště se také našla místa, která pluhu překážela. Jedná se o desetinky milimetru, ale bylo nutno zespodu přibrousit též pluh. Nakonec jsem zjistil, že stroj tohoto čísla, tedy 132 044-9, pluh ani žebřík neměl. Obecně se traduje, že lokomotivy, pokud již měly pod čelními okny madlo v jednom kuse ve tvaru U, nedisponovaly ani pluhem, ani žebříkem.

Lokomotiva má rám z kovu a váží 222 g, tedy přibližně stejně jako model Roco. Vlak z 29 různých dlouhých vozů s různými rozvory o 68 nápravách a celkové délce 280 cm zvládá na stoupání 42 ‰ ještě bez problémů. Přidáním 30. vozu bylo dosaženo mezí možností a začalo docházet v některých místech k prokluzu.

Nejnižší rychlost, při níž model spolehlivě jede, je 6 km/h při napětí 1,4 V a odběru proudu 54 mA. Maximální rychlost činí 157 km/h s odběrem 105 mA, předloha jezdila 120 km/h. Měřeno po zjetí cca 45 minut v každém směru. Po přerušení přívodu proudu při 12 V model dojede setrvačností do vzdálenosti 105 mm. V digitálním režimu však díky zabudovanému powerpacku dojíždí z maximální rychlosti do úctyhodné vzdálenosti 432 mm, přičemž ještě 7 sekund po přerušení napájení svítí světla.

Závěr

Jestli byla v 90. letech velikost TT v útlumu, rozhodně k tomu nelze současnou situaci přirovnávat. Výrobci se předhánějí, modely se dublují, a přesto se prodávají. V celkovém souhrnu máme za posledních 50 let již čtvrtou variantu této lokomotivy v jejích různých podobách a řadách a dlužno říci, že počínaje modelem Roco se jedná o vskutku kvalitní a povedené výrobky. Ani tento poslední model nijak nezaostává a splňuje vysoké nároky dnešní doby. Pravda, němečtí modeláři na fóru probírají různé nesrovnalosti, ale tak je to vždy a stejně jsou hodnocení z části subjektivní, daná náročností konkrétních jedinců. Skvělé jízdní vlastnosti, vysoká tažná síla i výborná povrchová úprava potvrzují, že když u Tilligů chtějí, tak umí. Pokud někdo trpí náklonností k těmto strojům, mohu pořízení modelu Tillig doporučit, rozhodně nákupem neprohloupí.

Informace o předloze naleznete na [Wikipedii](#), dokumentace k modelu je [na webu výrobce](#).

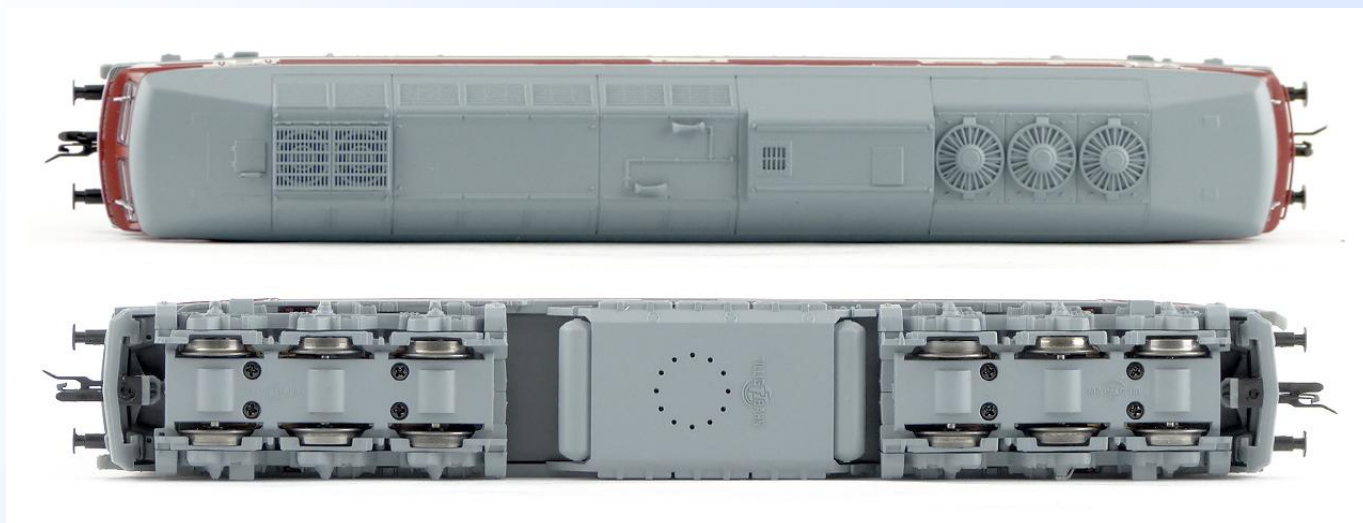
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



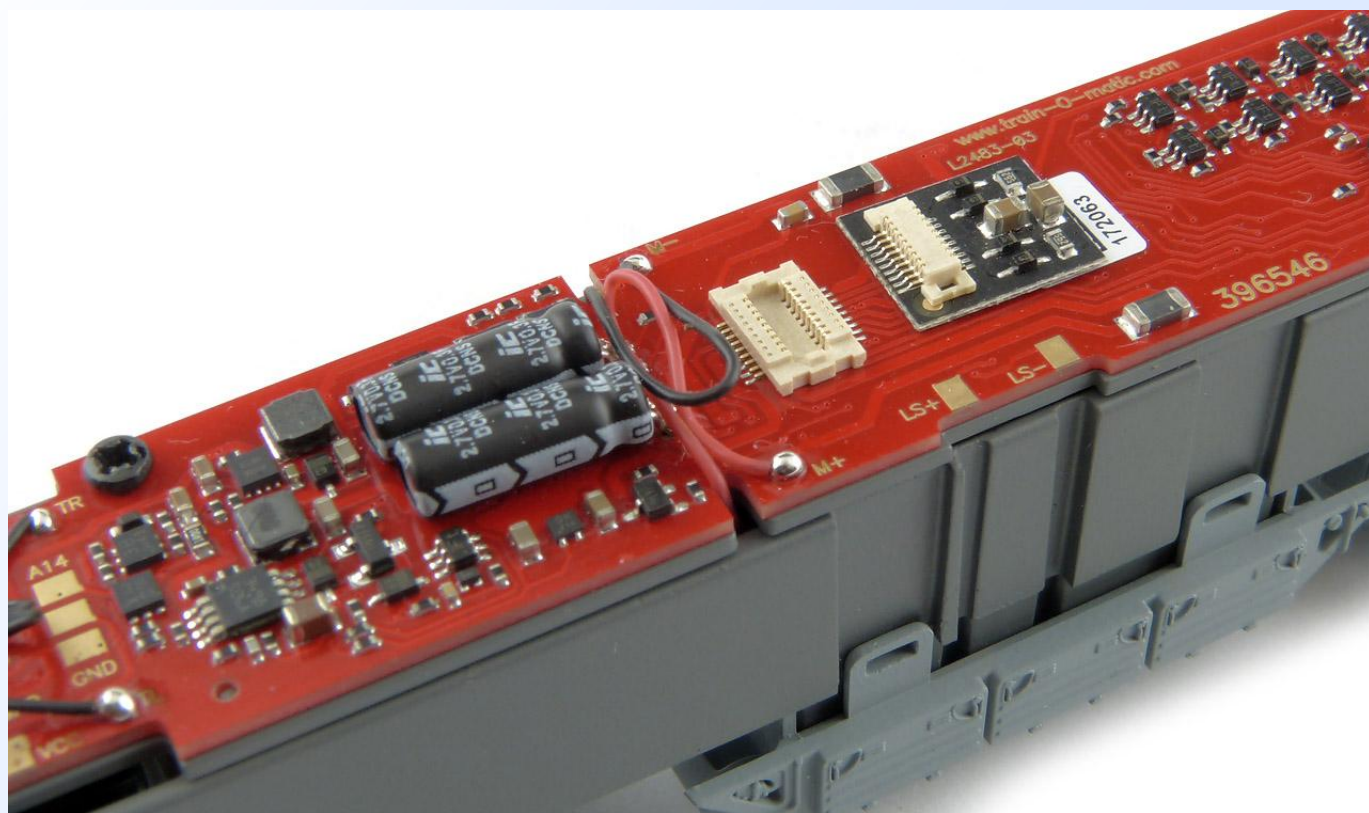
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohled.



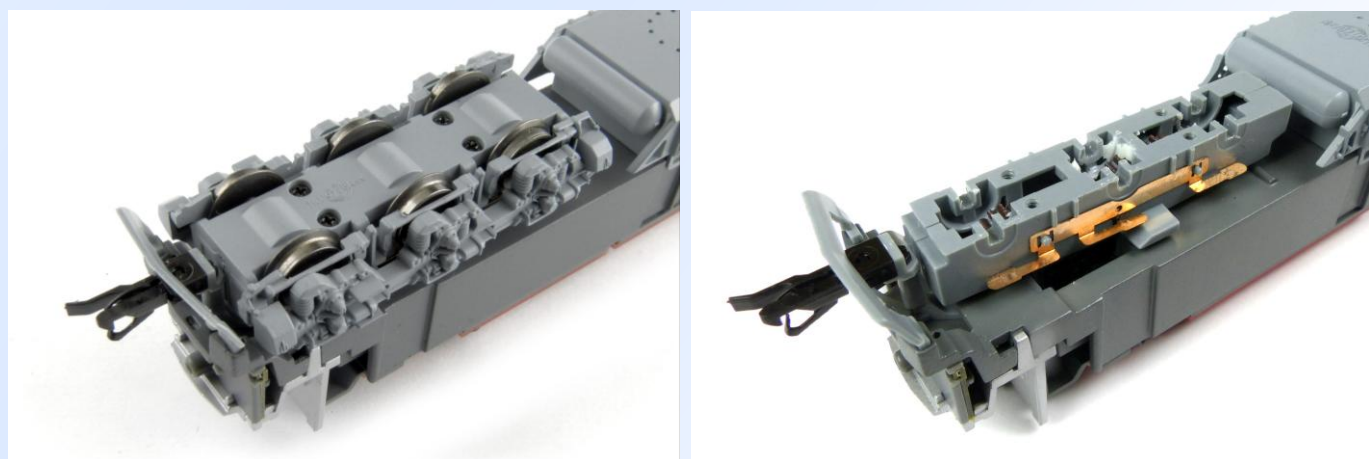
Obr. 7: Popisky na bočnici.



Obr. 8: DPS s patičí Next18 a kondenzátory.



Obr. 9: Pohled do útroby skříně.



Obr. 10 a 11: Detail kompletního a odkrytého podvozku.



Obr. 12: Ukázka modelu při použití plného pluhu.



Obr. 13: Výška spodní hrany pluhu nad temenem kolejnice je necelý milimetr.



Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15: Celkový pohled na model.



Obr. 16: Model Tillig (vlevo) se svými nevlastními sestrami řad 131 a 130 Piko.