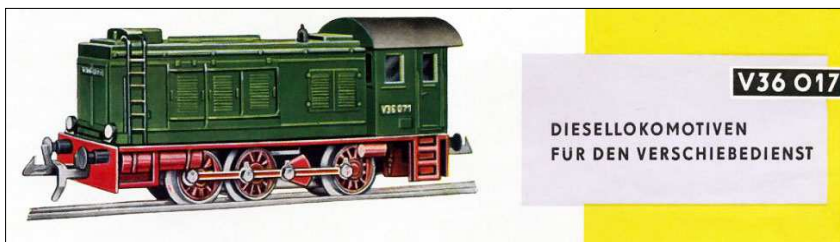


MOTOROVÁ LOKOMOTIVA V36 DR OD FIRMY TILLIG (03.05.2011)

Obecně

Model tohoto stroje se v katalogu pro modelovou velikost TT objevil poprvé už v polovině 60. let. Tehdy se jednalo o klasiku německých drah a bylo tak nějak samozřejmostí, že ji firma Zeuke zařadila do svého výrobního programu hned v prvních letech své existence. Až donedávna byl tento model s malými změnami i v sortimentu firmy Tillig. Ta se ale nakonec rozhodla jej kompletně přepracovat,

za což zaslouží pochvalu. Prvním počinem je provedení V36 DR, výrobce má však v plánu i verze BR 103 DR, BR 236 DB a 2065.01 ÖBB. O tom, jak se konstruktérům ze Sebnitz dílo zdařilo, se alespoň v krátkosti pobavíme v následujících řádcích.

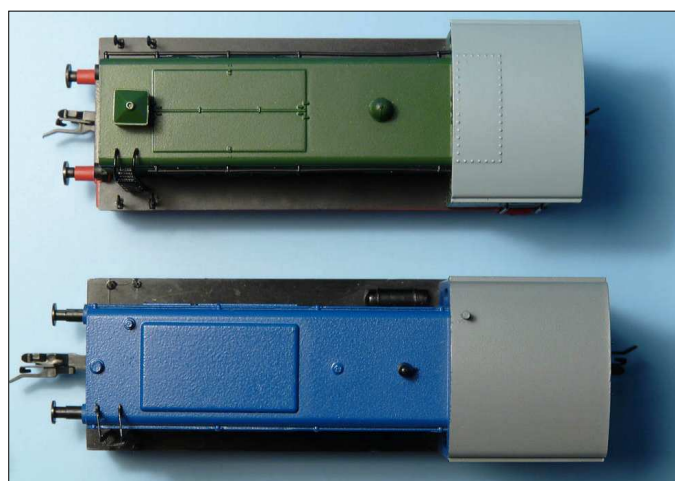


Obr. 1: Katalog Zeuke z roku 1966.

Vzhled

Jako už několikrát dříve, i v tomto případě využijeme toho, že vlastním původní provedení modelu, byť drobně barevně přepracované. Nafotil jsem tedy oba exempláře.

Ve chvíli, kdy mi byl model doručen a já jej rozbalil, bylo mi na první pohled jasné, že je něco jinak. Přesněji řečeno - ono je jinak úplně všechno. Ale řeč je o proporcích modelu. Jak ukazují fotografie, starý model je vyšší, budka delší, kapota širší. Šířka budky a délka kapoty je stejná. A co je příčinou? Pravděpodobně rozměry motoru. Ten u starého provedení zabral podstatnou část útrobu modelu a jakákoliv menší skříň nepřipadala v úvahu. Vyvíjet jiný motor kvůli novému modelu asi nebylo žádoucí, tak se raději udělala rovnou větší forma. Tak to alespoň vidím já.



Obr. 2, 3 a 4: Rozdíly v proporcích jsou patrné na první pohled.

Model je opět zabalen do běžné krabičky, kterou známe již dlouhá léta. Přibaleno je manuál a přehled náhradních dílů, vše kupodivu v němčině. ☺ Lokomotivu lze vybavit vzduchovými hadicemi a hákem šroubovky. Hadice však, jako snad u všech modelů, překážejí při vychylování kinematiky, takže je využijí asi jenom vitrínkáři.

Skříň je provedena velice pěkně a detailně. Nýty najdeme i tam, kde na starém modelu nejsou. Některé prvky, které jsou na původním provedení pouze naznačeny výliskem, případně chybí úplně, jsou nyní dosazeny zvlášť (např. madla u schůdků na čele). Popisy jsou ostré a čitelné. I těch je tam poněkud více, než tomu bylo v minulosti. Dolní část boků kapoty má černou barvu, přechod mezi černou a zelenou je perfektní, možná i díky vystouplému lemu, pod nímž černý pruh končí. Ojnice je plastová a dělená. Proč, to si vysvětlíme později.



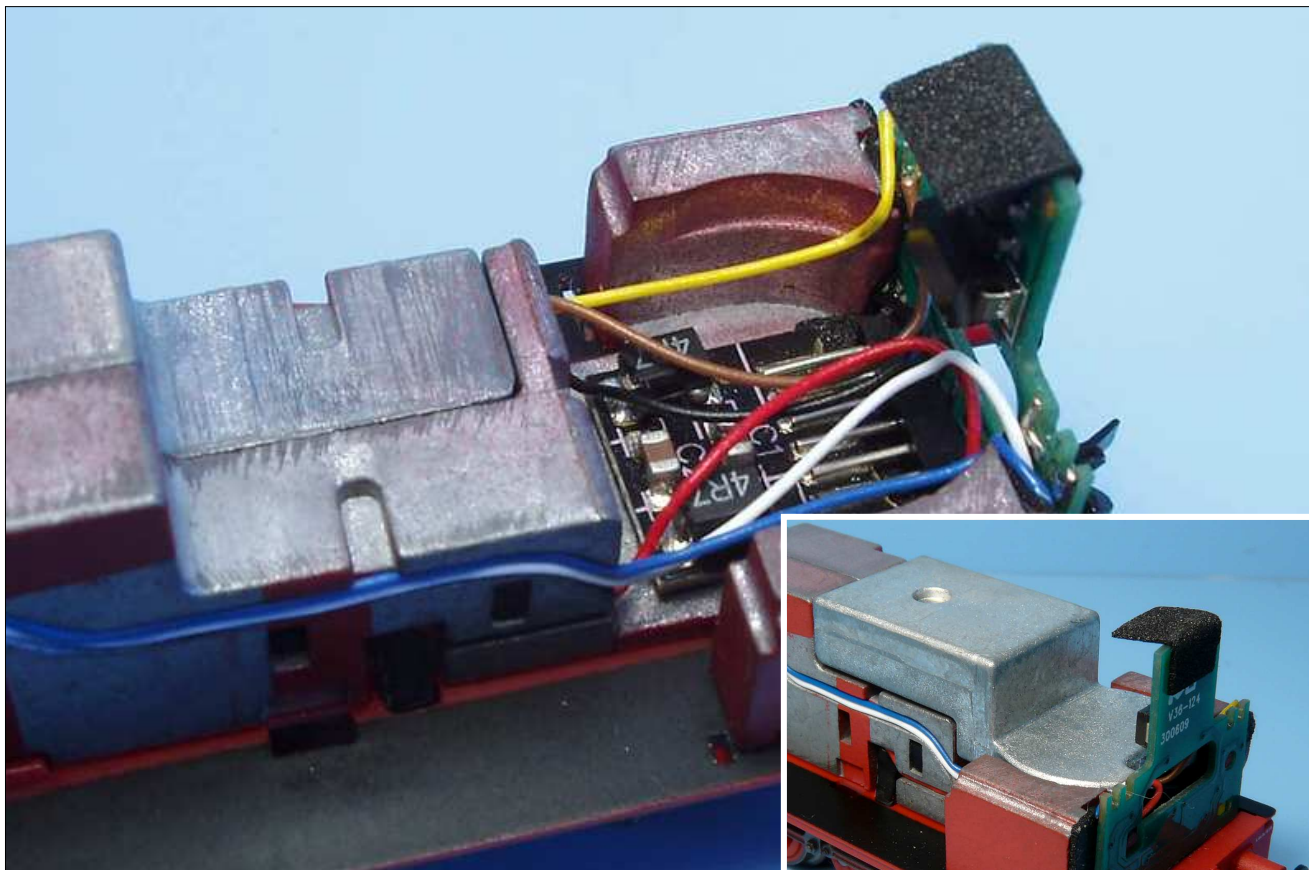
Obr. 5: Celkový pohled na model.

Prošel jsem si též pár fotografií skutečného stroje na webu. Velikosti a především tvary oken jsou také věrnější u nového modelu. Další dobrou zprávou je použití již zmíněné kinematiky, mezera mezi lokomotivou a vozem (předpokládejme také s kinematikou) je tím zmenšena na oku lahodící mez rovnající se hodnotě zhruba 1,5 mm na obou čelech.



Obr. 6: Pohled na odstrojený model.

Novinkou je osvětlení, které dříve chybělo. Je funkční na obou čelech, přepíná se podle směru jízdy. Tillig použil teple bílé SMD ledky, pro každý reflektor jednu. Červené koncové osvětlení model nemá. Digitální rozhraní je také samozřejmostí. Motor je umístěn pod kapotou, v budce je proto dostatek místa pro přídatné závaží i pro dekodér. I přesto je skrz budku zachován volný průhled. K zadnímu čelu budky přiléhá deska plošného spoje s výřezy, aby neclonila v oknech.



Obr. 7: Detailní pohled na interiér budky. Nad rozhraní patří ještě závaží, viz miniatura. DPS je před okny vyříznuta.

Pohon a jízdní vlastnosti

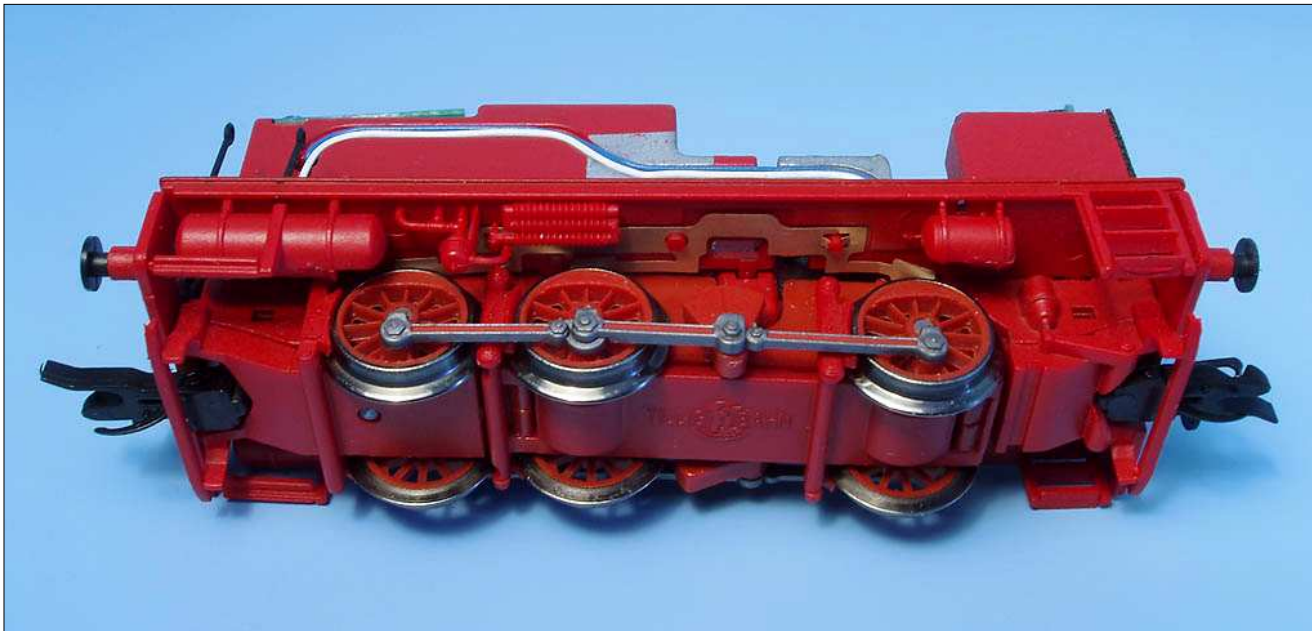
Pojezd je vyřešen velice filigránsky. Výrobce předpokládá, že modeláři nemají vždy ideálně rovnou trať a že se sem tam nějaká ta vlnka najde. To dělá dobře, protože i já sám mám jedno místočko, kde se o rovině nedá moc mluvit. ☺ Prostě a jednoduše, prostřední a zadní náprava jsou



Obr. 8: Výkyvné uložení prostřední a zadní nápravy.

uloženy v jakési kolébce, která má za úkol zajistit kopírování trati i v případě nerovnosti (v rozumné míře). To považuji za velké plus, Tillig si u mě malinko šplhnul. ☺ Rám modelu je kovový, navíc nese přídavné závaží. Celková hmotnost starého modelu byla 68 gramů, nový váží 78 gramů. V kombinaci s výkyvnými nápravami je to myslím dostačující pro spolehlivé zajištění „přilnavosti“ všech 6 kol, z nichž je sbírán proud. Poháněny jsou dvě krajní nápravy, prostřední a jalová jsou poháněny přes ojnice.

Maximální rychlost při plném napětí odpovídá rychlosti přibližně 142 km/hod v reálu, což je celkem dost. K zajištění plynulosti jízdy při mžikových výpadech dodávky proudu pomáhá setrvačnick. Model má dojezd z plné rychlosti 59 milimetrů. Jízda je plynulá i při nižších rychlostech (analog, pulzní ovládání), i když v mém případě nepatrně kolébavá, což přisuzuji nedokonalosti dvojkolí. Digitalizace není složitá, jen se možná budete potýkat s malým problémem při odstrojování, resp. při sundávání kapoty. Budka a kapota jsou dva separátní díly. S budkou problém nenastal, ale kapota jaksi nebyla ochotna pustit se rámu. Při kompletaci zřejmě nebyla úplně vyschlá barva a nějak se nám to slepilo. Trochu jsem se bál, bylo nutno více (ale opatrně) zabrat. Nakonec si ale kapota dala říct a do modelu jsem se bez újmy dostal. ☺ Ovšem do ničeho dalšího se mi nechtělo. Pod kapotou je sešroubovaný kovový rám, v němž se skrývá motor. Demontáž tedy byla zavrhnuta. ☺



Obr. 9: Pohled na pojezd modelu. Sběr proudu zajišťují všechny tři nápravy. Bandáže v tomto případě nebyly použity.



Obr. 10: Odstrojené čelo lokomotivy.



Obr. 11: Plošný spoj v budce strojvedoucího.

Závěr

Tímto modelem Tillig ukázal, že když chce, tak umí. Nevím, jaký zájem mezi zákazníky bude o tuto lokomotivu, ale dá se předpokládat, že někteří z těch, co ji vlastní v původním provedení, alespoň považují o pořízení jejího „mladšího dvojčete“. Úroveň modelu je opravdu o několik tříd vyšší. Českoslovenští modeláři možná budou očekávat verzi ČSD, je však otázkou, zda jeho výrobu u firmy Tillig někdo iniciuje. Buď některý z tuzemských prodejců jako malosérii, nebo Tillig sám. Pokud ne, je tu ještě třetí možnost. Přepracovat si lokomotivu vlastními silami, stejně jako já tu původní. ☺ Cenově se model pohybuje pár stovek pod tři tisíce korun, v Německu dokonce těsně pod 100 €. Model je proveden kvalitně a věřím, že potěší nejednoho modeláře.