MOTOROVÁ LOKOMOTIVA BR 212 DB OD FIRMY TILLIG 22.10.2026

Lokomotiva řady V 100 DB, v roce 1968 přeznačená na řady 211, 212 a 213, patřila mezi klasiku v motorové trakci u spolkových železnic. Vyráběla se koncem 50. let 20. století a jejím účelem bylo nahradit parní lokomotivy na neelektrifikovaných vedlejších tratích, ale i na tratích střední důležitosti, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Celkem bylo vyrobeno 364 kusů v několika různých variantách. V 100.10 (BR 211), V 100.20 (BR 212) – z těch bylo 10 exemplářů upraveno na sklonově náročnější tratě, byly vybaveny silnějšími brzdami a upravenými pohony a obdržely číslo řady 213, a nakonec lokomotivy tunelového pomocného vlaku (*Tunnelhilfszug* nebo *TuHi)* s označením 214. Ty byly v 90. letech u DB AG přeznačeny na řadu 714. Západoněmecká V 100 se stala legendou díky své vysoké spolehlivosti, výborným chodovým vlastnostem a univerzálnosti. V pravidelném provozu byla u DB AG nasazena téměř 40 let. Vyřazování řady 211 probíhalo do roku 2001, řada 212 v běžném provozu dožila kolem roku 2004. Byly odprodány buď soukromníkům, nebo zahraničním společnostem, nebo se staly provozními exponáty muzejních sbírek.

Ve velikosti TT tuto lokomotivu přestavila firma MoDiST v roce 2009. Později přešla pod značku Tillig. Jako novinka v katalogu pro roky 2015/2016 byla představena v provedení V 100 ze III. epochy pod katalogovým číslem 501351. V následujících letech přicházely další varianty včetně soukromých provozovatelů. Předmětem dnešního článku bude lokomotiva 212 046-7 ze IV. epochy s katalogovým číslem 502265. Tu Tillig představil jako podzimní novinku 2024.

TILLIG - kat. č. 502265

TT | IV NEM | DB | 102,8 | 98 g | 42 mm | Rmin 267 | NEM 651 | NEM

Vzhled a vybavení

Lokomotiva je v kartonové krabičce uložena v pěnové výstelce a igelitovém pásku, přes vrch je ještě položena pěnová vložka. V sáčku se nacházejí doplňky v podobě madel, schůdků, hadic a háků šroubovky. Přiložena je dokumentace a pokyny pro dosazení doplňků.

Demontáž skříně probíhá uvolněním čtyř zámečků, procházejících skrz rám, a vytažením vzhůru. U mého modelu byl jeden zámeček přichycený barvou, takže se i při největší opatrnosti částečně odlomil. Naštěstí skříň drží spolehlivě i po tomto drobném incidentu. Uvnitř je hlavní DPS, 6pinové rozhraní je však umístěno v nádrži, jejíž kryt drží jeden šroubek. Instalace dekodéru je jednoduchá, ale v nádrži není mnoho místa, zvukový dekodér by se tam nejspíše nevešel. Navíc by byl problém i s umístěním reproduktoru. Ten by se možná s odřenýma ušima dal umístit do kabiny. Stanoviště v kabině není znázorněno vůbec, je tam jen plochá šedá destička. Hlavní DPS je na obou koncích opatřena dvojicí ledek, jednou teple bílou a jednou červenou. Rozvod do světlometů obstarávají světlovody, svítivost je dobrá a rovnoměrná. V čelech představků jsou umístěna dodatečná závaží.

Spřáhla jsou zasunutá v normovaných šachtách pevně uchycených na kinematikách. Vzdálenost nárazníků mezi lokomotivou a vozem v klidu na přímém úsekuje 1,4 mm. Model je přes nárazníky dlouhý 102,8 mm, což odpovídá strojům od čísla 212 022, které měřily 12 300 mm. Délka předchozích kusů byla jen 12 100 mm. Kola měří 7,95 mm, přepočtem ze skutečných 950 mm získáme 7,92 mm. Síla madel je 0,35 až 0,4 mm. Na oknech jsou znázorněny rámečky a stěrače, na dveřích kliky a na světlometech obroučky, vše ve stříbrné barvě. Osvětlení je čelní tříbodové teple bílé a koncové dvoubodové červené, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Povrchová úprava nemá chyby, popisky jsou ostré a čitelné.

Schůdky, které jsou přibaleny pro dodatečnou montáž, jsem zatím neosazoval. Lepí se na model bez jakékoli přípravy místa určení, natupo na spodní plochu ochozu, a navíc jejich podoba, jak ukazuje

i tovární fotografie, je přinejmenším diskutabilní. Prostě a jednoduše jsou po přilepení křivé. Ve chvíli volna se na věc musím podívat ještě jednou a pozorněji, zda nebude možné provést nějakou jednoduchou úpravu, aby držely, jak mají. Pokud ne, budu mít raději lokomotivu bez nich.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor je opatřen dvěma setrvačníky o průměru 13 a síle 5,9 mm. Poháněna jsou všechna čtyři dvojkolí, vždy pravé kolo vnitřního dvojkolí je opatřeno bandáží. Sběr proudu obstarává všech osm kol, tedy i ta bandážovaná. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Výrobce neuvádí nejmenší průjezdný poloměr, což zřejmě znamená, že zde není omezení. I oblouk o poloměru 267 mm model projíždí bez komplikací. Jízda je naprosto tichá, je slyšet pouze slabé bzučení motorku.

Model má kovový rám a váží 98 g. Středně dlouhý vlak o 32 nápravách z 10 vozů různých délek a rozvorů na stoupání 42 ‰ zvládá s občasným prokluzem. Nejnižší rychlost, při níž model spolehlivě jede, je 9 km/h při napětí 3,3 V a odběru 50 mA. Maximální rychlost při 12 V činí 87 km/h s odběrem 85 mA, předloha jezdila 100 km/h. Měřeno po zajetí cca 60 minut v každém směru. Po přerušení přívodu proudu při 12 V model dojede setrvačností do vzdálenosti 42 mm.

Závěr

Lokomotiva řady 212 rozšířila můj vozový park modelů DB, kterých jsem donedávna mnoho neměl. Je to pěkný model s výbornými jízdními vlastnostmi. Drobnou vadou jsou zmíněné křivé schůdky a 6pinové rozhraní, které neumožňuje zhasnout koncová světla. Dnes už by člověk očekával vícepinové rozhraní a tomu přizpůsobené zapojení DPS. Na druhou stranu – pro příklad – jinak také velmi povedený model lokomotivy BR 118 DR Piko,který mám z roku 2013, má rozhraní PluX16 a ve starších provedeních rovněž nebylo možné zhasnout koncová světla. Tato možnost přišla až u novějších sérií. O Kocourovi Tillig s Next18 nemluvě. Takže to tak nějak akceptuji. Více výtek k modelu nemám, se správně zvolenými vozy působí na kolejišti dokonale.

Informace o předloze naleznete na Wikipedii, dokumentace k modelu je na webu výrobce.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



MOTOROVÁ LOKOMOTIVA BR 212 DB OD FIRMY TILLIG 22.10.2026



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



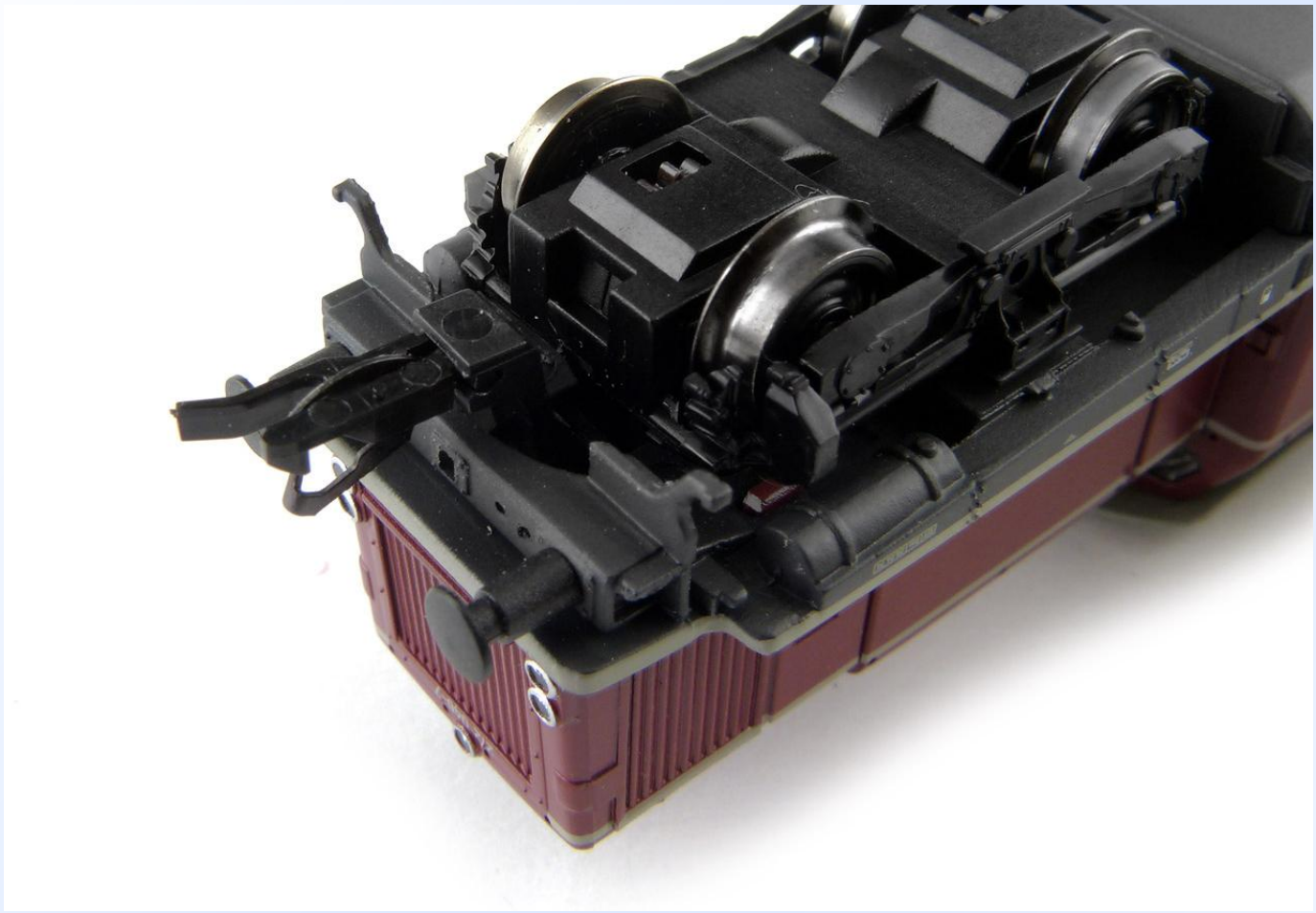
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



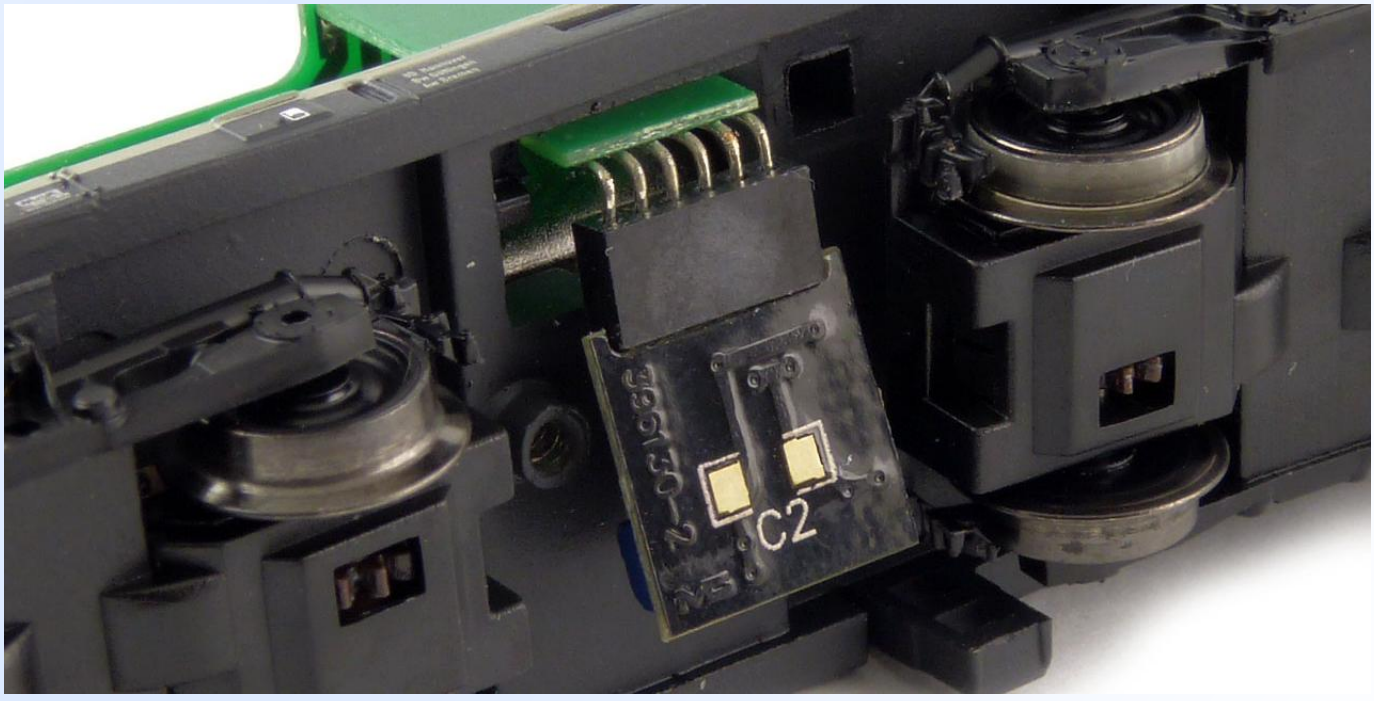
Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohledy.



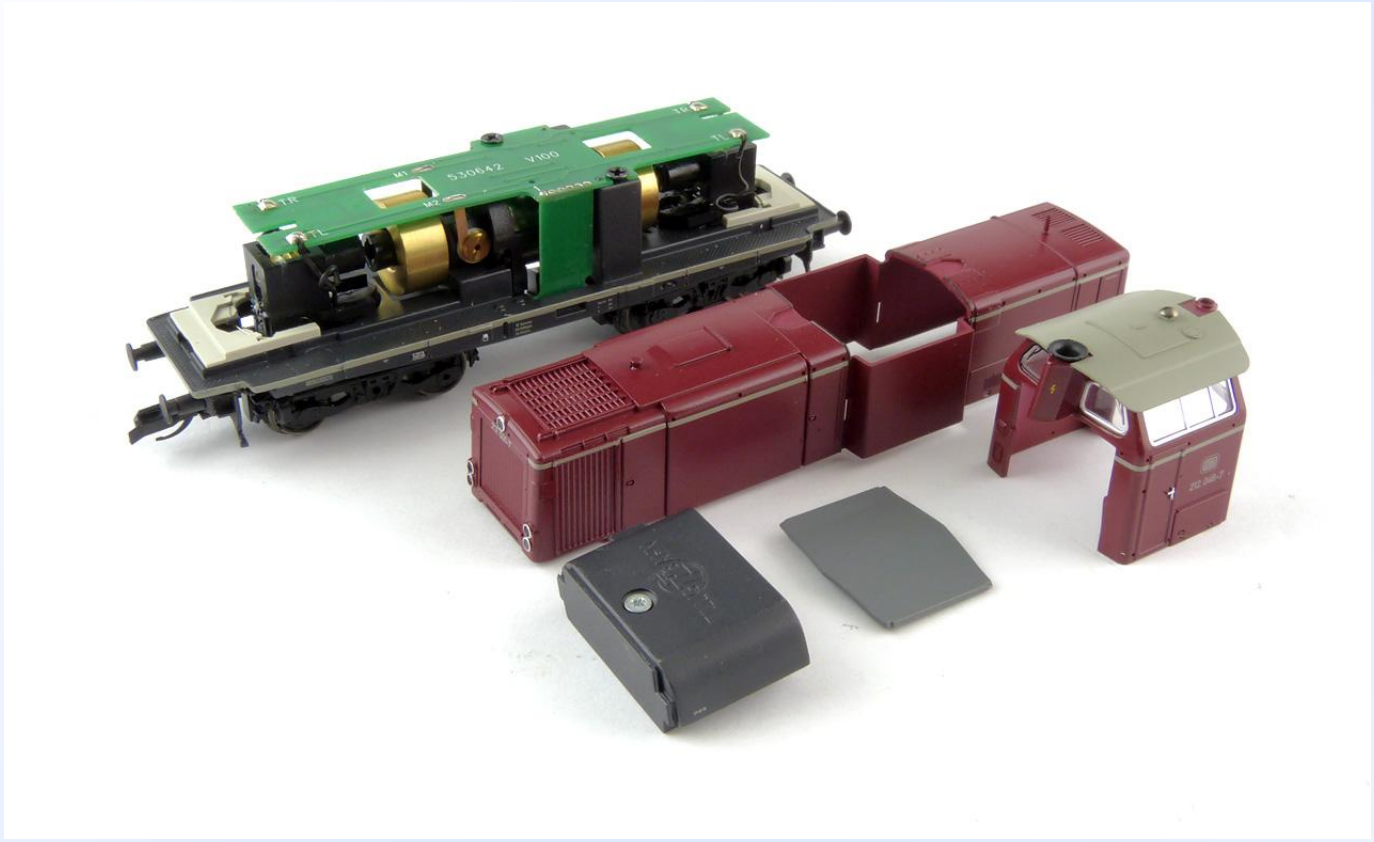
Obr. 7: Detail popisků a kliky dveří.



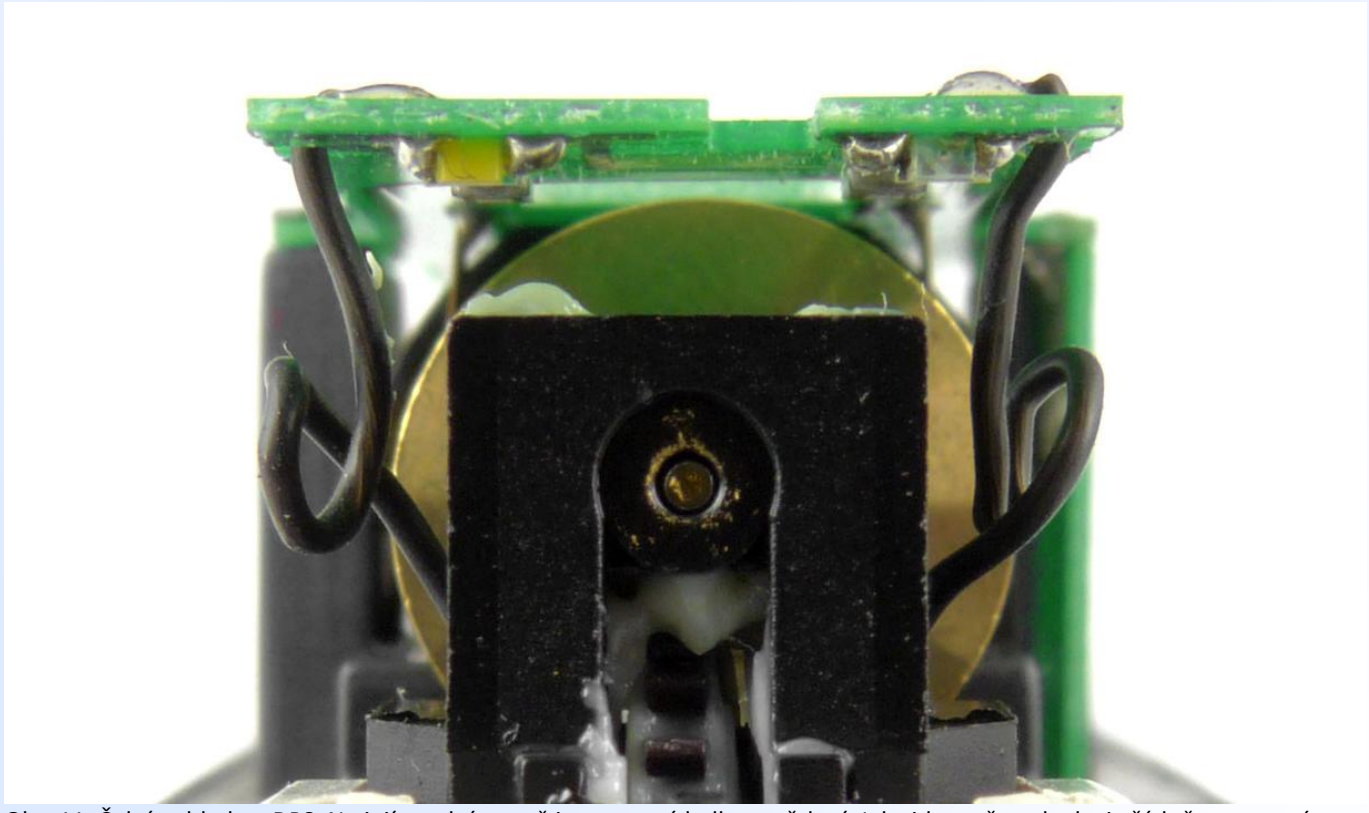
Obr. 8: Pohled zespodu na podvozek a kinematiku.



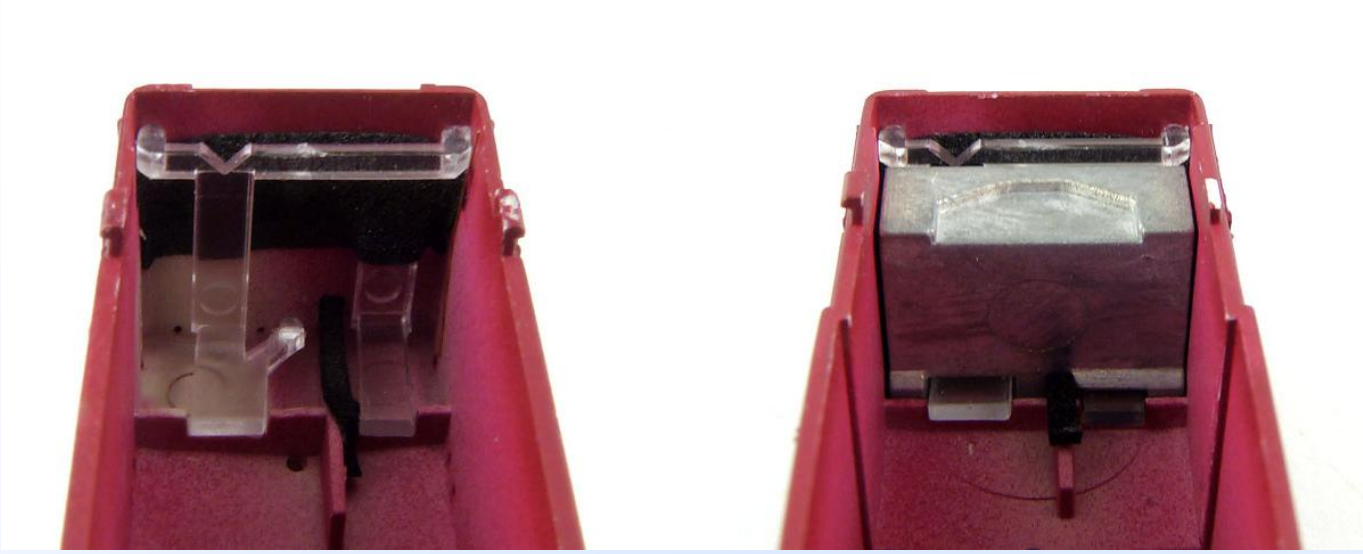
Obr. 9: 6pinové rozhraní s analogovou propojkou je v nádrži.



Obr. 10: Rozebraný model.



Obr. 11: Čelní pohled na DPS. Na její spodní straně jsou patrné ledky osvětlení. Jak vidno, převodovka je řádně namazaná.



Obr. 12: Světlovody a závaží v představcích.



Obr. 13: Celkový pohled na model, zde ještě bez dosazených doplňků.