

MOTOROVÁ LOKOMOTIVA T 435.0 OD FIRMY TILLIG (09.02.2010)

Obecně

Tak jsme se konečně dočkali. Firma Tillig nám po nekonečně dlouhé době čekání naservírovala model oblíbeného Hektora. Nejdříve verzi DR, poté i vzhledově zajímavější verzi ČSD v modrém provedení (původně měl být červený se žlutým pruhem).

Po rozbalení z tradiční krabičky Tillig (šlo to ztuha, přibalené prospekty brání lehkému vysunutí polystyrénové výstelky) se na vás usměje lokomotiva a sáček s doleповacími díly – háky, hadice, madla + pluhy na čela stroje, ty se však nelepí.

Do útroob modelu se dostaneme následovně: odejmeme nádrž mezi podvozky, drží na dvou zámečcích na prodloužených packách skříně. Poté je potřeba opatrně sundat kabinu. Dávejte pozor, abyste si neulomili zábradlí ochozu, je totiž několik desetin zapuštěné do otvorů ve stěně kabiny **(2)**. Můžete jej předem opatrně odehnout a z otvorů vysunout, při opatrném snímání kabiny však vyjede z otvorů samo. Nyní máme to lehčí za sebou. Horší je to se snímáním „čumáku“. Ten drží poměrně pevně na již zmíněných prodloužených packách, které procházejí rámem k nádrži. Můžete zkusit packy opatrně zesponu vytlačovat, nebo se snažit skříní jemně viklat (viklání je prakticky neznatelné) a tím ji donutit, aby se pomalu vysouvala nahoru. Buďte trpěliví a opatrní, abyste si při manipulaci nepolámali zábradlí. Podruhé to již půjde lépe díky zkušenostem, které jste při prvním odstrojování modelu získali. ☺ Někteří modeláři doporučují mírné namazání konců paciček olejíčkem; tyto pak lépe „proklouznou“ rámem. Rozebraný model je na obrázku **3**.

Pro digitalizaci modelu je nutno vyšroubovat čtyři šroubky, které drží desku plošného spoje. Pak je možné vytáhnout propojku pro analogový provoz a nainstalovat dekodér. Model má rozhraní Plux12, umožňující více možností při ovládání modelu. Nicméně zatím nefunguje podle představ. Při osazení klasickým dekodérem NEM 651 funguje vše bez problému. Tolik k digitálu. Informace jsou z druhé ruky, avšak potvrzené. Více se k problematice vyjadřovat nemohu.

Vzhled

Jak už bylo psáno, Tillig pro stroj ČSD zvolil modrou variantu. Použil však kývačkové podvozky. Ty sice na strojích 0139 – 0145 byly, nicméně uvedená čísla byla opatřena zeleným nátěrem skříně a červenými podvozky. Tak praví Atlas vozidel ŽM, díl 2., z něhož mi informace zprostředkoval kolega Jiří Sládek. Sečteno a podtrženo, tento konkrétní stroj takto s největší pravděpodobností nikdy nevyšel.

Přibalená madla jsou dvojího druhu. Krátká (v prospektu označena A) a dlouhá (B). První jmenovaná jsou z černého plastu, který je dodatečně barven. Nejspíše univerzální výlisek pro DR i ČSD verzi. Delší madla jsou již z bílého plastu.

Háky šroubovky je možné osadit bez lepidla. Jsou totiž dost přesazené, takže jdou trochu hůře zasunout do otvoru, ale pak tam zajedou a drží (mají však vůli).

Pluhy na čelech jsou rovněž dosazovány zvlášť. Pokud je použijete bez úpravy, můžete provozovat Hektora maximálně jako lokomotivní vlak. ☺ Nelze totiž nasadit spřáhlo. Řešení je naštěstí relativně jednoduché. Stačí udělat výřez do dvou vrchních lišt pluhu **(10)**, aby prošlo spřáhlo a mělo dostatečný prostor pro boční vychýlení. Tento stav je celkem přirozený. Vzpomeňme například Sergeje od Roco. V pluhu má rovněž otvor pro spřáhlo. U Hektora je výhodou fakt, že kinematika nezasahuje do pluhu a je tedy možno mít jej celý. Pro některé případy, kdy lokomotiva neobjíždí soupravu, je to dokonce lepší. Spřáhla na čele netřeba a model vypadá mnohem lépe. Navíc by se teoreticky dal pluh objednat jako náhradní díl a mít jak pluhy celé, tak s výřezem.

Perličkou, do nynějška ve velikosti TT zřejmě nevidanou, je prosvětlená tabulka s číslem stroje ve střeše **(5)**. Působí to opravdu efektně. Model má čelní i koncové osvětlení provedené pomocí SMD ledek. V čelních světlech i v tabulce s číslem výrobce použil diody s teplým bílým odstínem. Jedním slovem nádhera! ☺ Světla se celkem jasně rozsvítí již při minimální rychlosti stroje (rozuměj analog).

Boční okna kabiny strojvedoucího mají rám stříbrně potištěn. Jednotlivá okenní skla, v reálu posuvná, jsou vůči sobě i na modelu přesazená **(11)**.

Popisky na modelu jsou čitelné, kromě červené tabulky ČKD na spodku skříně pod velkými žaluziemi (**12 a 13**). Na některých detailních fotografiích je možné zpozorovat prosvítající modrou v krémovém pruhu, hlavně v prolisech. V při pohledu pouhým okem, byť z blízka, není však prakticky nic vidět. Viditelnější je ale bílá barva zábradlí ochozu, která je „rozpitá“ a zasahuje místy i do černého rámu, nebo je naopak kousek zábradlí nenabarven (**5**). Zábradlí je v jednom kuse s bočnicí rámu.

Dalším tématem, které bylo probíráno v diskusi, byly dveře na levý ohoz. Jsou tam nebo nejsou? „Cé“ je správně. ☺ Dveře jako takové tam znázorněny nejsou. Ani plasticky, ani potiskem. Ovšem klika dveří tam je (**2**). To znamená, že výrobce o jejich existenci ví, ale asi neměl chuť se jimi nějak více zabývat. Nebo jejich naznačení vzhledem k jejich „nevýraznosti“ prostě neřešil. Každopádně při provozu nám to může být celkem jedno, protože při běžném pohledu na jedoucí model není vidět ani ta jinak celkem viditelná klika. Já osobně tím netrpím a počítači nýtů nechť se s tím vypořádají po svém. ☺ Povedený je střešní ventilátor, pod žaluziemi jsou patrné i listy vrtule (**4**). Uváděná délka modelu přes nárazníky 105 mm přesně odpovídá přepočtené délce předlohy 12 560 mm. Model disponuje kinematikou krátkého spřáhla. Nesmíme pominout volný průhled kabinou, ovšem trochu tam straší deska plošného spoje. Vyřešit by se to dalo vložením imitace interiéru.

Pohon a jízdní vlastnosti

V útrobách lokomotivy najdete 5-pólový motor Mashima se dvěma mosaznými setrvačníky o průměru 12 mm a šířce 5,5 mm (**6**). Výkon je přenášen pomocí kardanů na podvozky. Jízda modelu není nejtišší, ale po zajetí se trochu zklidní. Poháněny jsou všechny čtyři nápravy, vnější mají vždy na jednom kole bandáž (**7**). Proud je z kolejí do stroje přiváděn pomocí všech osmi kol.

Hmotnost modelu je 103 gramy. Jízda v plné rychlosti odpovídá u mého kousku 150 km/h (0,348 m/s), což je oproti maximální rychlosti předlohy 60 km/h značný rozdíl. Dojezd z maxima činí 102 mm.

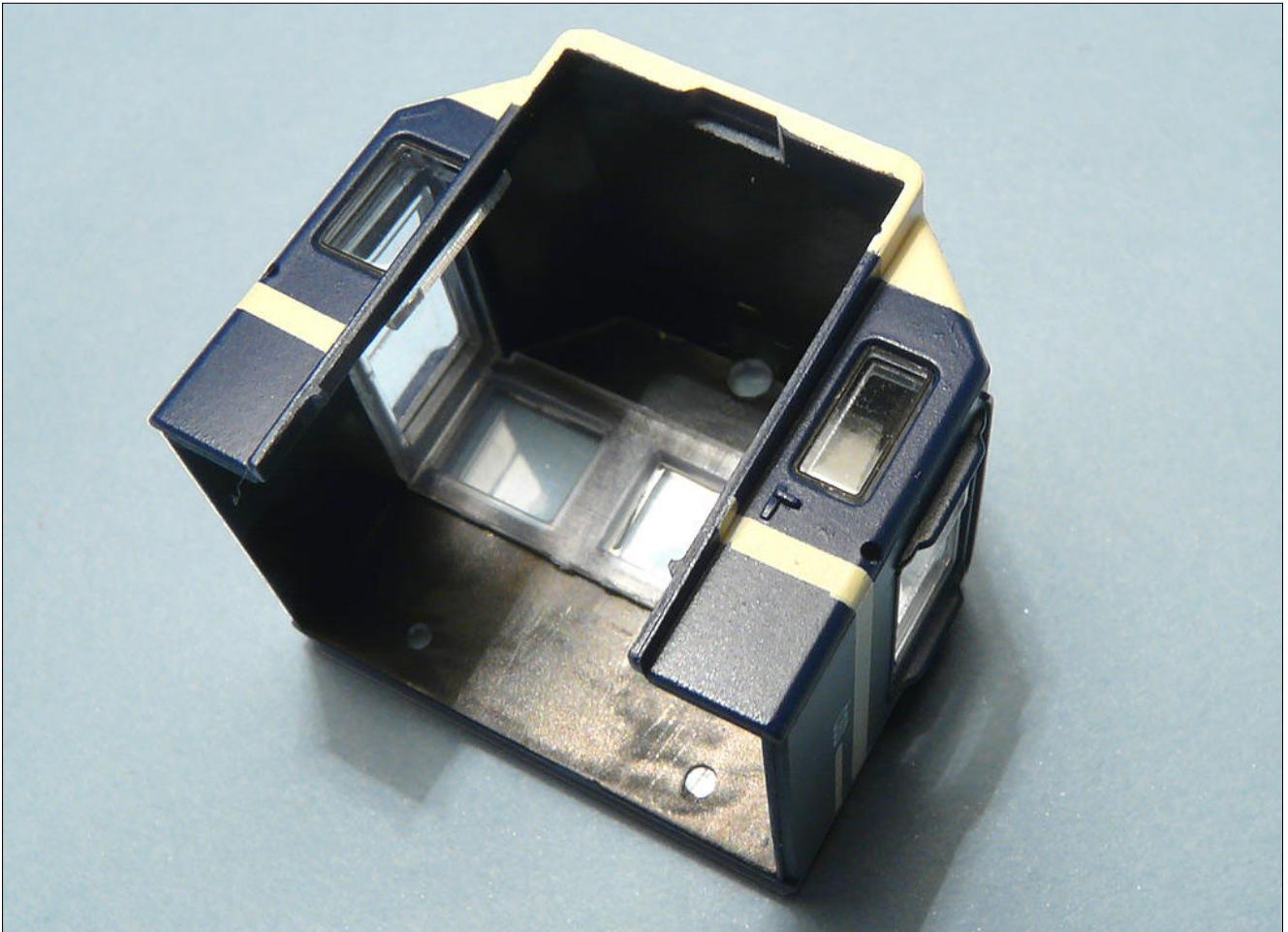
Závěr

Do rukou se nám dostal slušný model za rozumnou cenu. O tom, že má své chyby, nejsou pochybnosti. Na druhou stranu záleží na každém modeláři, jakýma očima se na model dívá (většinou svýma, že ☺). Každý je ovlivněn svou náročností a z toho pak vyplývá jeho spokojenost či nespokojenost s modelem. Spousta věcí, které se dají modelu vytknout, není při provozu na kolejišti vůbec vidět. Mnozí modeláři ani netuší, že dané věci nekopírují přesně předlohu, a proto je tato problematika nikterak nepálí. Problémy s Plux12 jsou zřejmé a výrobce je snad má v úmyslu řešit i zpětně u již prodaných kusů. Udajně se jedná o nesprávně zapojenou základní desku modelu. Čas ukáže. Najde se spousta Hektorových příznivců i odpůrců. Ale většina členů obce modelářské bude zajisté ráda, že může mezi svá vozidla zařadit další exemplář lokomotivy patřící pod správu ČSD, byť s určitými nepřesnostmi.

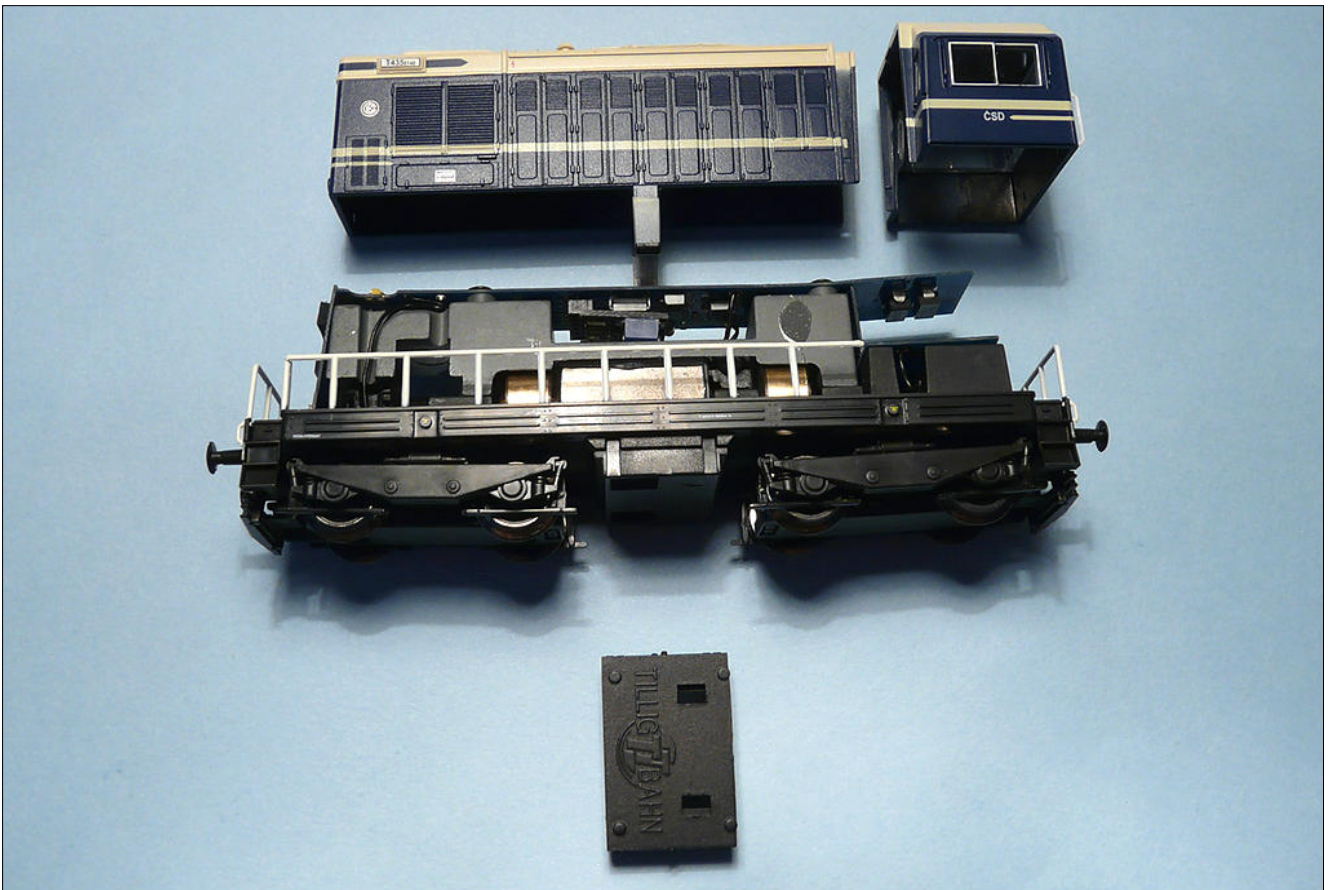
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



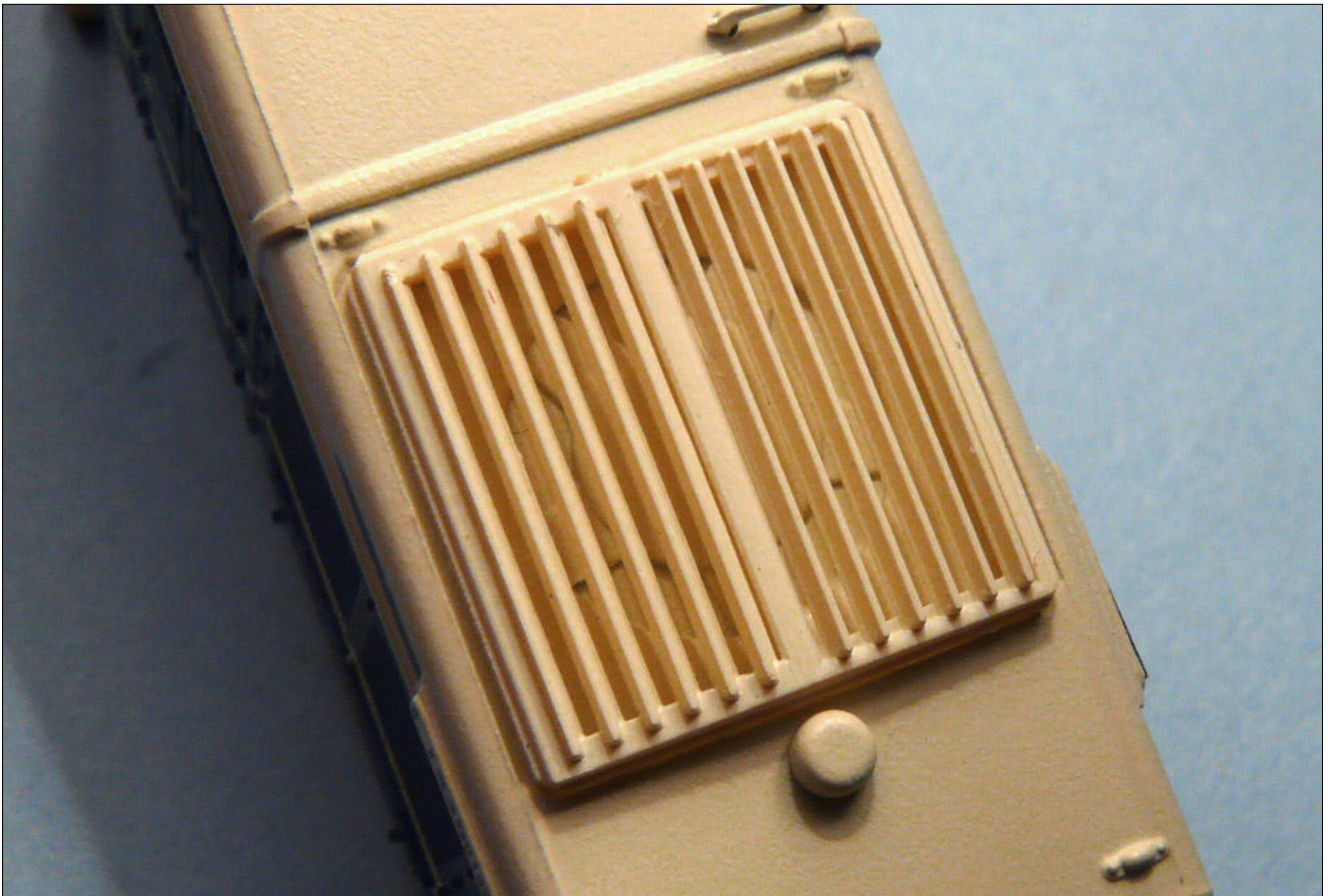
Obr.1: Poprvé se Hektor objevil v katalogu Zeuke v roce 1967.



Obr.2: Kabina strojvedoucího – vpravo od kliky je vidět otvor, do kterého zapadne konec zábradlí.



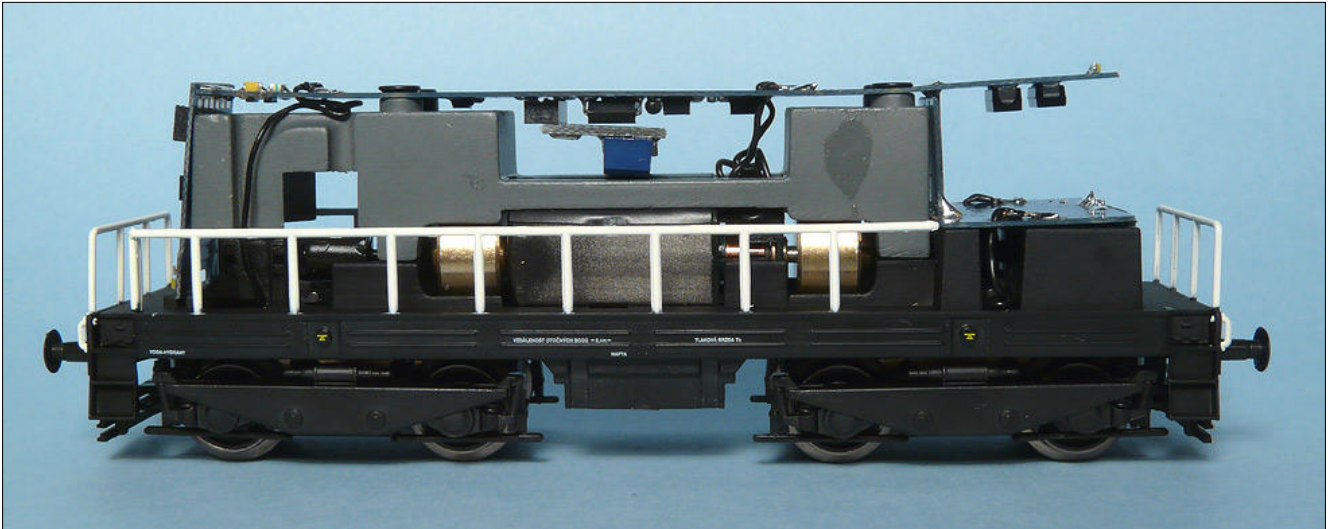
Obr.3: Rozebraný model stroje T 435.0140.



Obr.4: Ventilátor – jsou patrné listy vrtule.



Obr.5: Pohled na přední desku plošného spoje. Jsou vidět všechny SMD ledky včetně těch v tabulce s číslem.



Obr.6: Boční pohled na odkrytý model.



Obr.7: Pohled na pojezd. Bandáž je vlevo nahoře a vpravo dole.



Obr.8: Čela modelu.



Obr.9: Detail pluhu. Za ním je vidět šachta spřáhla, pro níž je nutno udělat ve dvou vrchních lištách výřez.



Obr.10: Původní a upravený pluh (fotomontáž).



Obr.11: Celkový pohled na model.



Obr.12: Detail popisků na kabině. Text na červené tabulce výrobce je pouze naznačen



Obr.13: Detail popisků na rámu.



Obr.14: Hektor v provozu na kolejišti.