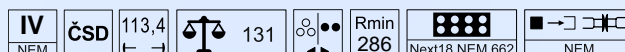




Příznivci velikosti středu se na poslední chvíli před vánočními svátky dočkali dlouho a netrpělivě vyhlášeného modelu lokomotivy T 466.2 ČSD od firmy Tillig. Spolu s MTB je to druhý výrobce, který nabídl tento model jako sériový.

Po vlně pozitivní i negativní kritiky produktu od MTB byli všichni zvědaví, jak se s úkolem popasují sousedé ze Saska. Do Kocoura od Tilliga byly vkládány velké naděje a již předem bylo argumentováno tím, že tento model bude mnohem lepší, preciznější a pečlivěji zpracován. Do velké míry tomu tak skutečně je, ovšem i zde jsou nějaká „ale“. Model poskytla firma [TT modelář Brno](#).

TILLIG - kat. č. 02750



Vzhled a vybavení

Model je v krabičce uložen v molitanové výstelce, pro ochranu zábradlí před promáčknutím a případným zlomením jsou ještě na ochozy vsunuty vložky. Přibaleno je manuál, standardní rámeček s háky, brzdovými hadicemi (ty jsou jen 4, je jich ale potřeba 6) a topnými spojkami, k němu je přiložen ještě výlisek střešních žaluzií nad ventilátory. A zde narážíme na první zádrhel. Výrobce umístil k ventilátorům z nepochopitelných důvodů anténu, která tam nemá co dělat. Skutečnost, že o nesmyslnosti tohoto prvku věděl včas, ale přesto nepřistoupil k nápravě, je zarážející. Naštěstí to není neřešitelný problém, modelář si poradí. Nejjednodušší je anténu vyjmout a mít ve střeše několikadesetinový otvor. Nebo ještě lépe anténu odříznout a otvor nechat zaslepený. Bude však nutno trochu dořešit barvu „ucpávky“.

Celkovou povrchovou úpravu lze hodnotit jako výbornou, tedy až na výjimku u jednoho z kusů, které jsem doma měl. Na něm byla uražená hrana střešy, velikost poškození byla cca 2 mm. Dost viditelné, zaregistroval jsem to hned. Muselo k tomu dojít ještě ve výrobě, neboť skříň byla následně přelakována, barva odřená nebyla.

Předmětem velkých dohadů a spekulací dlouho před uvedením na trh byly pluhy. Jejich technické řešení není špatné, ale jsou tam rezervy. Vyklánějí se spolu s kinematikou, na níž drží díky malému kulatému čepu a na konci se opírají o kónický výstupek. Nedrží úplně pevně, mají jistou vůli, pluh u kratšího představku dokonce velmi volně „plandal“. Doporučil bych pluhy na kinematiku fixovat bílým lepidlem, které lze kdykoli bez následků odstranit. Kladně hodnotím snahu o minimální otvor v pluhu a jeho instalaci na kinematiku, ale lze to provést lépe, o čemž nás již několikrát přesvědčila firma Piko (např. BR 118, BR 119, BR 130). Pluhy samy o sobě tvarově odpovídají předloze, jen je možná bude nutno v některých případech mírně přihnout, aby měly „šipovitější“ tvar. To se však může lišit kus od kusu. Ve své dolní části mají zářez pro jazýček spráhla, který částečně do pluhu zapadá.

Zábradlí je provedeno jako součást bočnice rámu, je to bíle nabarvený plastový výlisek s průměrem trubek 0,5 – 0,65 mm, záleží i na síle otřepu/přesazení, které na některých místech je. Obdobným způsobem je vyrobeno zábradlí též na Hektorech. Doporučuji trochu opatrnosti při manipulaci s modelem, abychom předešli poškození. Madla, resp. stupačky na skříni jsou rovněž vyhovující, mají i správný tvar na správných místech. Jsou z probarveného plastu bez nástřiku, což je při pozornějším pohledu viditelné. Ovšem (nejen) u Tilliga je to běžná praxe. Na fotografiích působí trochu mohutněji, „naživo“ však vypadají vcelku přirozeně. Totéž platí pro zmíněné zábradlí. Velice pěkně je vyveden i přechodový můstek. Chybí jen řetízek spojující zábradlí nad ním.

U modelu se projevuje problém s uchycením masek podvozků. Dvě ze čtyř se totiž i na rovné koleji jeví, jako by byl podvozek vytočený. Prostě vyčnívají do strany, navíc při pohledu z boku směřují šikmo dolů. Jedná se o pravou zadní a levou přední. Problém je v samotném podvozku, nikoli v maskách. Otvor pro čep masky není úplně kolmo k podélné ose lokomotivy. Stačí minimální odchylka a na masce se to viditelně projeví. Řešením je odříznutí čepů z masek a jejich případné fixování, neboť po tomto zásahu hůře drží. Masky nejsou ani barvené a za určitých podmínek je vidět mírná barevná rozdílnost v porovnání s barveným rámem a nádrží. Popisky na skříni i na rámu jsou precizní, ostré a čisté, soutisk žluté a červené barvy na hvězdě je také perfektní. Výborně vypadá i logo ČKD a označení výrobního štítku. Nemilým překvapením z hlediska rozměrů je tabulka s číslem na bočnicích kabiny, která je mnohem větší (7,65 x 1,96 mm), než by měla být. Správné rozměry jsou 6,5 x 1,7 mm. Je

dokonce na délku i na šířku o dvě desetiny větší než současné tabulky. Z modelu ale není jednoduchým způsobem odstranitelná, je součástí výlisku, takže se s její podobou majitelé budou muset smířit. Stejně tak neodpovídá použitý typ nárazníků. Patří sem malé obdélníkové, nebo alespoň (s přivřenýma očima) široké zkosené. Jehlanové prolisy na skříni i na střeše mají opravdu tvar jehlanu. Tento prvek model zdatně posouvá blíže k realitě. Má to tak prostě být. V kabině pod okny je vidět přepážka spojující představky, bočnice kabiny jsou dosazeny zvlášť. Krásně líčují a nikde není vidět žádná rušivá spára. Délka plochy rámu od schůdků k šikmému rohu u čela neodpovídá přesně přepočtu. V realu měří 245 mm, po přepočtu 2 mm, na modelu ale měří pouze cca 1,5 mm.

Osvětlení je řešeno pomocí SMD ledek, tři teple bílých, dvou červených. Ač jsou bílá i červená světla těsně nad sebou, nedochází k žádnému prosvítání do sousedních otvorů, neboť na DPS jsou od sebe ledky vzdáleny cca 3 mm, bílé sedí výše a svedeny do reflektorů jsou dostatečně izolovanými světlovody. Neprosvítají ani stěny skříně. Za pluhem však proniká z vnitřku modelu na koleje slabý pruh světla čelního osvětlení, což je při provozu za tmy dost vidět. Koncová světla tímto nešvarem netrpí. Světlovody jsou všechny čiré, byl bych raději, kdyby konce měly červená sklíčka, vypadalo by to lépe. U horních reflektorů si lze všimnout, že jsou ledky vyosené. Není to chyba, ale konstrukční záležitost, ledky jsou skutečně umístěny mírně mimo osu, neboť jsou zde dvě. Jedna teple bílá, svítící v analogu, druhá studená bílá, připravená zřejmě pro některou z moderních verzí lokomotivy. A ještě pro zajímavost, průměr pozičních světel je 1,9 mm, což velice přesně kopíruje předlohu, jejíž světla měří 225 mm. Přepočtem z modelu vychází 228 mm.

Na střeše se nacházejí ventilátory. Jejich znázornění je pojato poněkud originálně, avšak působí dobře. Jedná se o průhledný plast, na němž jsou natištěny mřížky (shora) i obrysy lopatek (zespodu). Lopatky jsou ze spodní strany znázorněny i plasticky a nabarveny šedou, částečně transparentní barvou. U některých verzí, jak již bylo zmíněno, však budou ventilátory ukryté pod střešními žaluziemi. Pokud je modelář nepoužije, budou mu ve střeše „strašit“ další čtyři otvory. Pokud je použije, bude mít otevřené lamely nad úroveň „zahrádky“, což je špatně. Jednak otevřené lamely nedosahují ani k okrajům, jednak se otevírají zároveň s bočními žaluziemi, a ty jsou na modelu zavřené, takže by měly být zavřené i ty střešní. Na jednom boku dílu se žaluziemi je dosti patrný nedobře začištěný otřep, který se bude špatně odstraňovat, resp. po jeho odstranění bude nutno se trefit nebo alespoň přiblížit správnému odstínu šedé, i když o správnosti by se dalo polemizovat. Šedé části modelu se mi totiž zdají příliš tmavé. Otřepy jsou i na nádrži, ale naštěstí na stranách, které nejsou vidět, také na houkačkách a občas na madlech. Někteří modeláři zmiňují špatně dosedající skříň na rám. I zde by teoreticky mohly být příčinou nezačištěné otřepy, které se vyskytují na spodní hraně bočnic kabiny. Vráťím se ještě k nádrži, ta je posazena zhruba o milimetr níže a je užší než rám, což také není správně.

Okna budky jsou z čirého plastu a orámovaná precizním „gumovým“ těsněním, nechybí na nich ani stěrače. Čelní okna mají správnou velikost i umístění, tedy ve dveřích jsou menší a níže položená. Okna u stanoviště pokračují výstupkem dovnitř kabiny. Tento je nabarven typickou zelenou barvou a imituje část řídicího pultu. Stejně tak je nabarven vnitřek rámu/závaží v místě stanoviště. Znázorněny jsou i dveře kabiny včetně pantů a stříbrných klik. V ochozu se nacházejí dekly písečnicku, krabovaný plech rovněž působí přirozeně. Na nádrži je velice jednoduše naznačen ukazatel hladiny nafty. Na střeše skříně nechybí zvedací háky, kryty reflektorů, anténa, píšťala a houkačky nad kabinou. Nejsem si ale zcela jist přesností jejich umístění, houkačky by měly být vyosené a posunuté nad první okno, anténa TRS by na tomto provedení neměla být vůbec. A i ta má špatnou polohu.

Skříň na rámu drží díky dvěma zámkům uprostřed lokomotivy. Ty pronikají rámem do spodní strany DPS a dostaneme se k nim po sejmutí nádrže, která drží na čtyřech malých zámcích. Musím podotknout, že stáhnutí skříně z rámu mi chvíli trvalo. Jednak je nutno brát zřetel na zábradlí a madla, takže musíme model držet opatrně, jednak zámků dost pruží a jejich odehnutí se současným povysunutím skříně vyžaduje špetku trpělivosti a cviku, jednak chce stažení skříně trochu síly. Po jejím sejmutí se dostaneme k hlavní DPS, na níž jsou připojeny dvě malé čelní desky s osvětlením. Rozhraní Next18 je umístěno u čela v delším představku ze spodní strany DPS a přístup k němu je i bez demontáže hlavní DPS, místa je tam dostatek. Prostor pro reproduktor v případě ozvučení se nachází ve vybrání nad motorem, jak uvádí přiložený návod. Počítá se s malou kostkou Zimo s odříznutou ozvučnicí. Kontakty reproduktoru by se měly spojit s kontakty na spodní straně hlavní DPS, není tedy nutno tahat kablíky ani nic pájet.

Délka modelu přes nárazníky činí 113,4 mm, což je velice přesné. Po přepočtu vychází 13.600 mm, na rámu je uvedeno 13,58 m. Průměr dvojkolí svými 8 mm odpovídá reálným 960 mm, nová dvojkolí na skutečném stroji měřila 1000 mm, opotřebovaná 920 mm. Sběr proudu obstarávají všechna kola, a to včetně dvou bandážovaných.

Pohon a jízdní vlastnosti

Kocour je po konstrukční stránce podobný staršímu Hektorovi. Pohon zajišťuje 5pólový motor Mashima opatřený dvěma setrvačníky o průměru cca 11,5 a síle 5,5 mm. Jízda je po zajetí naprosto klidná, tichá a plynulá. Výkon je přenášen na všechny čtyři nápravy, dvě kola (vždy levé krajní po směru jízdy) jsou „obutá“ do bandáží. Převody jsou dostatečně promazány, což se po pár hodinách jízdy na zkušební okruhu projevilo mastnotou a nečistotou nachytanou na sběračích. Díky kovovému rámu činí hmotnost **131 g**. Není to mnoho, ale mohlo to být horší. Rozjezd nastává při napětí **3,2 V** s odběrem **44 mA** rychlostí přibližně **10 km/h**. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí **90 km/h**, což je nejvyšší rychlost předlohy, a odebírá **51 mA**. Dojezd při přerušení napájení v maximální rychlosti je **33 mm**.

Lokomotiva zvládá plechové kolejivo o poloměru 286 mm i výjimečně používané modelové o poloměru 267 mm. Při zatěžkávací zkoušce v protioblouku R 320 mm (kolejivo Kuehn) ve stoupání 36 ‰ vytáhl Kocour bez prokluzu vlak o 26 nápravách – 13 dvouosých vozů o velkém rozvoru (Kbkks, Gbkqs, Gbs, Rybák apod.). Bylo to však již na hranici jeho možností. V okamžiku, kdy byl celý vlak ve stoupání, vzal si motor při 8 V proud 77 mA a samozřejmě bylo patrné znatelné zpomalení.

Závěr

Model má několik negativ. Některá lze vyřešit reklamací, některá svépomocí, některá vůbec. I přesto na mě působí velmi dobře, a to z několika důvodů. Jednak se až na výjimky celkem přesně drží správných rozměrů, což je jeden ze základních předpokladů, jednak má výborně provedenou povrchovou úpravu. To jsou pro mně spolu s dobrými jízdními vlastnostmi a celkovým dojmem stěžejní záležitosti, které by v dnešní době a při současných technologických možnostech měly být samozřejmostí. Zajisté nelze nikdy očekávat 100% věrný a přesný model, mrzí mne ale fakt, že se výrobce dopustil v několika případech zbytečných (nechci psát školáckých) chyb, bez nichž bychom se do zajista obešli. Možná by bylo vhodné při vývoji více naslouchat modelářům a jejich námětům, ta možnost zde byla. Shrnu to asi takto: „Dobrý, ale mohlo to být lepší.“

Dokumentaci k modelu naleznete [na webu výrobce](#). Informace o předloze jsou [na Wikipedii](#) nebo v [Atlasu lokomotiv](#).

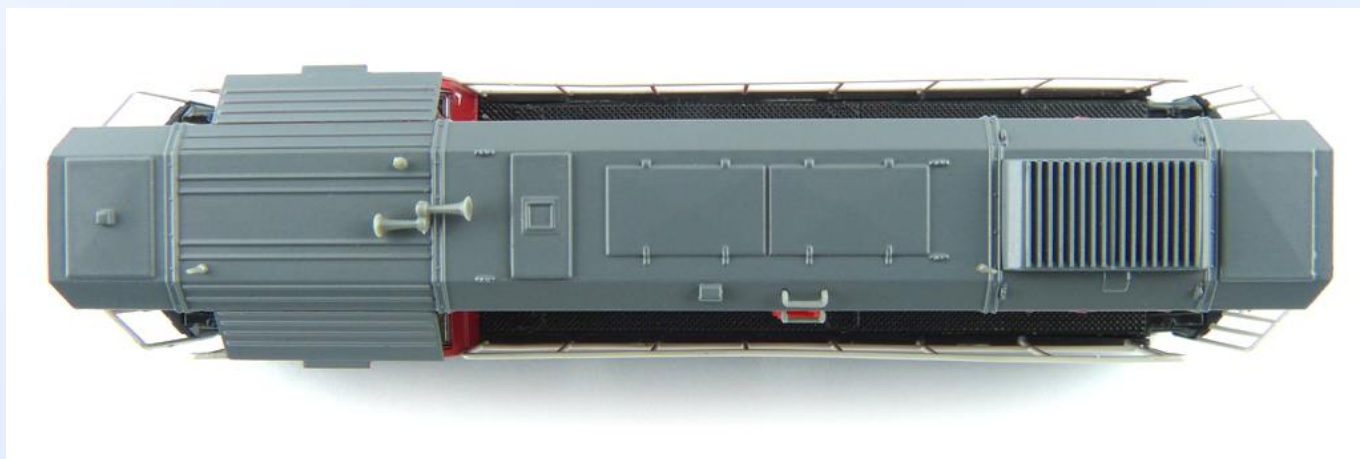
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



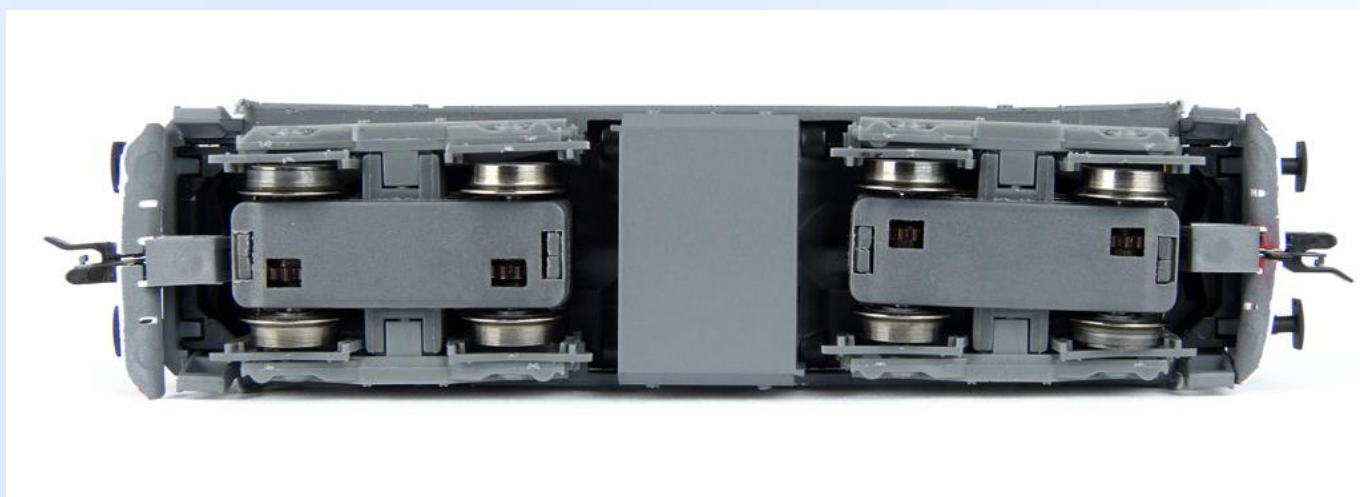
Obr. 1: Pohled na levý bok lokomotivy. Masky u delšího představku je viditelně křivá.



Obr. 2: Pohled na pravý bok. Zde je s maskou pod kabinou stejný problém.



Obr. 3: Střecha se všemi doplňky.



Obr. 4: Spodek pojezdu. I zde je patrná nerovnost masek (levá horní a pravá dolní).



Obr. 5: Kabina strojvedoucího.



Obr. 6: Logo ČKD a výrobní štítek.



Obr. 7: Vnitřek kabiny, světlovody, reflektor.



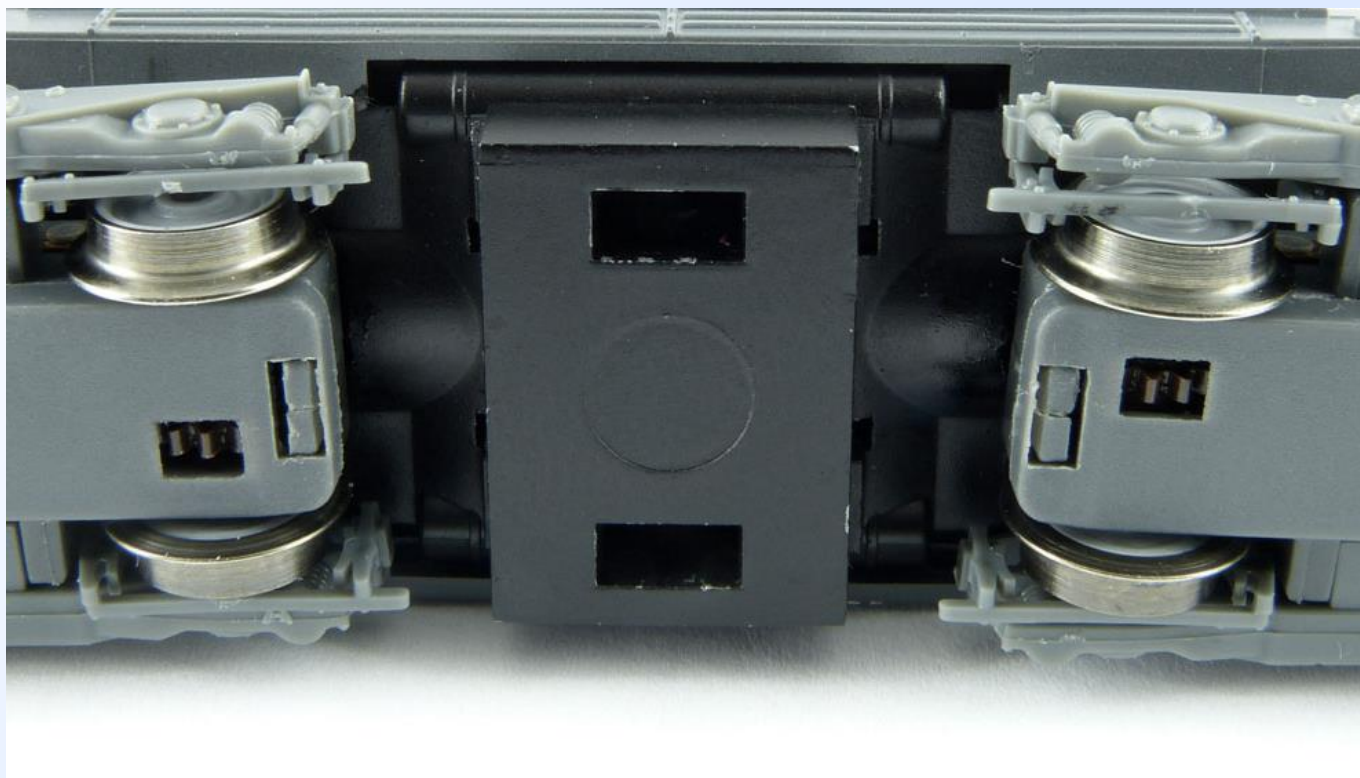
Obr. 8: Vrchní strana ventilátorů s natištěnou mřížkou.



Obr. 9: Spodní strana ventilátorů se znázorněnými lopatkami.



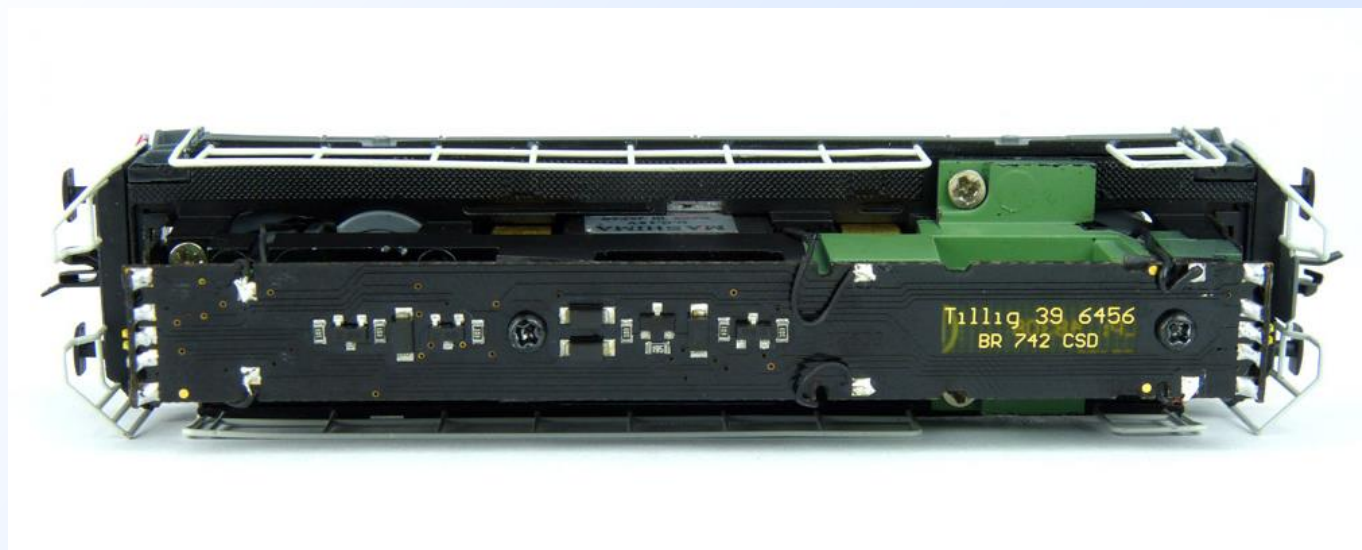
Obr. 10: Střešní žaluzie přesahují přes okraj, navíc mají být stejně jako boční žaluzie zavřené. Na otřep netřeba upozorňovat.



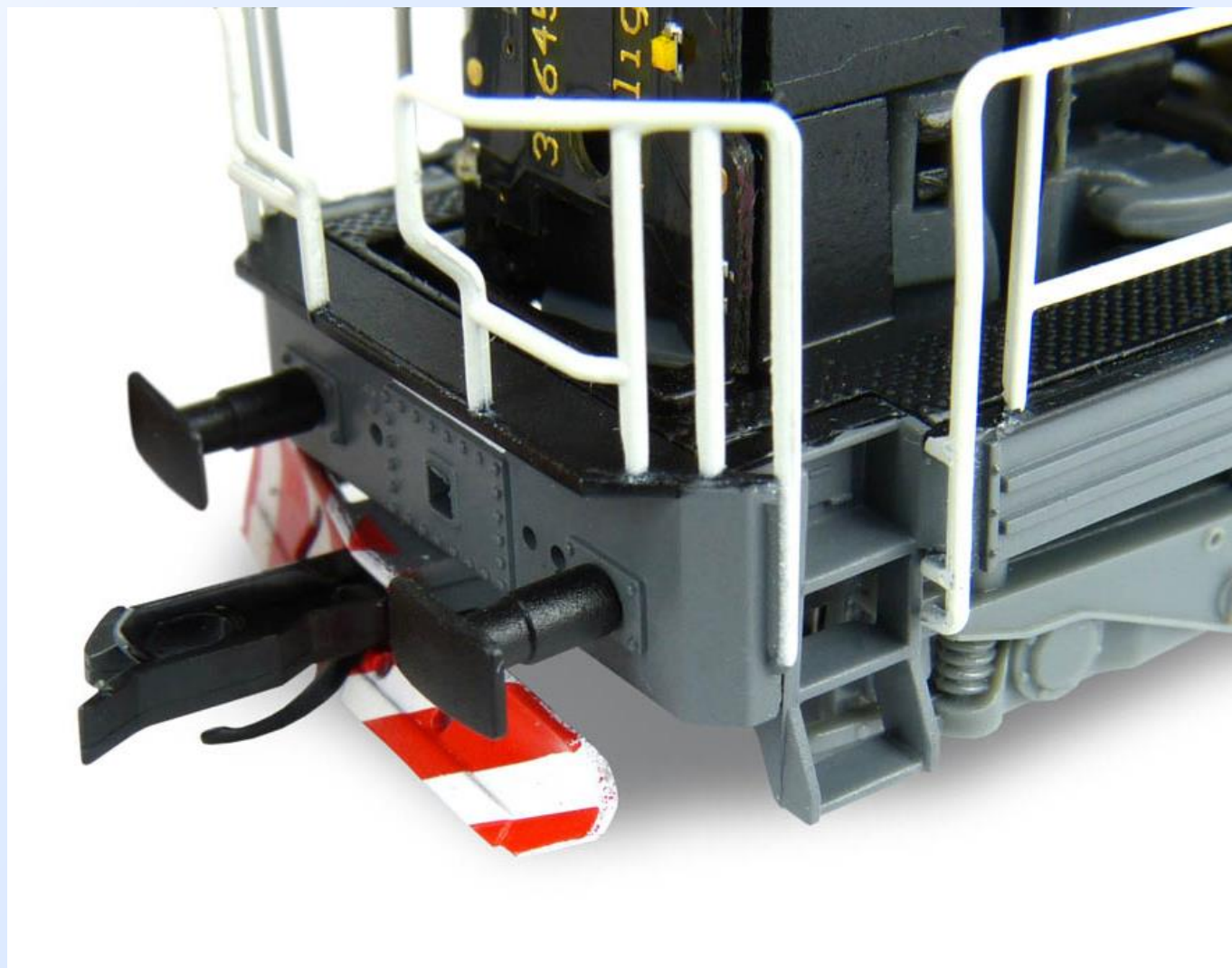
Obr. 11: Pohled na kovový rám po sejmutí nádrže. Vidět je i vzduchojem za bočnicí rámu, takže T 448.0/740 je jistá.



Obr. 12: Odkrytý pojezd modelu. Vlevo na spodní straně DPS je vidět rozhraní Next18 s analogovou propojkou.



Obr. 13: Pohled shora na hlavní DPS.



Obr. 14: Vychýlená kinematika s pluhem.



Obr. 15: Čelní osvětlení.



Obr. 16: Koncové osvětlení.



Obr. 17: Celkový pohled na model.



Obr. 18: Model v provozu na kolejišti.