

MOTOROVÁ LOKOMOTIVA V 100 DR (28.5.2007)

Spoluautor fotografií: Jiří Sládek

Před lety, přesněji v katalogu BerlinerTTBahnen na rok 1979 (bez záruky), se jako novinka objevil model dieselové lokomotivy BR 110. V Německu byl tento stroj naprosto běžný, byla to taková německá Všudybylka, a jeho využití rozmanité, tudíž bylo „nevyhnutelné“, ztvárnit jej rovněž jako model. Model figuroval v katalogu až do druhé poloviny 90. let, prodělal pouze změnu v provedení čelního osvětlení (pokud je mi známo). Imitace světél ze „třpytivých kamínků“ (obrázek 1) byla nahrazena skutečným osvětlením. Byla-li na modelu v tomto období provedena ještě jiná změna, to nemohu ani potvrdit, ani vyvrátit. V roce 1998 už se objevil v novinkách také jako model lokomotivy V 100, ovšem již kompletně přepracovaný, s novým pojezdem, skříni i s nově provedeným osvětlením. Všichni ale víme, jak to s novinkami u Tilligu chodí. V katalogu se stále objevovala fotografie skutečné lokomotivy. Teprve katalog na rok 2002 ukázal model, u něhož stála poznámka „Handmuster“.

Obecně

Ačkoli je tento model již nějakou dobu na trhu, neplánoval jsem, že bych si jej pořídil. Ale plány jsou jedna věc, skutečnost druhá. Jako již několik modelů dříve, i tento jsem si pořídil částečně z nostalgie. Míval jsem původní BTTB model a byl mým oblíbeným. Přestože, jak je na fotografii 2 patrné, nebyl jeho pojezd řešen úplně šťastně, jezdil dobře a tažná síla byla dostačující (pro mé původní kolejiště určitě). Pojezd byl postaven na stejném principu, jako u lokomotivy BR 107 DR (V 75 DR, T435 ČSD – prostě Hektor... – obrázek 3), jen byl delší. Jednalo se vlastně o 2-nápravový rám, k němuž byly připojeny řekněme „běhouny“. Tedy v modelu se v žádném případě nejednalo o lokomotivu s uspořádáním náprav B'B', nýbrž spíše 1'B1'. I tak mi ale lokomotiva při jednom obývákovém testu napříč pokojem utáhla 40 vozů všeho druhu (veškerý můj arzenál v té době). Jedna ze dvou hnaných náprav byla opatřena bandážemi na obou kolech (obrázek 4), sbírání proudu zajišťovaly zbylé tři nápravy.

Vzhled

Povrchová úprava současného modelu je zpracována velice dobře, nápisy jsou ostré, dobře čitelné, dokonce i ty nejmenší, které pouhým zrakem přečte jen málokdo (obrázky 5, 6 a 7). Snad jen boční tabulky s číslem stroje mohly mít pravoúhlé rohy. Moje verze modelu V 100 034 DR je opatřena dvěma podélnými bílými pruhy (obrázek 8), rovněž naprosto perfektně vyvedenými. Spodní širší pruh je v úrovni čelních světél, vrchní, slabší, v úrovni menších koncových světél. Všechna světla, tedy všech pět na každém čele, jsou opatřena bezchybným stříbrným potiskem obroučky (obrázek 9).

Narozdíl od modelu BTTB je současné provedení Tillig obohaceno o množství dodatečně osaditelných doplňků. Při pohledu na deset vtokových rámečků s mnoha madly, háhy, hadicemi apod. přijdou asi na nejednoho modeláře mrákoty. Není se však čeho obávat. Spousta je jich v balení navíc, což není rozhodně na škodu. Pokud dobře počítám, svůj model jsem vyšperkoval 36 (slovy šestatřiceti) kousky doplňků (obrázky 10, 11 a 12). Věnoval jsem tomu necelé dva večery. Kdo bude mít model jen do vitriny, může si dovolit nalepit i brzdové hadice. Při běžném provozu to však není možné, neboť by překážely spřáhlu při jeho vychylování v oblouku. Pro všechny doplňky jsou ve skříni i v rámu modelu připraveny otvory.

Modeláři-sběratelé, kteří si nelibují v prohánění vlaků na kolejišti, si mohou/mohli pro „dekorační účely“ poříditi levnější variantu modelu BR 110 DR bez pohonu pod katalogovým číslem 02593 (v době vzniku je to již výběhový model).

Nárazníky u modelu, stejně jako ve skutečnosti, jsou provedeny způsobem „pravý vypouklý, levý plochý“ (obrázek 13). V plechu na ochozu kolem skříně jsou dobře patrné protiskluzové rýhy (obrázek 14).

Samotná skříň modelu je vyvedena ze dvou dílů (obrázek 15). Při demontáži je nejprve nutné odstranit kabinu strojvedoucího opatrným vyhnutím jejích boků ven na obě strany. Ta

na hlavní části skříňe drží díky čtyřem zámečkům (obrázek 16), zapadajícím do výřezů ve spodní části (obrázek 17). Hlavní část skříňe s představky je v rámu uchycena rovněž čtyřmi zámečky (obrázek 18), ty se zaklesávají do drážek v rámu, pro demontáž je naopak nutno boky mírně zatlačit dovnitř. Navíc je potřeba opět mírným vyhnutím ven uvolnit střední část skříňe pod místem kabiny strojvedoucího, která zapadá pod malý přídavný plošný spoj (obrázek 19), přidaný na bok hlavního plošného spoje na vrchní části rámu. Tím výrobce vyřešil i volný průhled skrz stanoviště strojvedoucího, neboť tento plošný spoj je nejvyšším místem celého pojezdu a je v úrovni vršku vnitřní části představek, v nichž je celý mechanismus ukryt.

Věrnost detailů na skříni, jako jsou ventilátory, žaluzie, mřížky a další drobnosti, nemohu objektivně posoudit, neboť předlohu dostatečně neznám, ale dle recenze v ŽM 4/2002 je i toto provedeno pečlivě a věrně.

Od července 2006 jsou již všechny nově vyráběné modely Tillig opatřeny novým typem spřáhla. Nejinak tomu bylo i v mém případě. Díky kulise krátkého spřáhla, jíž je model opatřen, je při spojení s jiným vozidlem s kynematikou dosaženo zkrácené mezery mezi nárazníky, v praxi tato činí asi 2,7 mm – zkoušeno s vozem Pao od Roco (obrázek 20).

Osvětlení

Model má funkční osvětlení včetně koncových červených světel. Provedeno je pomocí šesti SMD ledek, dvě žluté a jedna červená na každém čele (obrázek 21). Pro vrchní světlo je samostatná dioda, pro dvojici spodních žlutých i červených světel na každém čele je vždy společná dioda, jejíž světlo je rozvedeno jednoduchými světlovody (obrázek 22).

Pohon a jízdní vlastnosti

Rám pojezdu modelu je kovový, celý pojezd je těžký 93 gramů, pohon modelu zajišťuje kvalitní 5-pólový motor. Případná výměna uhlíků je velmi snadná. Stačí jen vyšroubovat pouzdro (obrázky 23 a 24), nahradit starý uhlík novým a pouzdro opět našroubovat. Jen je nutno dát pozor, aby nám nevypadla přítlačná pružinka a někde se nezatoulala. Výkon motoru je pomocí kardanu (obrázek 25) přenášen na všechny 4 nápravy (což je zásadní rozdíl mezi tímto a původním BTTB modelem), dvě z nich (u vnitřních krajů podvozků) jsou pro zvýšení tahu opatřeny bandážemi, vždy na jednom kole (obrázek 26). K překonání výpadků napájení pomáhají dva setrvačníky o průměru 13 mm a délce asi 5,8 mm (obrázky 23 a 27). Dojezd modelu při ztrátě napájení z plné rychlosti je díky tomu přibližně 216 mm. Jízda je velice tichá, plynulá, je slyšet jen slabý bzukot, který se mírně zvýší při vyšších rychlostech.

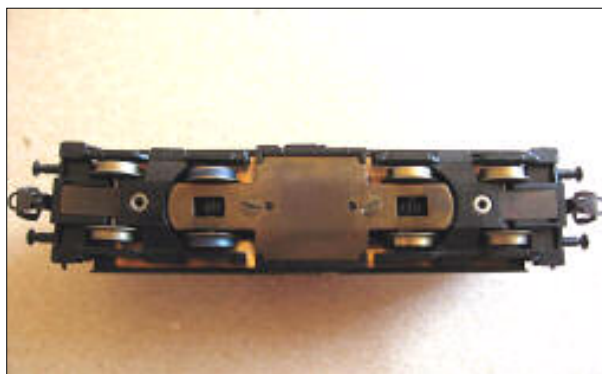
Závěr

Model lokomotivy V 100 (nebo BR 110 a další varianty) je opět jedním z opravdu vydařených kousků firmy Tillig. Ať už po vzhledové, nebo po provozní stránce, splňuje model požadavky i náročných modelářů. Využití na kolejišti je, stejně jako v reálu, prakticky univerzální. Dobrou zprávou je i to, že lze model použít rovněž na kolejištích, která znázorňují provoz ČSD/ČD, neboť u nás je též možno tuto lokomotivu spatřit. Jako model T476 v oranžovém provedení byla vyrobena v limitované sérii v roce 2003 pro TT-víkend ve Vřestarech.

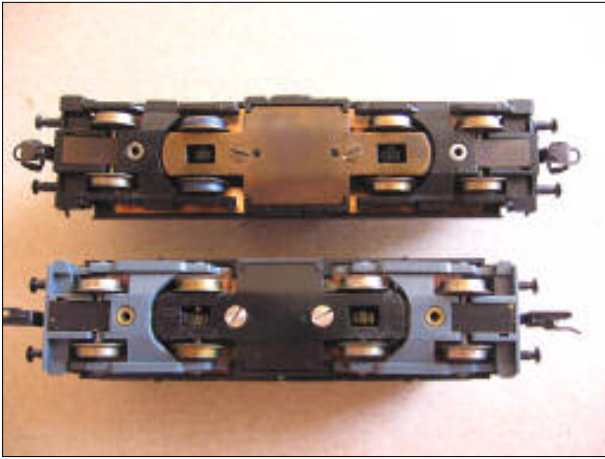
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



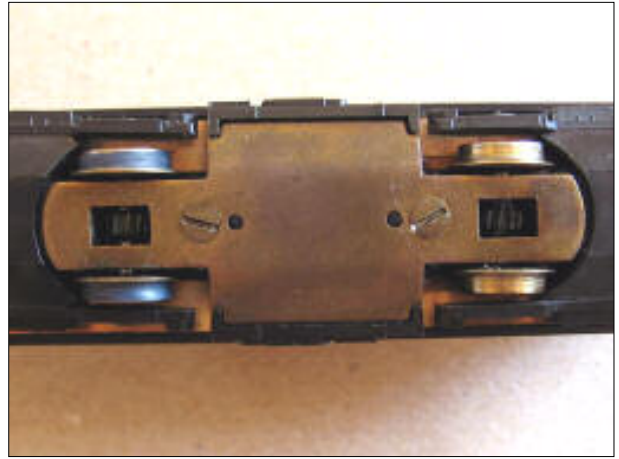
Obr.1 – Imitace osvětlení u původního modelu BTTB



Obr.2 – Pojezd původního BTTB modelu



Obr.3 – Pojezd původní BR 110 a T 435 BTTB



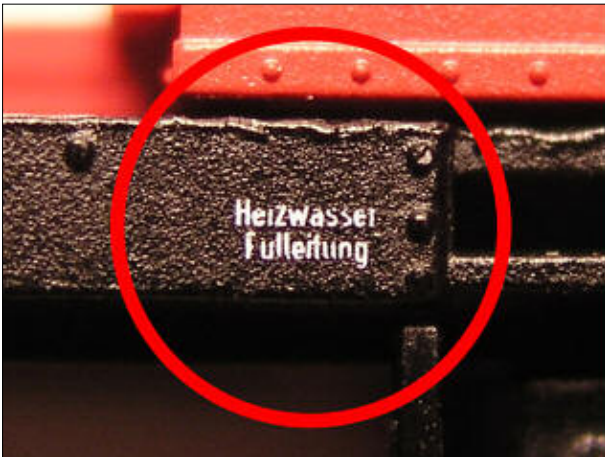
Obr.4 – Bandáže u původního modelu BTTB



Obr.5 – Nápisys na modelu Tillig



Obr.6 – Nápisys na modelu Tillig



Obr.7 – Nápisys na modelu Tillig



Obr.8 – Detail bílých pruhů



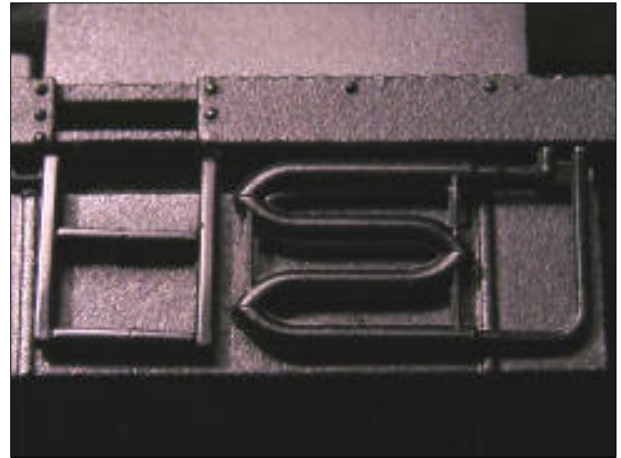
Obr.9 – Detail obrouček kolem světel



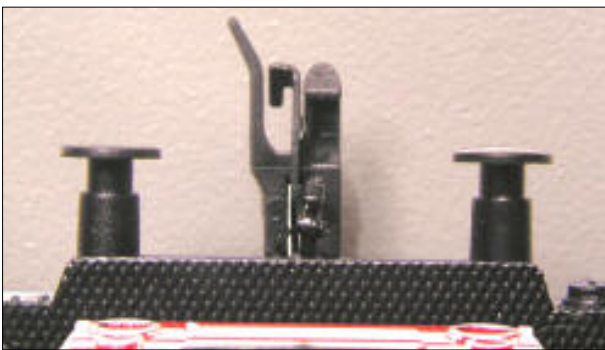
Obr.10 – Dodatečně doleповané doplňky



Obr.11 – Dodatečně dolepané doplňky



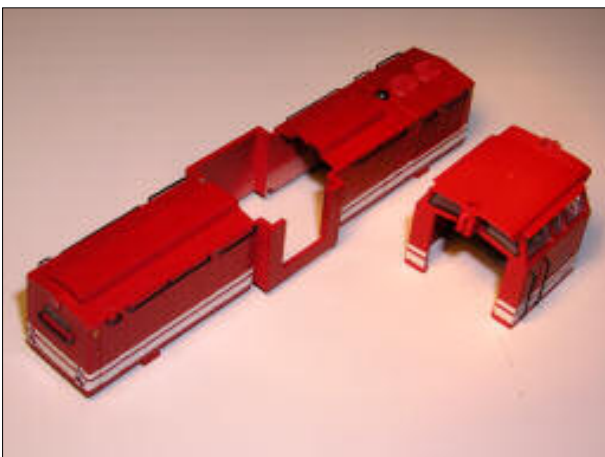
Obr.12 – Dodatečně dolepané doplňky



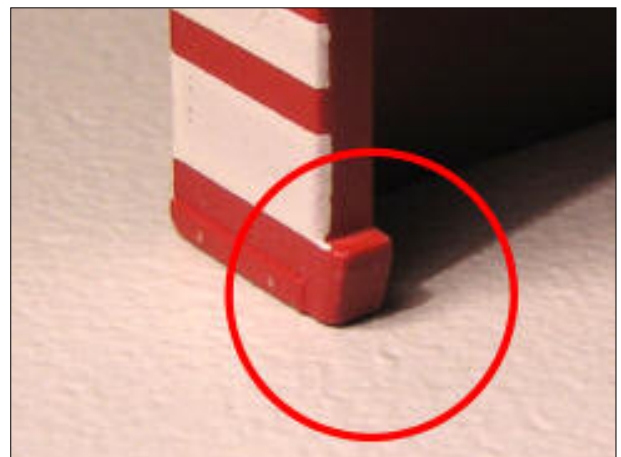
Obr.13 – Plochý a zaoblený nárazník



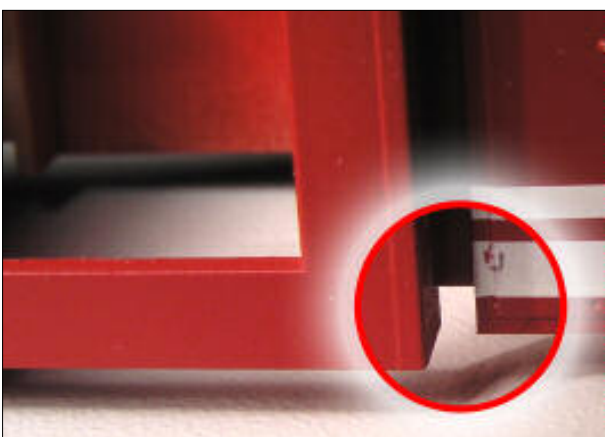
Obr.14 – Plech ochozu kolem skříně



Obr.15 – Dvojdílná skříň lokomotivy



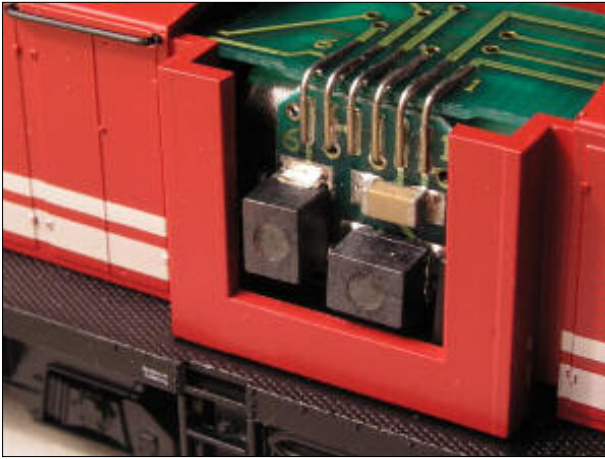
Obr.16 – Zámky na kabině strojvedoucího...



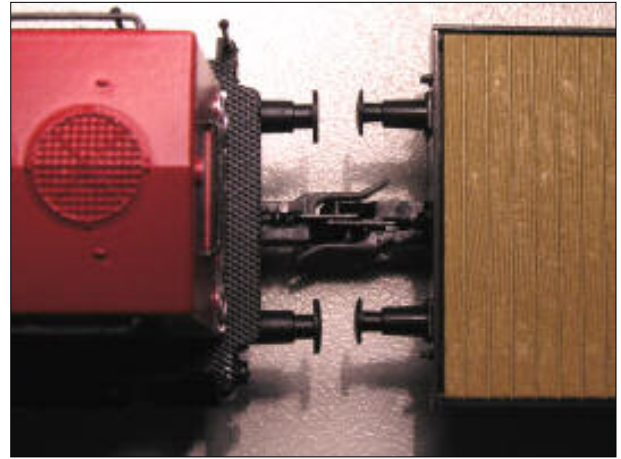
Obr.17 – ...které zapadají do zářezů ve skříně



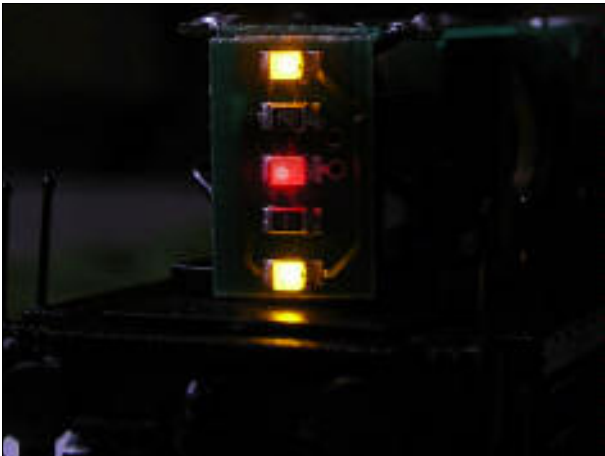
Obr.18 – Zámky na spodním dílu skříně



Obr.19 – Malý plošný spoj na boku rámu



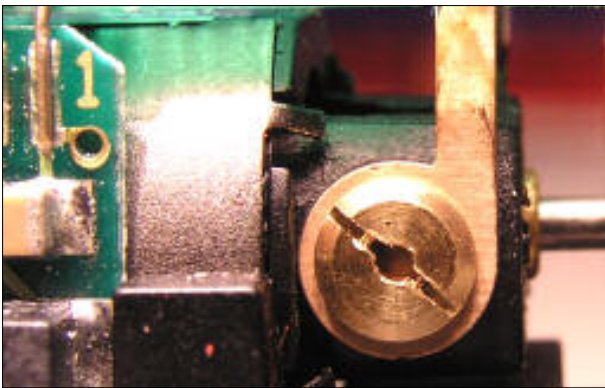
Obr.20 – Vzdálenost mezi nárazníky je asi 2,7 mm



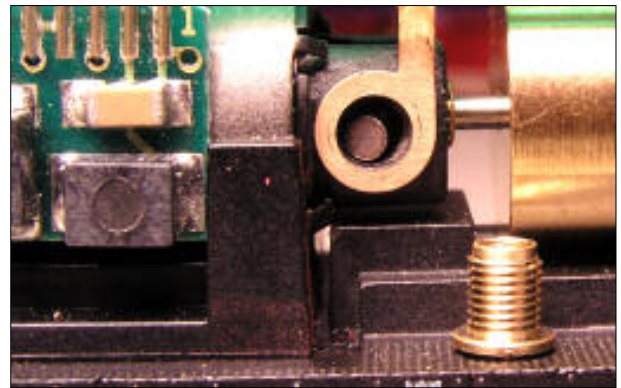
Obr.21 – Dvě žluté a jedna červená SMD ledka



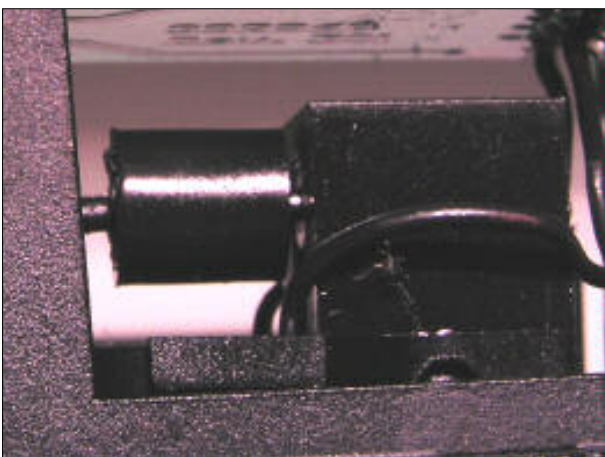
Obr.22 – Světlovody na čele skříně



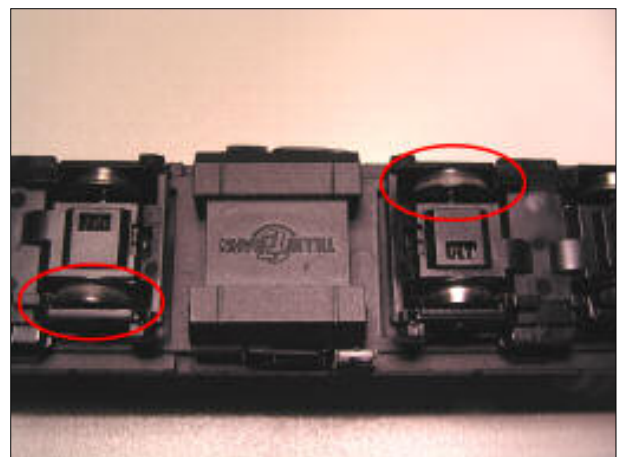
Obr.23 – Pouzdro uhlíku



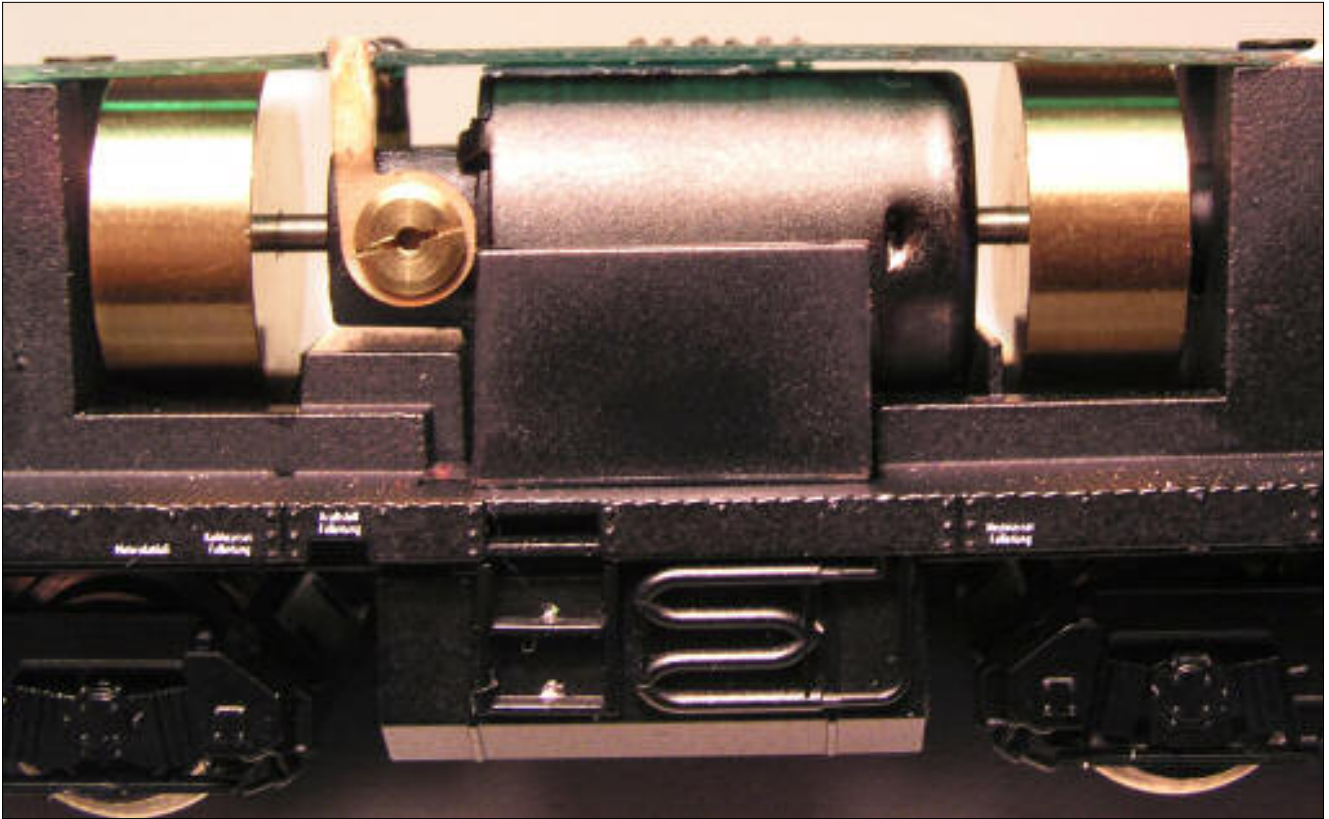
Obr.24 – Demontované pouzdro uhlíku



Obr.25 – Podvozky jsou poháněny pomocí kardanů



Obr.26 – Dvě vnitřní nápravy mají po jedné bandáži



Obr.27 – Díky sertvačnickům má lokomotiva dojezd z plné rychlosti 216 mm



Obr.28 – Lokomotiva V 100 DR v plné parádě