

NOVÉ SPŘÁHLO TILLIG (19.9.2006)

Spoluautor: Jiří Sládek

Nastal čas, kdy i my, modeláři ve velikosti TT, jsme se konečně dočkali spřáhla, které spolehlivě a lehce dokáže spojit vozy bez toho, že bychom museli rukou zasahovat do vlaku a upravovat spojení. Spřáhlo, které bylo dodáváno k modelům TT až do července 2006, má již letitou historii. Poprvé se v katalogu BerlinerTTBahnen objevilo tuším v roce 1978 a nahrazovalo tehdejší celokovové robustní spřáhlo Zeuke. Také prošlo vývojem a dočkalo se několika provedení (LPH, Detail a další), nicméně princip zůstal stejný a relativní spolehlivost a funkčnost rovněž. Pravdou ale je, že spřáhla, jež se začala objevovat na nových vozech Tillig s kulisou krátkého spojení, k té spolehlivosti mnoho nepřispěla. Spíše naopak. Jak již bylo rozebíráno v článku *Spřáhlo Tillig* ze dne 4.2.2005, samočinné spojení této nejnovější varianty dost dobře nefunguje, ve většině případů se vozy svěšují pouze na jeden třmen, což má často za následek rozpojování vlaku během jízdy, převážně pak na nerovných úsecích, jakými jsou například zhlaví stanic, nebo méně přesné spoje částí kolejí. Pokud se však zaklesnutí obou třmenů náhodou podaří, je potom problém vozy rozpojit.

Nejspíše i firma Tillig zaznamenala nespokojenost s tímto spřáhlem, nebo prostě chtěla udělat razantní změnu a modernizaci v oblasti „tčíkových“ spřáhel a na světlo světa přivedla zcela novou konstrukci, která dle všeho výše zmiňované problémy odstraní. Vzhled i funkčnost nového spřáhla je v jádru velice jednoduchá, ale přesto účinná. Skládá se ze dvou součástí, tedy z plastové hlavy (obrázek 1), která má na jednom konci upínací zámeček stejně jako dosavadní spřáhlo a na konci druhém plošky, jež navádí sousední spřáhlo, a z háčku z tmavého magnetického kovu (obrázek 2), který má za úkol zaklesnout se do hlavy spřáhla sousedního vozu. Kompletace tohoto spřáhla je velice jednoduchá. V plastové části je slabá „osička“ (obrázek 3), na kterou se po provlečení kovového háčku nasadí malý zoubek (obrázek 4) na jeho konci. Tato osička slouží jako opěrný (nebo otočný) bod pro háček, který se v momentu svěšování, resp. rozvěšování vozů zvedá. Jak již bylo zmíněno, háček je z magnetického kovu, je tedy možno provádět rozvěšování vozů pomocí magnetu, můžeme použít například notorický známý šroubovák od BTTB/Tillig.

Jak ukazují obrázky 5, 6 a 7, spřáhlo ve verzi pro kulisu dle NEM 358 je použitelné jak pro modely Tillig (to je samozřejmé), tak i pro modely Roco a nové vozy Loco s kulisou Loco (Ztr či Vtr), nebo s kulisou Tillig (Utz). U modelů Tillig (obrázek 5) je montáž nejjednodušší. Stačí pouze „vycvaknout“ původní spřáhlo a nahradit jej novým. U dalších dvou jmenovaných je nutno nejdříve opatrně sundat kryt uložení, který v obou případech drží na dvou postranních zámečcích. Rozdíl je pouze v tom, že u Roco je nasazen seshora (obrázek 6), u Loco zesponu (obrázek 7). Uložení vlastního spřáhla je pak téměř stejné.

Pokud čekáte, že po výměně spřáhel budou vozidla nárazník na nárazník, musím vás malinko zklamat, není to tak úplně pravda. Obrázky 8, 9 a 10 vykrešlují, jak to vlastně s tou vzdáleností je. Na obrázku 8 je motorový vůz VT 137 s řídicím vozem, na obrázku 9 dva vozy Ca (vše Tillig) a na obrázku 10 vozy Vtr od Loco. Jak je vidět, ke spojení nárazník na nárazník nám ještě kousek chybí. Vzdálenost je velká přibližně od 1,5 do 2,3 mm, záleží na typu vozidla.

U kulisy Loco je nutno dát si pozor ještě na jednu věc. Je totiž mírně šikmo dolů, což mělo při použití posledního Tillig spřáhla blahodárný vliv na jinak problematické spojování a rozpojování. Díky této vlastnosti problém prakticky odpadl, ovšem při použití nového spřáhla je nutno srovnat kulisu do vodorovné polohy, aby byla zajištěna stejná výška, jako u modelů ostatních výrobců. Pravdou však je, že občas naopak u modelů Tillig najdeme kulisu mírně šikmo nahoru. To je také potřeba řešit, neboť při spojení např. s loko BR 132 Roco, která má spřáhlo mírně dolů, by mohl nastat problém. V některých obloucích dokonce nastávala situace, kdy se hlava spřáhla na voze bokem přesmykla přes hlavu spřáhla na lokomotivě.

Také jsem měl u vozů Ztr a Vtr malinko obavu z tuhosti kulisy. Nové spřáhlo má pouze minimální vůli ve spoji. Předchozí typ přeci jenom tuhost kulisy vykompenzoval, neboť ve třmenech byla dostatečná vůle a nedocházelo k potížím. U nového spřáhla jsem měl obavy, protože při zkoušce „nasucho“, tedy mimo kolej na desce stolu, dovolilo spřáhlo pouze minimální vzájemné vychýlení vozů, při dosažení mezní polohy se již natáčel celý vůz, který jsem nedržel.

Klouzal po desce stolu, spřáhlo se jej snažilo držet stále ve stejném úhlu vůči drženému vozu. Posadil jsem tedy soupravu tří vozů Vtr na koleje a pomalu jsem „ručně“ přejížděl z přímé koleje do oblouku R 353. Pocítil jsem nijak závratné, ale znatelné zvýšení odporu. Tutéž soupravu jsem opatřil klasickým spřáhlem a odpor v oblouku byl o poznání nižší, i setrvačnost vlaku se zvýšila. Je tedy zřejmé, že spojení novým spřáhlem Tillig v kulise Loco je tužší (nebo chcete-li „méně ohebné“), nicméně problémy s vykolejováním vozů nenastávají, dokonce i výhybku proti hrotu do odbočky, která následuje bezprostředně za obloukem ve stejném směru, projel vlak naprosto bezchybně. Bez komplikací je i průjezd spojkou, tedy takzvaným „S-obloukem“. Koleje nakonec kulisu „donutí“ k vychýlení, mé obavy byly zbytečné.

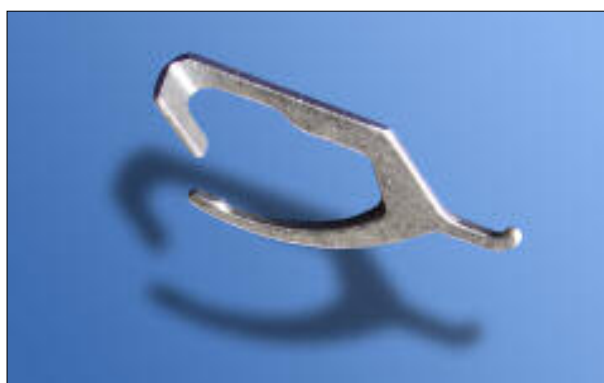
Na obrázcích 11 až 14 jsou ukázky chování různých vozidel s novým spřáhlem při průjezdu obloukem R 353.

Spřáhlo se mi zamlouvá, rozhodl jsem se tedy, že vozidla, která jsou připravena pro jeho montáž, postupně „přezbrojím“. V mém případě je to asi 20 vozů včetně BR 80, Br 132 a VT 137 s řídicím vozem. Vyřeší se jednak záležitost vzdálenosti mezi nárazníky (i když ne zcela), ale především odpadnou problémy se spřahováním/rozpřahováním vozidel.

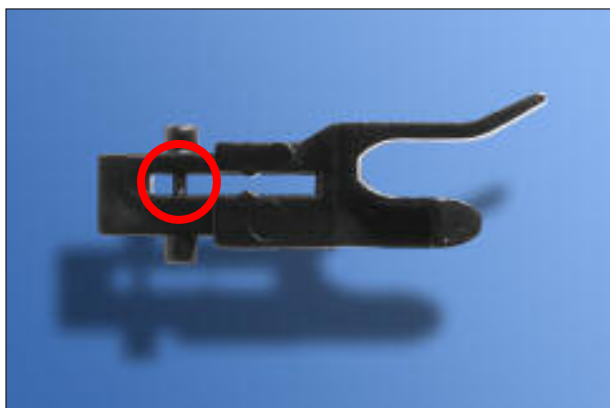
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



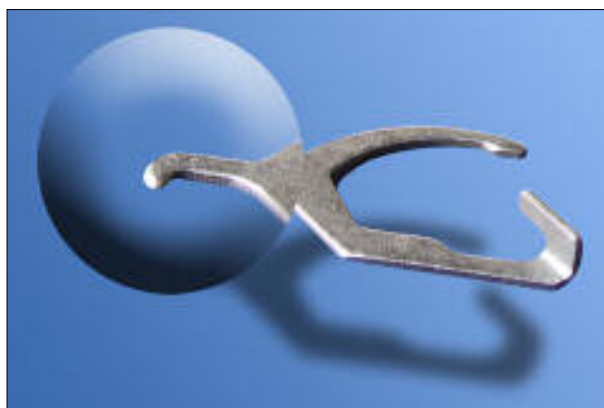
Obr.1 – Plastová hlava spřáhla s naváděcími ploškami



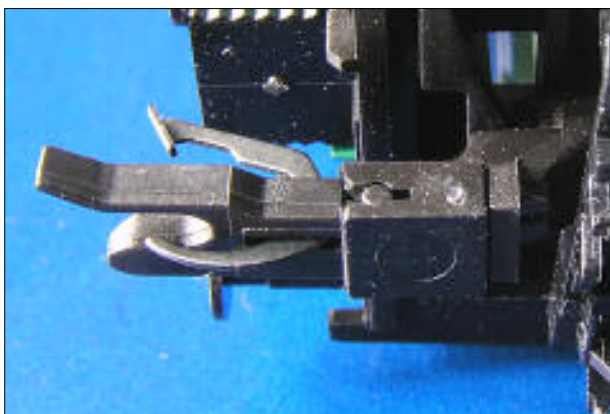
Obr.2 – Kovový háček spřáhla



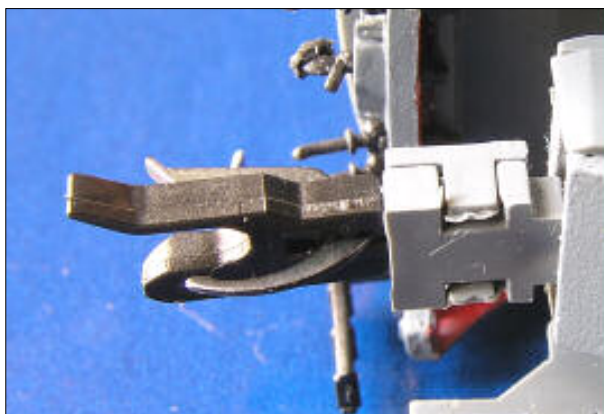
Obr.3 – O tuto osičku se opírá zobáček háčku z obr.4



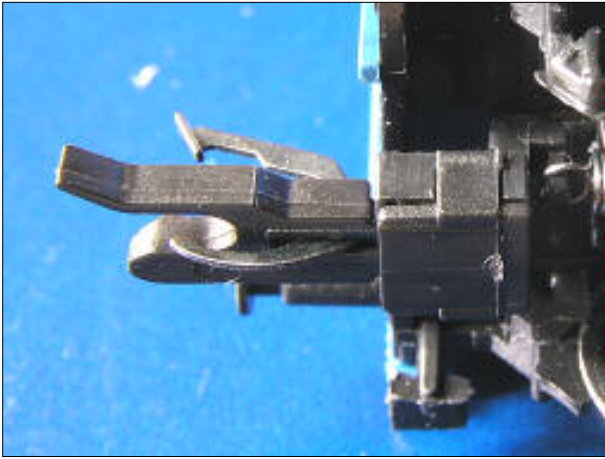
Obr.4 – Tento zobáček se opírá o osičku z obr.3



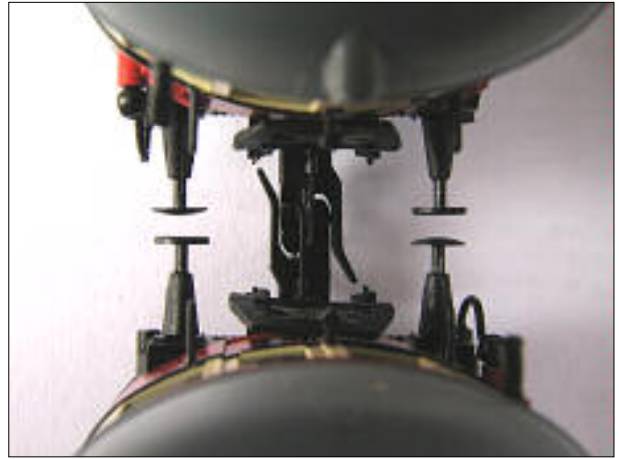
Obr.5 – Uložení spřáhla v kulise Tillig



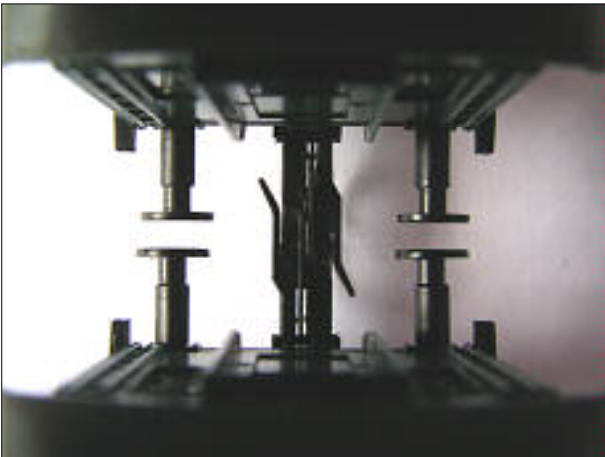
Obr.6 – Uložení spřáhla v kulise Roco



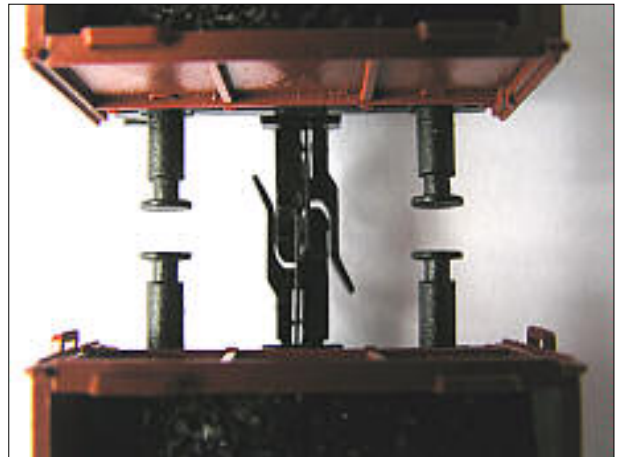
Obr.7 – Uložení spřáhla v kulise Loco



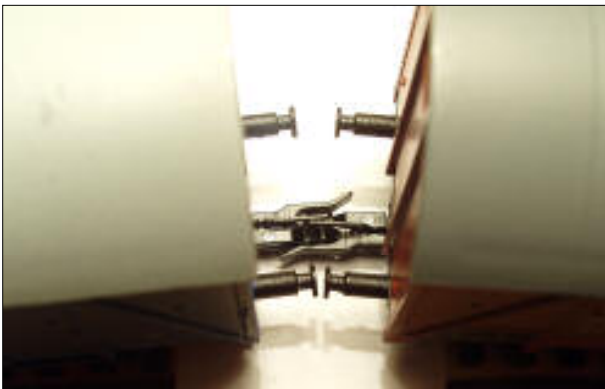
Obr.8 – Vzdálenost nárazníků u motoráku VT 137 (Tillig)



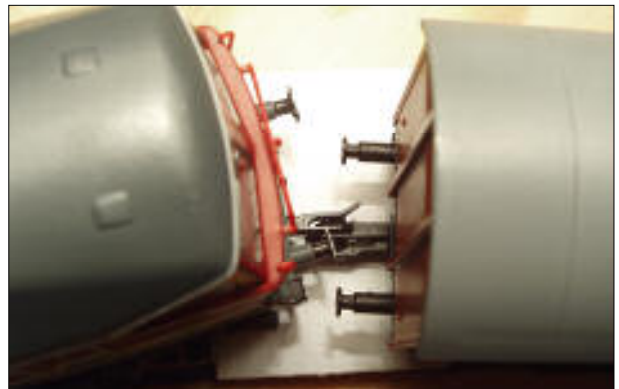
Obr.9 – Vzdálenost nárazníků u vozů Ca (Tillig)



Obr.10 – Vzdálenost nárazníků u vozů Vtr (Loco)



Obr.11 – Spojení Loco x Loco v oblouku



Obr.12 – Spojení Roco (dlouhé vozidlo) x Loco v oblouku



Obr.13 – Spojení Tillig x Loco v oblouku



Obr.14 – Spojení Roco (dlouhé vozidlo) x Tillig v oblouku