



V lednu roku 2015 firma Tillig vyrukovala s novinkou, která patrně potěšila nejednoho modeláře preferujícího parní lokomotivy ČSD. Tou novinkou je lokomotiva 377.0504, nabízená pod katalogovým číslem 02024. Sám vlastním stroj 377 od Roco, o této jsem tedy neuvažoval. Naštěstí si ji pořídil kamarád a kolega Martin Stejskal a poskytl mi ji jak ke zkušebním jízdám, tak

k nafocení a zpracování recenze, za což mu patří srdečné poděkování. Musím předeslat, že model se skutečně podařil a Tillig nabídl lokomotivu, na níž odvedl dobrou práci a nad níž zaplesá srdíčko každého milovníka páry. Jak po technické, tak po vzhledové stránce se model opravdu podařil.

Vzhled

Balení je téměř stejné, jako je tomu v poslední době i u ostatních modelů. Polystyrenová výstelka s igelitovou folií, ale navíc s jemným papírem, v nichž je model zabalen, to celé uloženo v kartonovém lůžku a zasunuté do kartonového pouzdra. Model je v balení rozdělen, tendr je zvlášť. Kolega si však polystyren upravil k obrazu svému, aby se tam lokomotiva dala ukládat zkompletovaná.

Detaily na modelu - trubky, ochozy kolem kotle, nýtování, madla atd. jsou znázorněny velice pěkně. Nechybí ani stanoviště strojvedoucího. Sice není tak podrobné jako u modelu Roco, ale naprosto dostatečné, když přihlídneme k faktu, že tam stejně není moc vidět, a to také díky tomu, že je budka opatřena i závěsy, aby lokomotivní četa netáhlo na záda. 😊 Potisk je dobrý, ale nikoliv výborný, což samozřejmě ukážou až detailní fotografie. Viděl jsem už lépe provedené popisky. Běžný pohled však nic neprozradí, nemluvě o tom, že málokdo má tak dobrý zrak, aby mohl dát model na „čitelnou“ vzdálenost k očím a ještě přitom byl schopen zaostřit. Text je mírně rozpitý a místy má „duchy“. Na pravé bočnici budky je název výtopny Bohumín nedotisknutý. Možná je to záležitost jen tohoto kusu, ovšem právě tento kus se mi dostal do spárů, takže to nemohu nezmínit.

Rozvody jsou plastové, imitace uhlí rovněž, skříň tendru je z kovového odlitku. Kdo by čekal, že v tendru najde rozhraní, je na omylu. Tentokrát je v kotli. Výrobce tam nainstaloval Next18 dle NEM 662. Přístup k němu je přes odnímatelná dýmniční vrata, na nichž je upevněn plošný spoj. V lokomotivě je též příprava pro reproduktor - kostka Zimo 10x15x8 mm. Elektrické spojení tendru s lokomotivou zajišťuje pásek se šesti vodiči, mechanické spojení pak vidlice, která se nasune do šachty na lokomotivě. Tendr tedy sám o sobě není pojízdný, na rozdíl od předchozích lokomotiv.

Na obou čelech je dvoubodové teple bílé LED osvětlení, které se přepíná dle směru jízdy. Vpředu, vzadu i mezi lokomotivou a tendrem jsou kinematiky. Spojení je sice rozebíratelné, ale kvůli možnému opotřebením výrobce nedoporučuje model zbytečně rozpojovat.

Další příjemnou věcí je fakt, že ač je v balení přiložen manuál a další dokumenty v němčině, je možno si k tomuto modelu stáhnout dokumentaci v elektronické podobě v českém jazyce! Inu, trvalo to. Má sice mouchy, ale lepší než nic. Uvidíme, jestli bude mít tato aktivita pokračující tendenci.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon modelu je uložen v tendru, zajišťuje jej 5-pólový motor se setrvačником. Hnané jsou pouze dvě nápravy, a to první a poslední. Obě jsou také opatřeny bandážemi na obou kolech. Ty jsou nově čiré místo původních tmavých. Sběr proudu zajišťují všechna kola tendru, tedy i ta bandážovaná, a všechna tři spřažená dvojkolí. Je to naprosto dostačující. Ani v případě, že bychom nebrali v úvahu sběr bandážovaných kol, sbírá proud pět dvokolí, což naprosto vyhovuje. Při jízdách lokomotiva ani jednou necukla, neblíkla, nezadrhla se. Tendr váží **110 gramů**, celý model **161 gramů**. Jízda modelu je velmi tichá, klidná a plynulá.

Spřažená dvojkolí mají dostatečnou boční vůli. Zpočátku jela často smykem. Po zjetí již mají lehčí chod, ovšem občas se ještě v ostřejším oblouku na okamžik zablokují, neboť samotná lokomotiva je dosti lehká. Kola modelu jsou černá, což modelu tak nějak přidává na eleganci. Vypadá to prostě dobře. Loukotě jsou velice jemné. Nejmenší výrobcem uvedený průjezdný poloměr je 310 mm. Zkoušky na plechovém kolejivu o poloměru 286 mm dopadly sice také úspěšně, ale spřažené nápravy se již často blokovaly. Každopádně lokomotiva projela i inflexi v obou směrech nižšími i vyššími rychlostmi bez nehody.

Rozjezd nastává při napětí **2,5 V** rychlostí **3,7 km/h** s odběrem **51 mA**. Maximální rychlost při 12 V je **119,5 km/h**, odběr proudu **70 mA**, z plné rychlosti dojíždí **47 mm**. Přepočtených 100 km/h. dosahuje při **10,4 V** a odběru **71 mA**.

Závěr

Doporučit? Jednoznačně ano. Zanedbatelným negativem je trochu horší kvalita potisku, která však v praxi nijak nevyjde najevo. Druhou věcí je cena, která se již blíží malosériovým modelům typu Beckmann. Ale v tomto případě modelář alespoň nemusí řešit problémy s jízdou a nemusí model nijak upravovat (snad jen promazat spřažené nápravy), aby byl plnohodnotně použitelný, což je dnes, samozřejmě obecně myšleno, spíše výjimka. Sám mám zkušenosti.

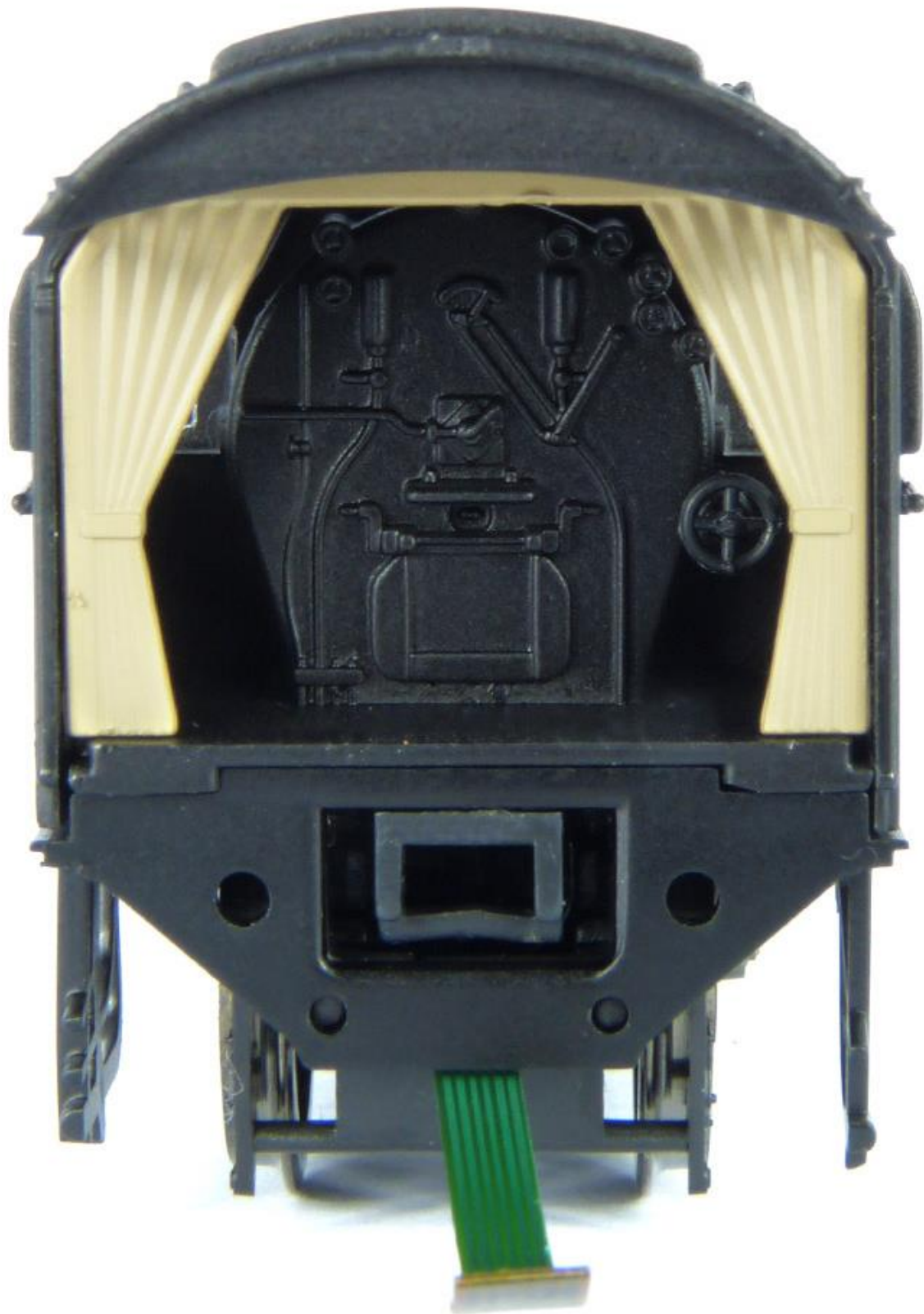
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu. Zmiňovaný jemný papír na fotce není, majitel jím již nedisponuje.



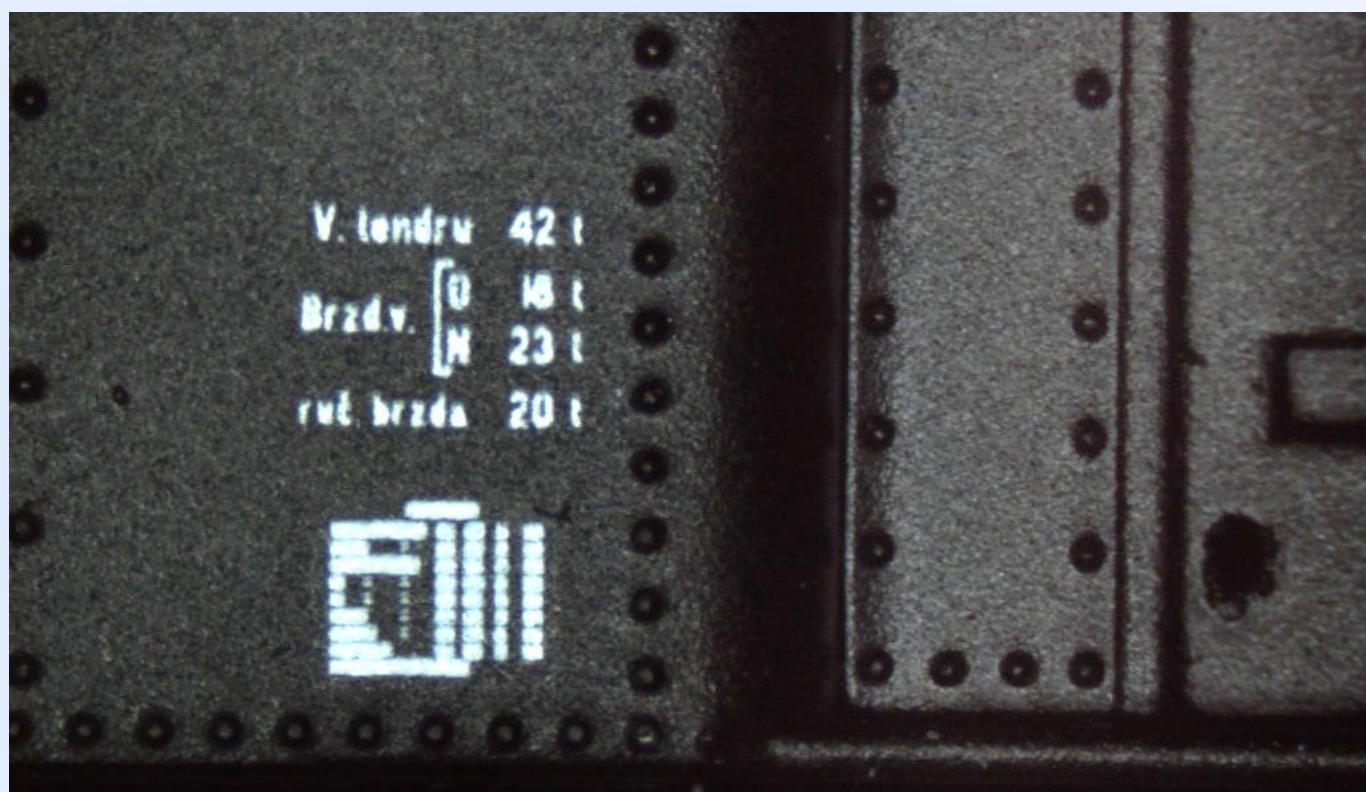
Obr. 2: Boční pohled na lokomotivu.



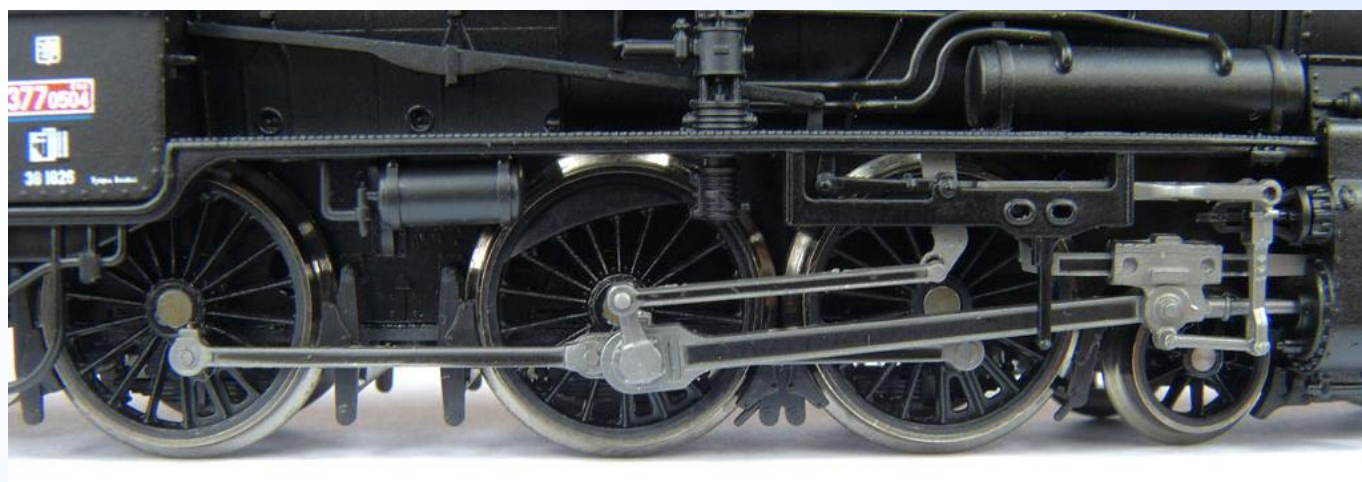
Obr. 3: Pohled na stanoviště.



Obr. 4: Detail nápisů na budce. Vpravo dole nedotíštěný nápis Výtopna Bohumín.



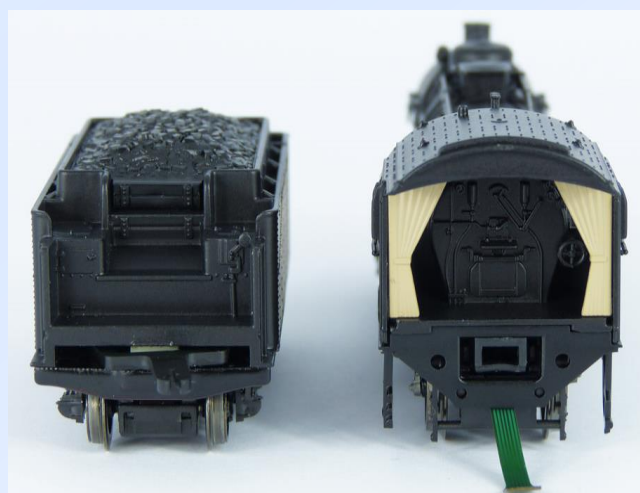
Obr. 5: Detail nápisů na tendru.



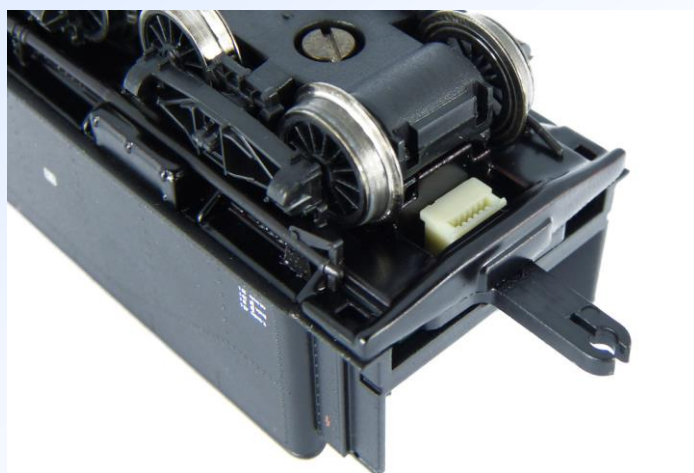
Obr. 6: Plastové rozvody.



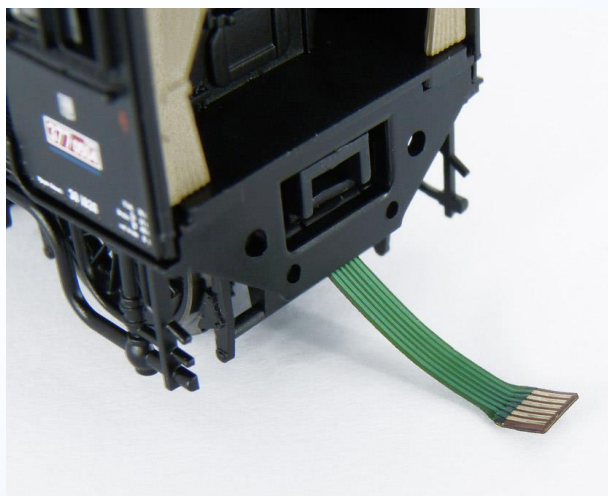
Obr. 7: Tendr s plastovým uhlím a kovovou skříní.



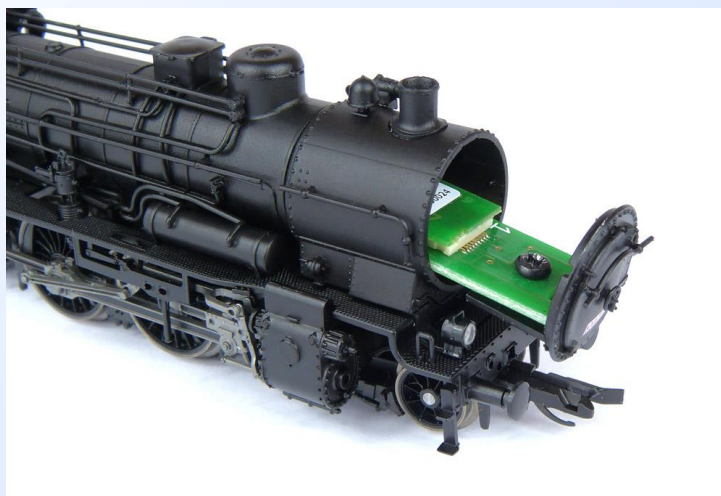
Obr. 8: Spojení tendru s lokomotivou.



Obr. 9: Vidlice a konektor na tendru.



Obr. 10: Pásek na lokomotivě se šesti kontakty.



Obr. 11: Rozhraní v kotli.



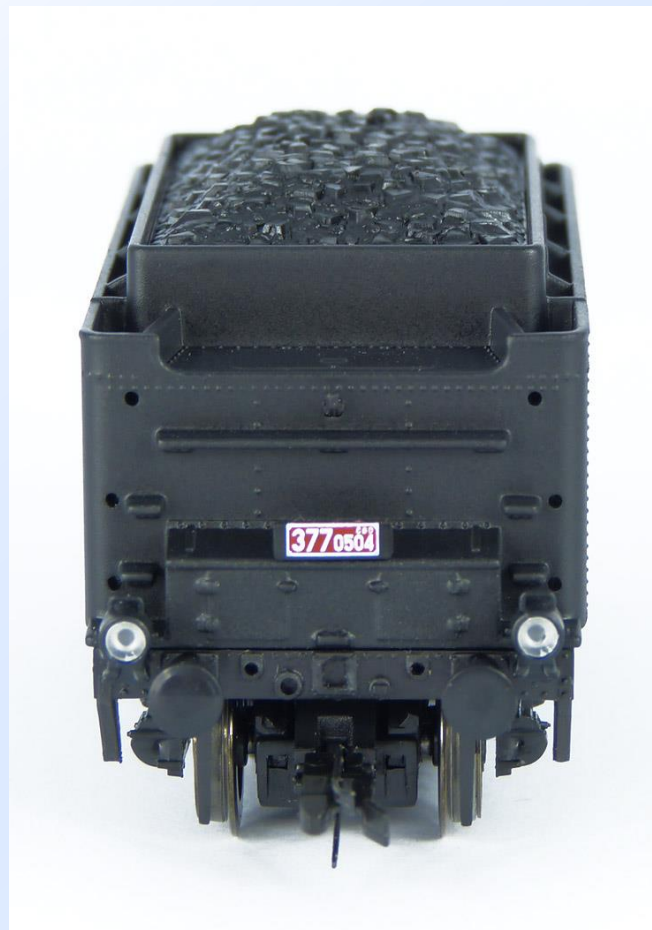
Obr. 12: Pojezd tendru.



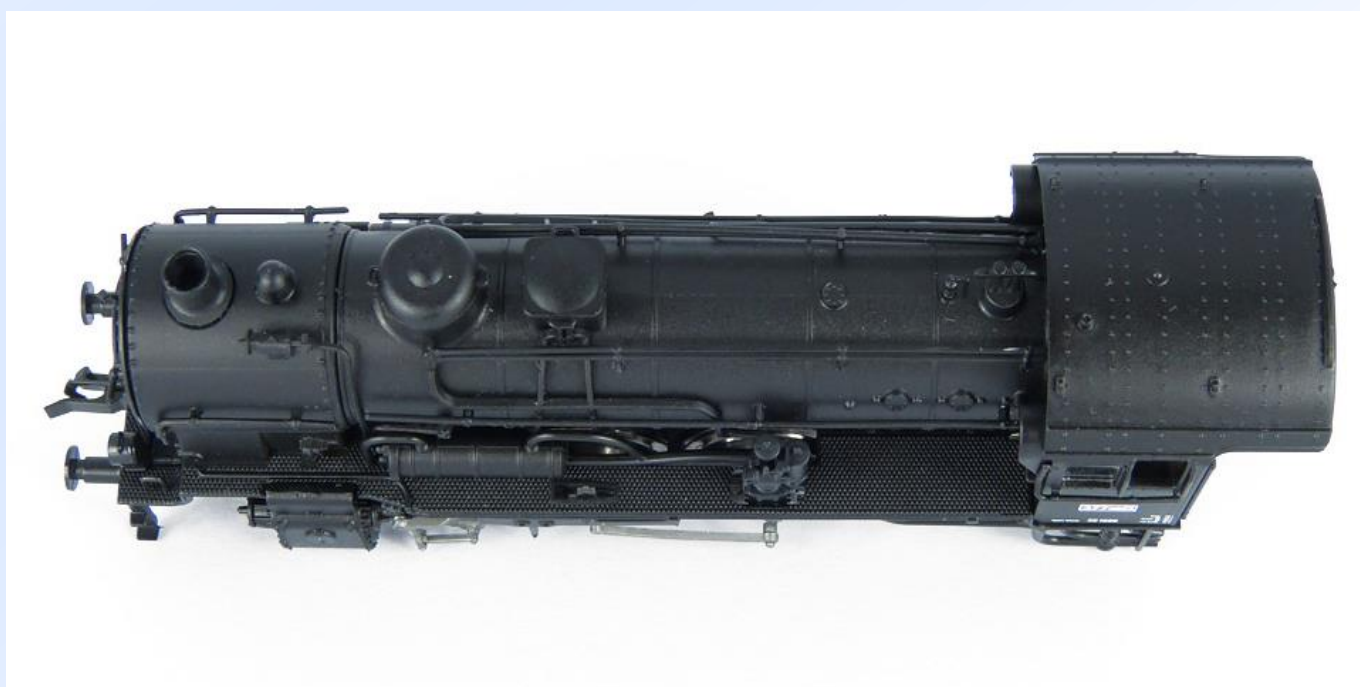
Obr. 13: Pojezd lokomotivy.



Obr. 14: Čelo lokomotivy.



Obr. 15: Čelo tendru.



Obr. 16: Vrchní pohled na lokomotivu.



Obr. 17: Celkový pohled na lokomotivu.



Obr. 18: Lokomotiva na kolejišti.