

## PARNÍ LOKOMOTIVA 555.1 OD FIRMY TILLIG (23.03.2010)

Spoluautor: Jiří Sládek (<http://kolejiste.jbchocen.cz>)

### Obecně

Na konci roku 2009 potěšila firma Tillig nejednoho modeláře ve velikosti středu svým modelem parní lokomotivy 555.1. Většina z nás „téčkařů“ se sice nedočkavostí třásla na model stroje T 435 ČSD, nakonec jsme ale „museli“ přijmout jako malé odškodnění za čekání tuto parní krasavici. Pár měsíců před tím nám udělala radost i firma Roco strojem BR 44. Tento článek proto bude pojat trochu netradičně. Občas totiž zabrousíme k právě zmiňované BR 44 a pokusíme se, byť se jedná o jiný stroj od jiného výrobce, vsunout stručnou srovnávací poznámku, neboť obě lokomotivy jsou si dosti podobné. Myslím, že nebude na škodu čistě pro zajímavost malá „konfrontace“, jak se oba výrobci poprali s některými vybranými technickými záležitostmi.

Balení je standardní, na jaké jsme od Tilliga zvyklí. Možná by se dalo říci, že proti poškození model ani moc nechrání. Alespoň ne z té strany od okénka. To je první zásadní rozdíl při porovnání s BR 44. ☺ Lokomotiva je v krabici uložena s odpojeným tendrem. Není však problém odříznout přepážku v polystyrenu a ukládat lokomotivu vcelku. Příbaleny jsou doplňky v podobě žebříků, schůdků, háků apod.

Digitalizace modelu je snadná. Stačí nehtem odloupnout uhlí v tendru a rozhraní je nám k dispozici (1). Rozborka celého tendru je trochu složitější, ale pro instalaci dekodéru naštěstí nepotřebná. ☺

### Vzhled

Výrobce věnoval lokomotivě velkou pečlivost. Nemohu posuzovat věrnost předloze, natolik znalý nejsem, ale provedení modelu je velice zdařilé. Ovšem mosazný zvon na kotli je lepší odstranit, na českých strojích by být neměl (2). Je dosazený jako samostatný díl, tedy demontáž je možná. Pravdou však je, že drží dost pevně. ☺

Nápisy se povedly pánům od Tilligu na výbornou. Jsou ostré, krásně čitelné, bohužel ty na budce strojvedoucího postrádají diakritiku, jak je patrné z obrázku 3. Popisky na tendru mají diakritiku tak nějak náhodně. Utěšit nás může fakt, že to při běžném pohledu není vidět.

Stanoviště strojvedoucího je naznačené (4), i když ne tak detailně jako u BR 44. Je to příjemná drobnost, která však při jízdě po kolejišti rovněž prakticky zanikne, takže já osobně bych tomu nepřikládal velkého významu. Osvětlení je řešeno dnes již běžnými teple bílými LEDkami na obou čelech lokomotivy. Na předku modelu ve světlech trochu neesteticky „křičí“ žlutá barva (nejspíše tělo diod nebo jakýsi filtr před nimi; nevím – obrázek 5). Otázkou je, jak by se změnila svítivost při přetření celé plochy světla bílou barvou. Myslím však, že by to mohl být způsob, jak čelní světla trochu „přikráslit“. Ta žlutá je prostě nepřírozená. Podobně jsem postupoval při úpravě osvětlení na lokomotivě 455 ČSD (starší provedení á la BTTB) a výsledek byl vyhovující.

Při bližším zkoumání si lze všimnout, že kolem držáků uší na kotli prosvítá další LED dioda, která je umístěna v kotli. Pravděpodobně je to dioda připravená pro reflektor na čele kotle u některé z německých verzí, např. model katalogového čísla 02090 (BR 50 18 12-2 Altbau).

Rozvody na spřažených dvojkolích jsou plastové, kola mají boční vůli kvůli průjezdu oblouků (6). Samozřejmostí jsou i správně tvarované nárazníky, pravý vypouklý, levý plochý, rovněž plastové (7). Usměrňovače kouře jsou silné 0,7 mm, při pohledu zepředu působí poněkud humpolácky (5), ale s ohledem na pevnost asi nebylo možno v případě použití plastu volit jinak.

Na obou čelech najdeme kinematiku krátkého spřáhla, také spojení lokomotivy s tendrem je kinematické. Provedeno je pouze mechanicky vidlicí (8), jež zároveň obstarává i propojení elektrické. To je třípólové a zajišťuje jednak spojení z napájecích kontaktů na lokomotivě do tendru, jednak napájení LED diod na čele lokomotivy. Z toho vyplývá, že pokud postavíme na koleje samotnou lokomotivu bez tendru, v žádném případě svítit nebude. U BR 44 bylo nutné propojit po připojení tendru ještě konektor se čtyřmi kablíky. Mezera ve spoji je malá a nijak neruší celkový vzhled vozidla (9). Délka modelu přes nárazníky je 191 mm, což přesně odpovídá

přepočtu ze skutečných hodnot. Vůle mezi tendrem a lokomotivou, tedy rozdíl v délce při jízdě vpřed a vzad, je přibližně 0,5 mm.

## Pohon a jízdní vlastnosti

Stejně jako u BR 44, i zde je pohon řešen výhradně pomocí tendru. Jeho hmotnost je 85 gramů. Motorem Mashima **(1)** osazeným setrvačником jsou poháněny všechny čtyři nápravy. Obě nápravy zadního podvozku jsou na všech čtyřech kolech opatřeny bandážemi. Proud je přiváděn ze všech čtyř náprav na tendru a z prvního a čtvrtého spřaženého dvojkolí. Velkým plusem je výkyvné uložení podvozků. BR 44 má všechny nápravy tendru v jednom pevném rámu, což může v případě nerovností na trati vyjímečně přinášet drobné problémy. Tilligův tendr se tímto nerovnostem dobře přizpůsobí. Demontáž podvozků je okamžitá. Jednoduše je přiměřenou silou vytáhnete z rámu **(10 a 11)**.

Chod pohonu je velice tichý a klidný. Dokonce znatelně tišší než u BR 44. Lokomotiva se v analogu rozjíždí při napětí 2,5 V, dojezd modelu z plné rychlosti, která odpovídá 205 km/hod (0,474 m/s), je 113 mm. Celková hmotnost modelu činí 163 gramů. Minimální poloměr oblouků, který výrobce doporučuje pro bezproblémový provoz, je 310 mm. Model je ale schopen bez větších problémů projíždět i plechové kolejiště o poloměru 286 mm (samozřejmě za předpokladu kvalitně položených kolejí). Při jízdě v tomto oblouku sice lokomotiva nepatrně zpomalí, ale projede. Problém však nastává při projíždění plechových výhybek BTTB.

Pojezd lokomotivy je řešen výkyvně. Všechny spřažené nápravy mají možnost výškového pohybu, který umožňuje kopírovat drobné nerovnosti tratě. První dvě dvojkolí spolu s běhounem jsou vzájemně pomocí ploché měděné pružinky provahadlovány. Podobně jsou mezi sebou provahadlovány i poslední tři spřažená dvojkolí, takže se pojezd chová jako u skutečné lokomotivy. Navíc jsou pružinky řešeny tak, že na každou hřídel dvojkolí působí nezávisle na obou stranách, takže se dvojkolí mohou i naklánět **(12, 13 a 14)**.

Aby mohla lokomotiva projíždět oblouky, mohou se všechna dvojkolí posouvat i bočně. Přitom první a čtvrté spřažené dvojkolí je v posuvu poněkud omezeno, aby se model při jízdě rovnal do osy kolejí.

Ojnice jsou dělené na dvě části a upevnění v kolech je poměrně volné, takže neomezuje dvojkolí při svislém ani bočním posuvu **(15)**.

Podobně i běhoun má poměrně velkou volnost pohybu, a to jak ve svislém, tak i bočním směru. Navíc se může poměrně dost vyklánět.

Tato velká volnost pohybu je příčinou výše uvedených problémů při projíždění plechových výhybek BTTB. Při najetí lokomotivy běhounem na srdcovku výhybky postavené do odbočky se kolo v srdcovce poněkud propadne dolů, zatímco druhé se opře o přídržnici. Při naklopení dvojkolí dojde k tomu, že síla pružinky, která normálně vrací držák běhounu do základní polohy, stačí k tomu, aby kolo vykloněného dvojkolí přes přídržnici přesmýkla.

Řešením tohoto problému je nepatrné omezení volnosti pohybu držáku běhounu, přesněji jeho bočního naklápění. K tomu stačí dolepit tři malé kousky měděného drátu o průměru cca 0,4 mm na držák dle fotografie **16**. Po této úpravě už lokomotiva jezdí na kolejišti bez vážnějších problémů.

## Závěr

Podle výše uvedených faktů si asi každý dokáže udělat obrázek o tom, jakou kvalitou zmiňovaný model oplývá. Jak co do technického provedení, tak i do vzhledu nabízí firma Tillig opravdu velice zdařilý model, který bude slušet každému českému kolejišti. Kvalitou je srovnatelný s parním strojem BR 44 od Roco, v některých nikoliv nedůležitých bodech bych si dovolil tvrdit, že jej dokonce předčí. Téměř neslyšná jízda lokomotivy po kolejišti je opravdovým požitekem a pastvou pro oči. V současnosti se cena modelu pohybuje kolem 5 200 Kč (+/-). Za produkt těchto vlastností je to cena myslím celkem přiměřená.

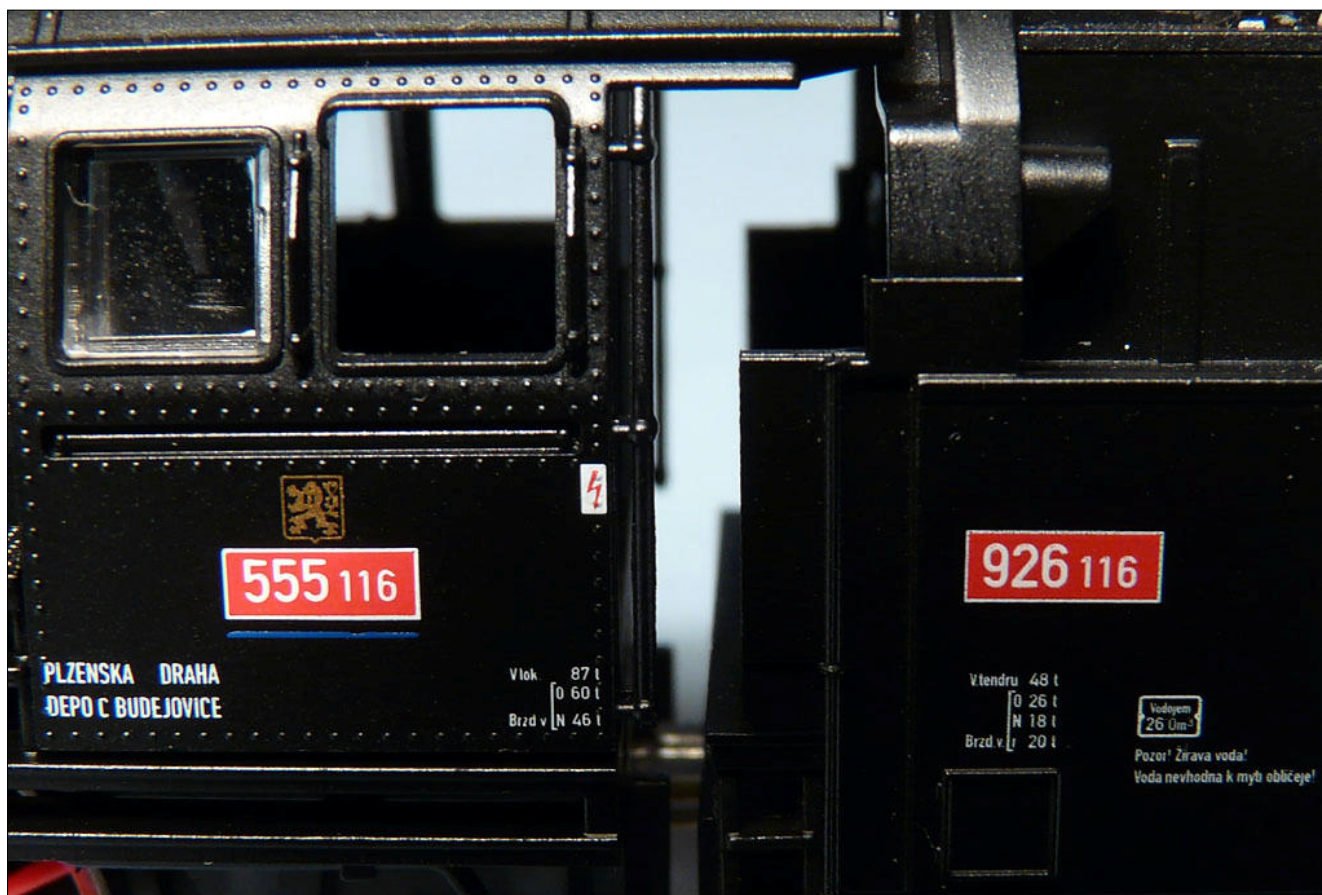
## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



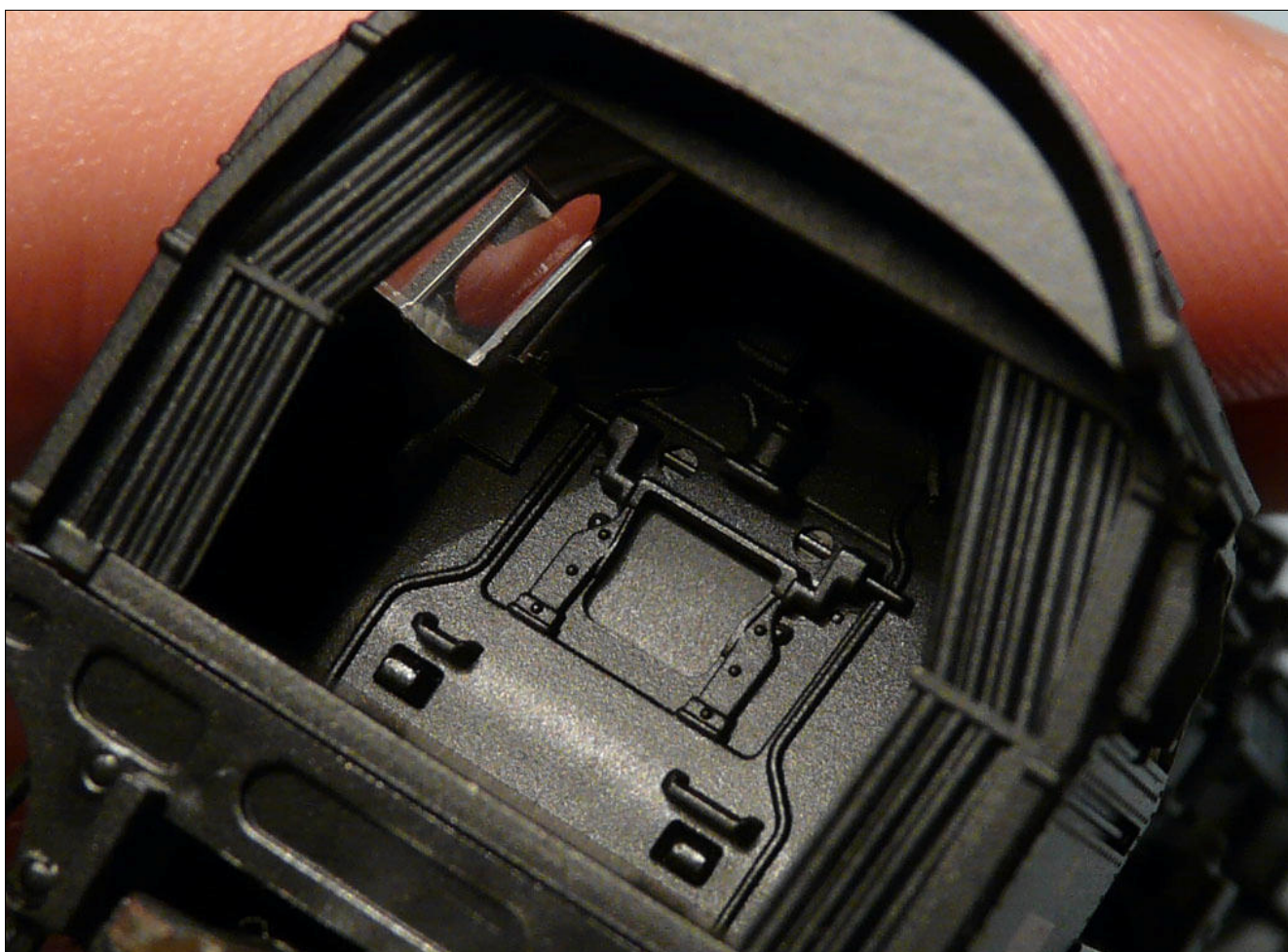
Obr.1: Instalace dekodéru je velice jednoduchá. Po sejmutí plastové krytky s imitací uhlí je přístup k rozhraní snadný.



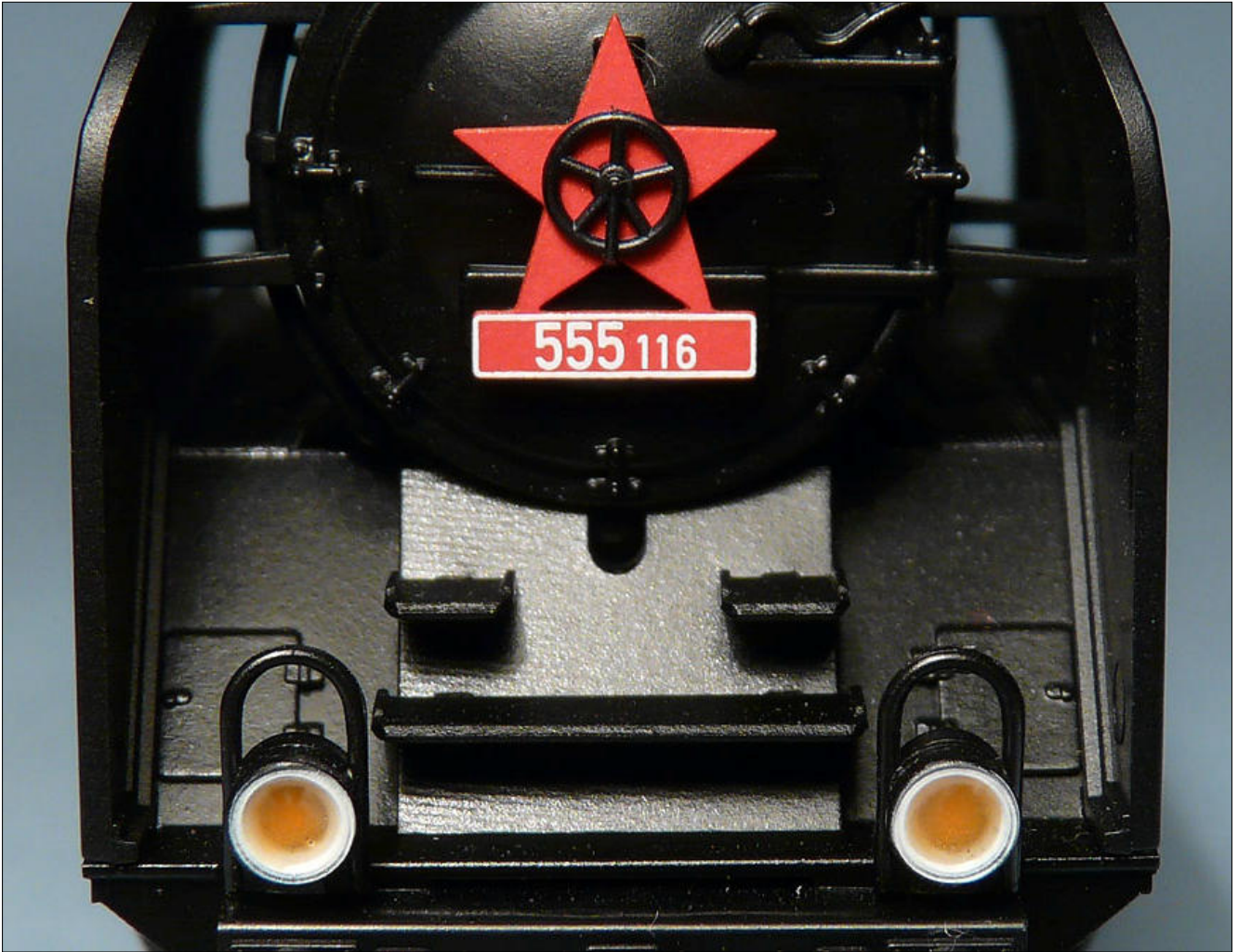
Obr.2: Mosazný zvon by na českém provedení být neměl. S trochou opatrnosti je možné jej z modelu odstranit.



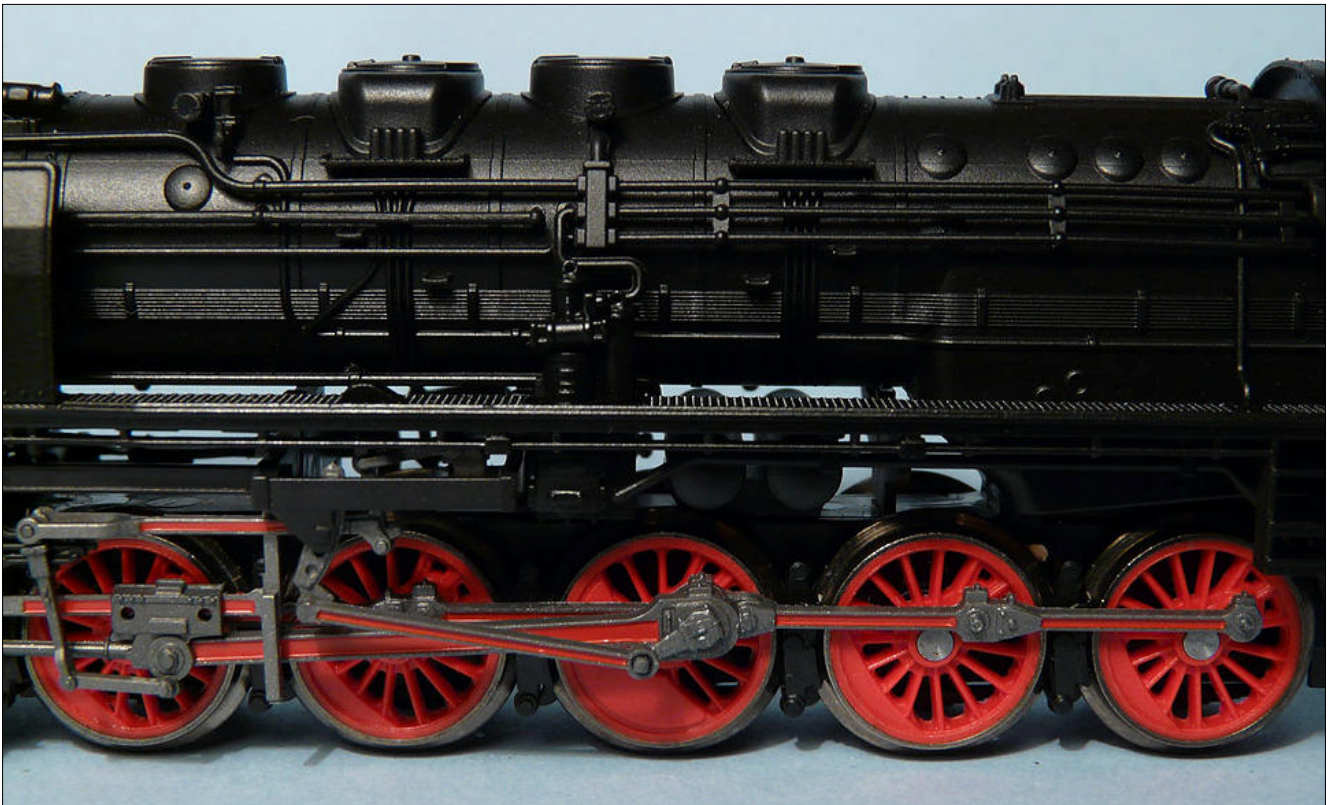
Obr.3: Detailní pohled na popisky.



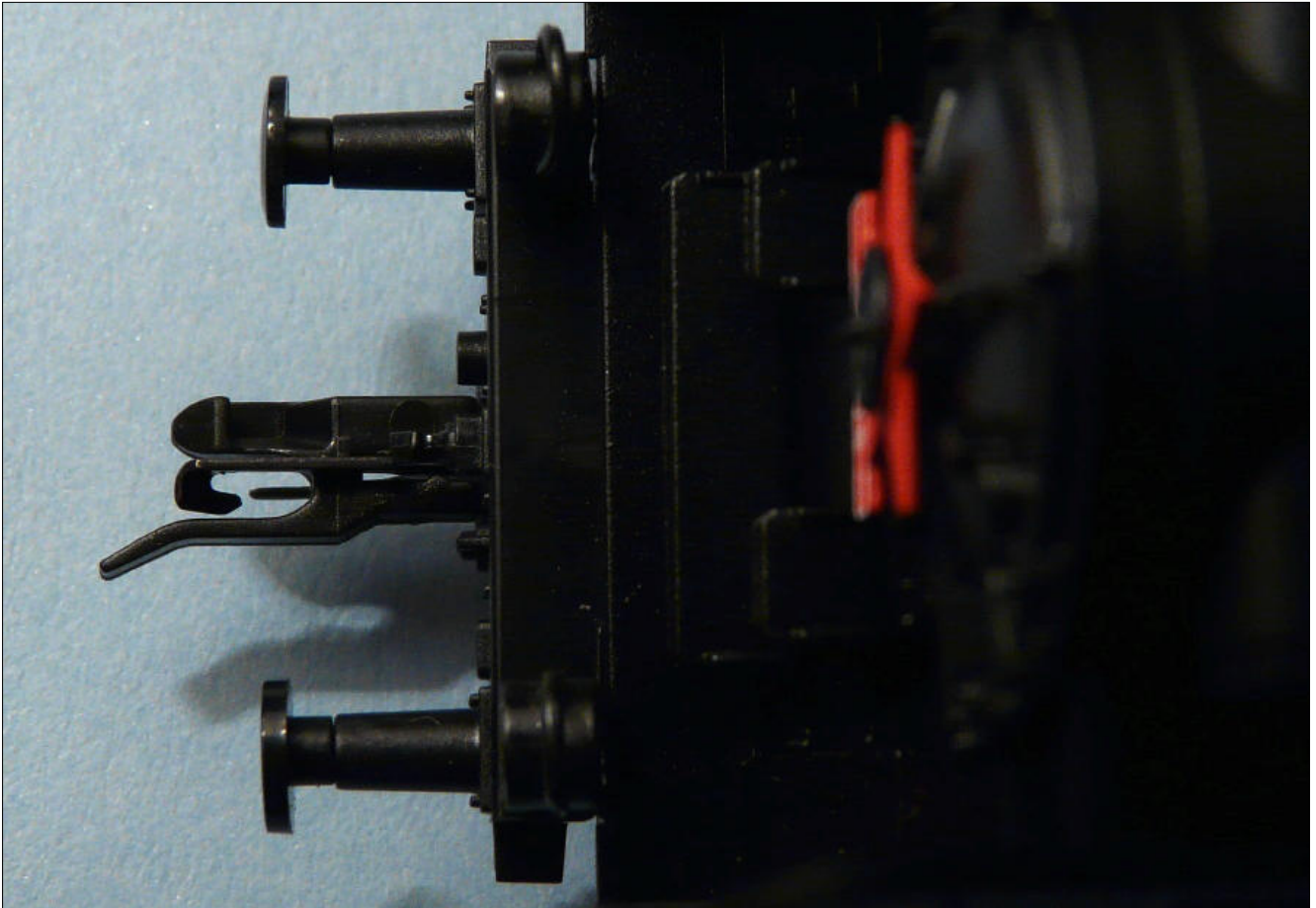
Obr.4: Znáznornění stanoviště strojvedoucího.



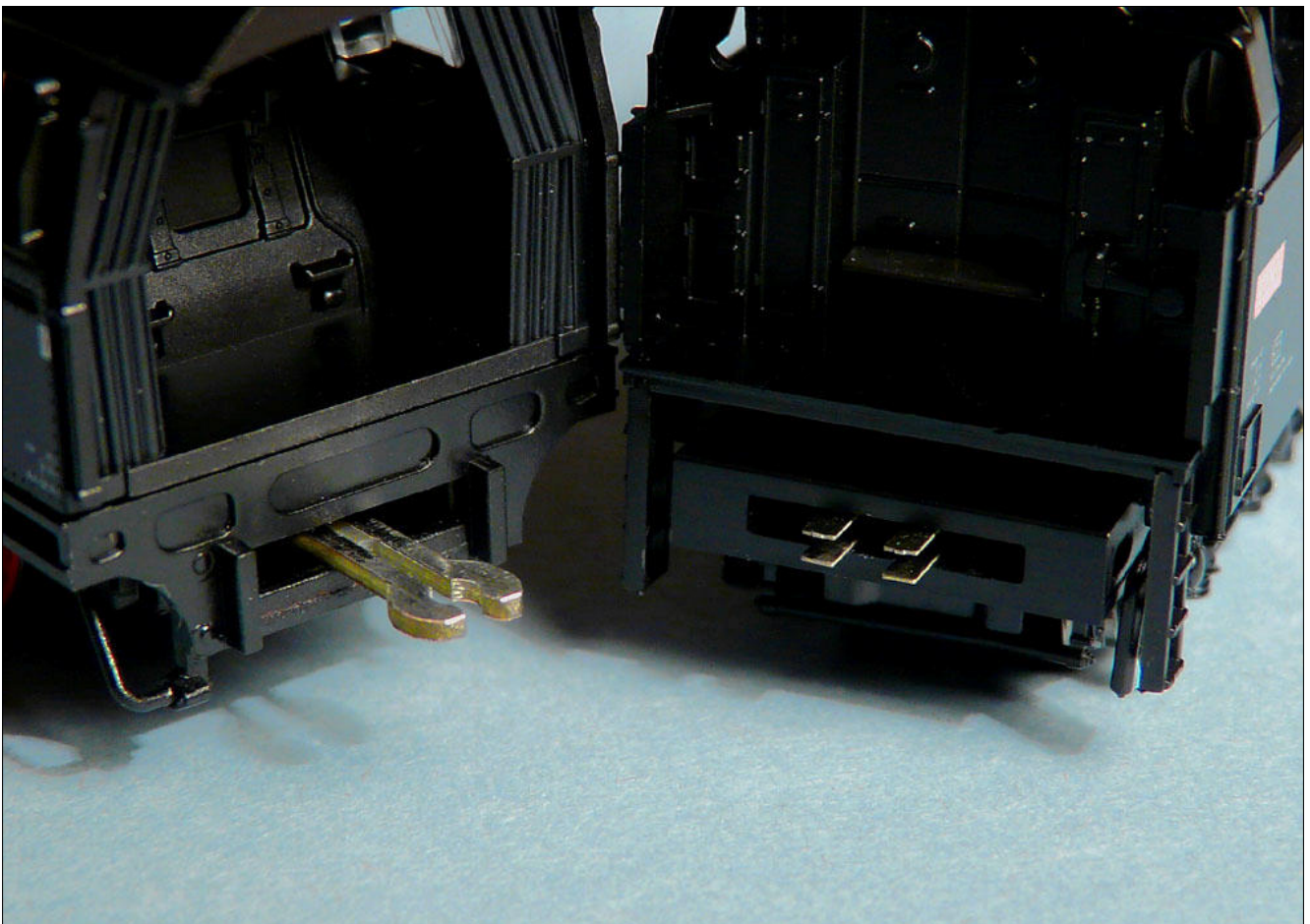
Obr.5: Žlutá barva čelních reflektorů, čelní pohled na usměrňovače plechu.



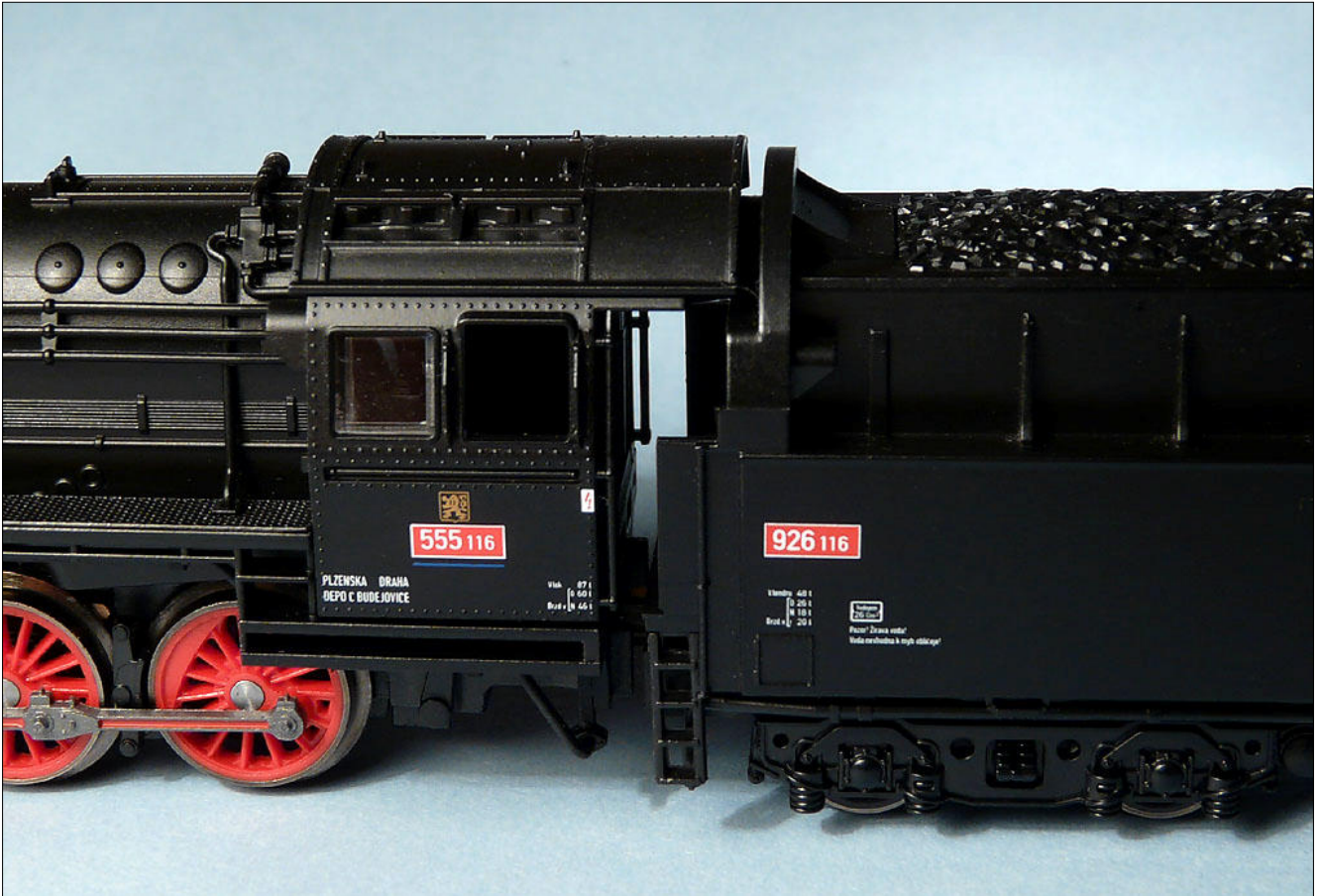
Obr.6: Plastové rozvody jsou provedeny precizně.



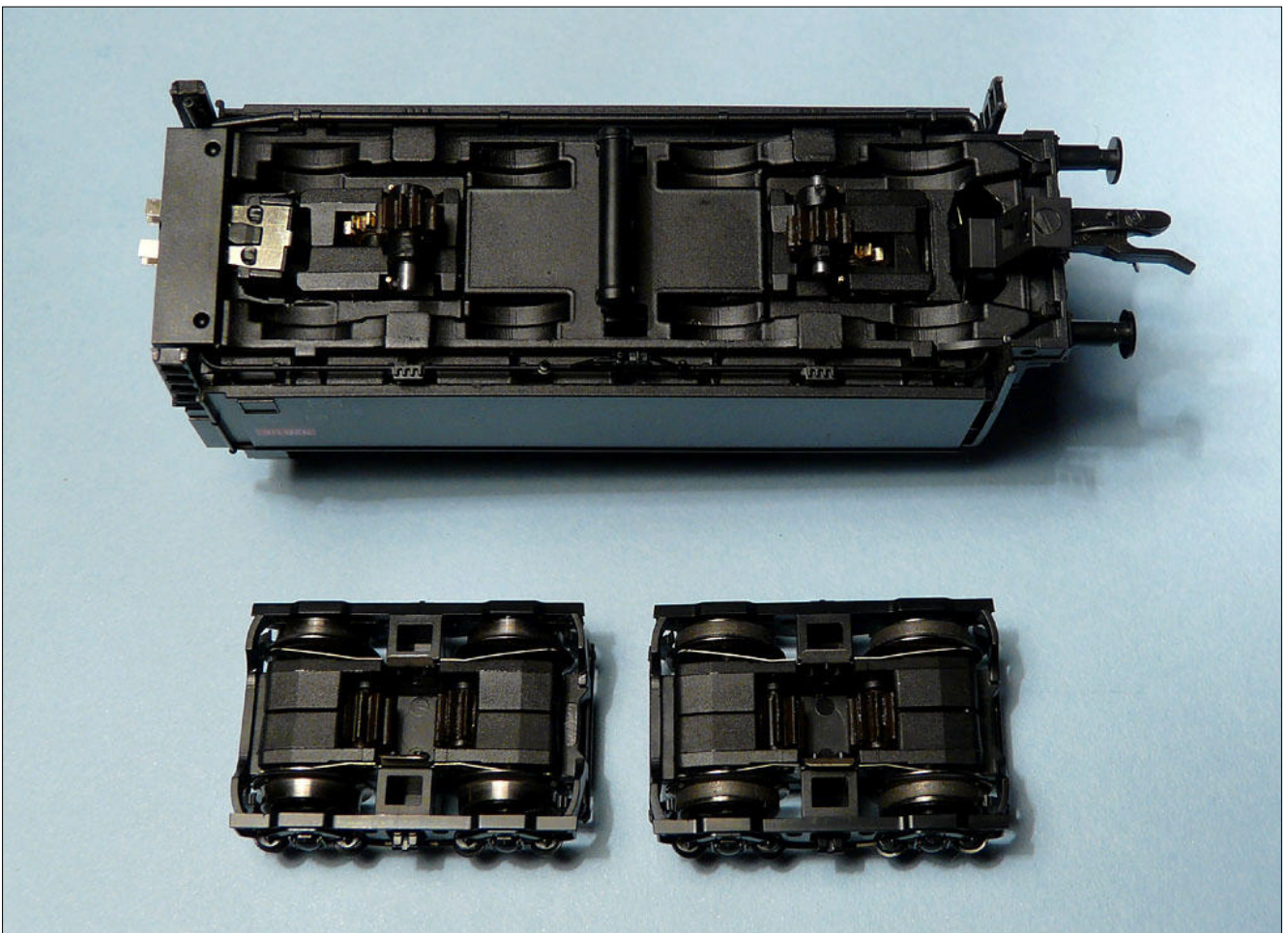
Obr.7: Dnes už běžná věc – vypouklý a plochý nárazník.



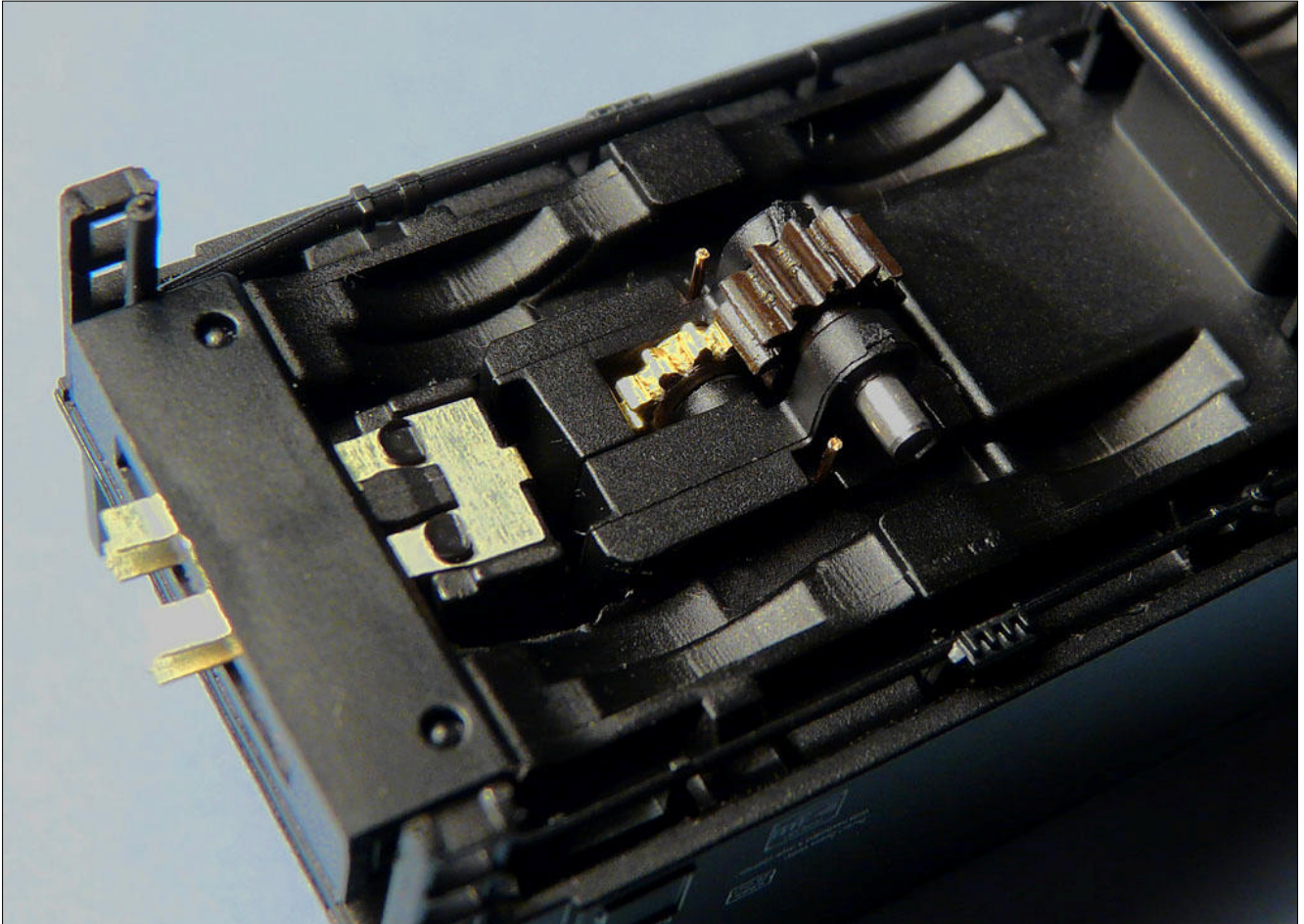
Obr.8: Spojovací vidlice mezi lokomotivou a tendrem.



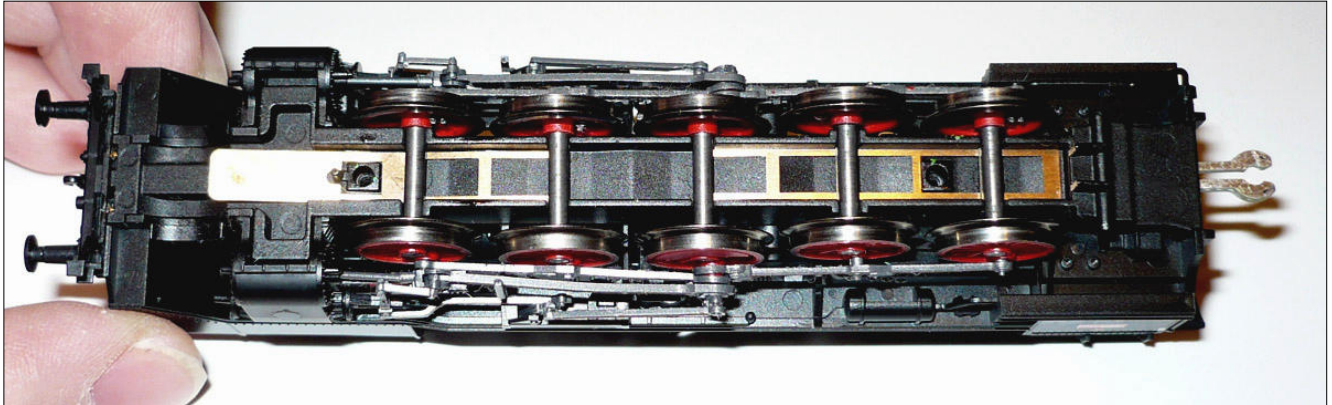
Obr.9: Malá mezera ve spoji nijak neruší vzhled modelu.



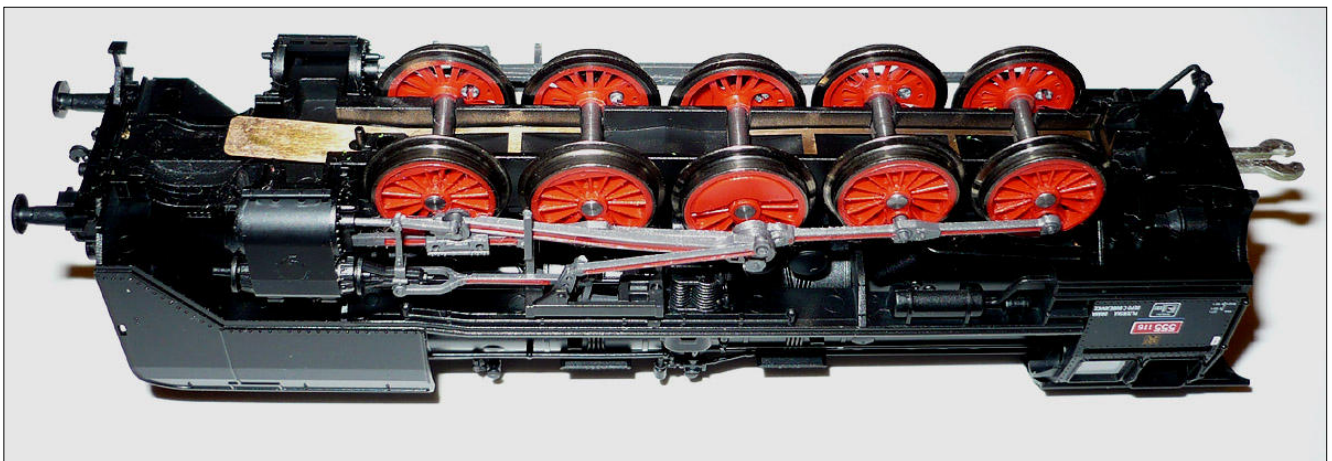
Obr.10: Podvozky tendru lze jednoduše tahem vysadit.



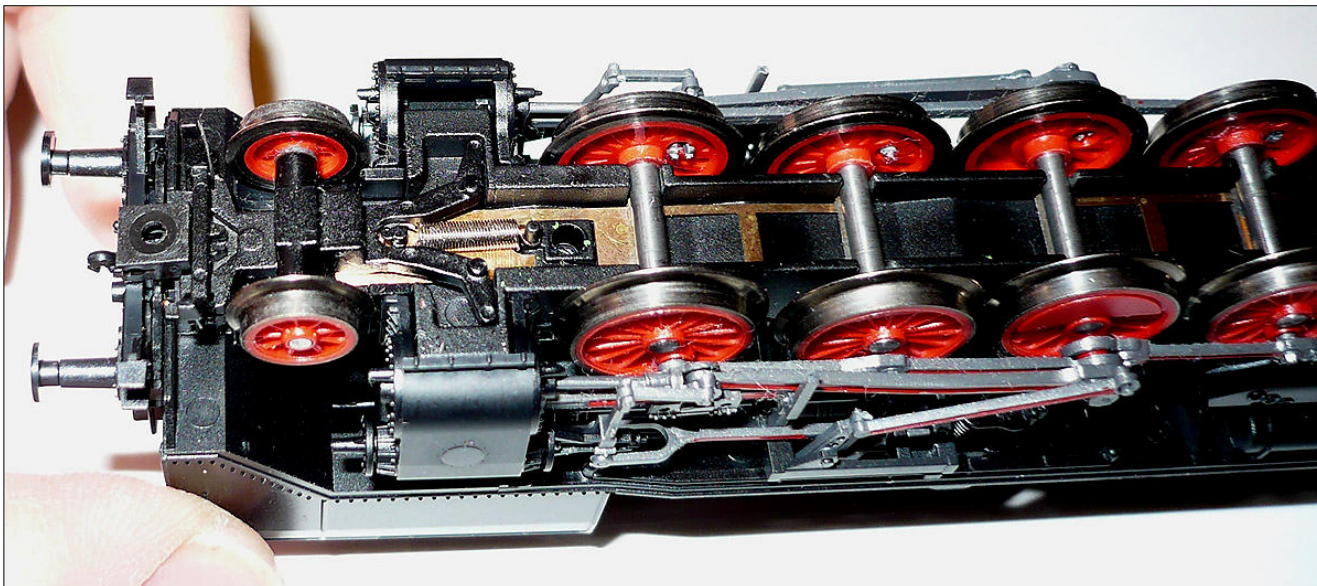
Obr.11: Detail převodů v tendru.



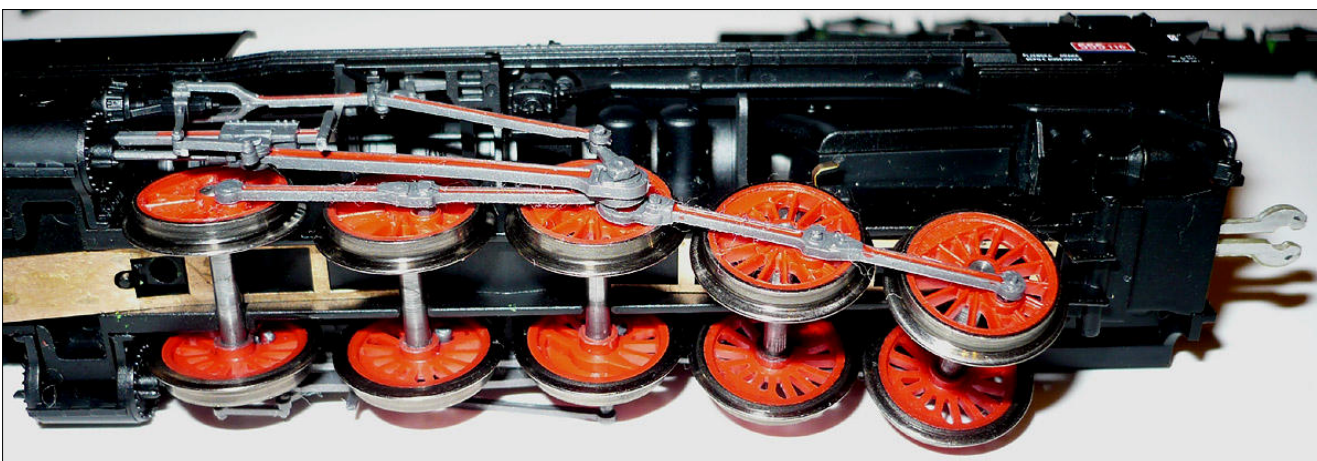
Obr.12: Provahadlování náprav.



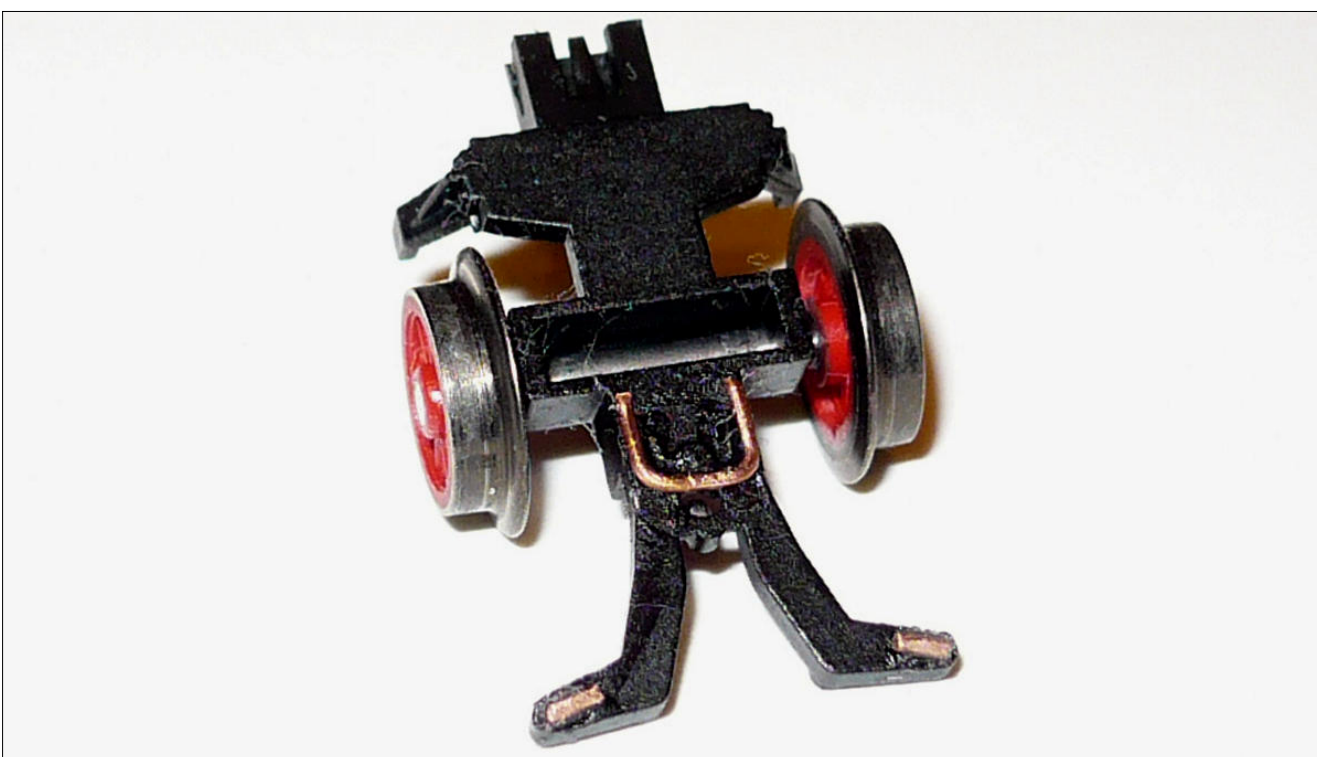
Obr.13: Provahadlování náprav.



Obr.14: Provahadlování náprav.



Obr.15: Pohyblivost dvojkolí a ojnic.



Obr.16: Úprava držáku běhounu.



Obr.17: Stroj 555.116 čeká v Podlesí.



Obr.18: Stroj 555.116 s nákladním vlakem přejíždí po viaduktu.