



Pro rok 2020 byla firmou Tillig ohlášena jako novinka parní lokomotiva řady 78 218 správy DR ve III. epoše. Termín uvedení na trh byl stanoven na čtvrtý kvartál téhož roku. Ten však nebyl splněn. Na čtvrtý kvartál roku 2021 byly v novinkovém katalogu uvedeny další varianty, ovšem ani tehdy výrobce nestíhal. A tak to šlo ještě pár let, až nastal únor roku 2025 a k zákazníkům se dostala první verze této lokomotivy, stroj 78 206 „Ruhr-Schnellverkehr“ DRG. A během prázdnin „přijela“ konečně i výše zmíněná lokomotiva 78 218. Jestli se čekání vyplatilo a modeláři za svoji trpělivost dostali model, který by svými vlastnostmi byl schopen jejich čekání vykompenzovat, si nyní povíme.

TILLIG - kat. č. 04201



Vzhled a vybavení

Lokomotiva je balena v rozkládacím plastovém blistru zasunutém do kartonové krabičky. V pozicích parních válců jsou měkké výstelky. Další dvě jsou u střechy budky a před komínem. V sáčku je přiložen rámeček s doplňky a dvě ochranné trubky pístnice. Na dně krabičky leží několikajazyčná dokumentace včetně češtiny.

Pod podlahou stanoviště je DPS s patičí Next18 a analogovou propojkou. Instalace dekodéru je popsána ve čtyřech krocích v manuálu, ale chtěl-li jsem podle něho postupovat, neuspěl jsem. Prvním krokem má být sejmутí nástavby tendru, poté budky, dále podlahy stanoviště a pak nahradit propojku dekodérem. Ať jsem se snažil, jak jsem chtěl, první krok se mi provést nepodařilo. Zkusil jsem tedy začít krokem druhým a sejmut budku. To šlo překvapivě dobře. Vyjmutí podlahy bylo trochu náročnější. Drží mezi bočnicemi na čtyřech zámečcích, ale dost pevně, takže jsem měl obavy z poškození. Naštěstí k tomu nedošlo, chce to trpělivost a opatrnost. Vyjímá jsem ji tahem za nástavbu tendru, která se původně měla odstranit v prvním kroku. Když jsem zkoušel tendr sejmut na již vyjmuté podlaze, stejně se ani nehnul. Pro sejmutí kotle (to už k instalaci dekodéru není nutné) se musí sundat komín (opatrně vyviklat, je jen nasazený), povolit šroub ukrytý pod ním a další dva šrouby na stanovišti. Více jsem lokomotivu nerozebíral, tak daleko má zvědavost nesahala.

Spřáhla jsou zasunutá v otočných šachtách uchycených na podvozcích. Nejde o kinematiku v pravém slova smyslu, je to jen otočné uchycení na otočných podvozcích, což je v rozporu s údaji výrobce. Vzdálenost nárazníků lokomotivy a vozu na přímém úseku je asi 3 mm. Vzhledem k tomu, že spřáhla jsou na podvozcích, občas se stává, že dvojkolí blíže ke spřáhlu se v tahu mírně přizvedává a přestává se točit.

Model měří přes nárazníky 123,8 mm. Přepočtem z reálných 14 800 mm vychází 123,33 mm. Kola spřažených dvojkolí měří 13,9 mm, ze skutečných 1 650 mm získáme 13,75 mm, průměr kol běhounů činí 8 mm, kola přelohy měří 1 000 mm, v TT vychází 8,3 mm. Osvětlení je čelní dvoubodové teple bílé, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Intenzita zadních světel je o poznání nižší než předních. V digitálním režimu lze tento stav při použití dekodéru Zimo řešit zápisem hodnoty 2 do CV114, čímž se zadní světla vyloučí z vlivu CV60, kterým je následně možno snížit svit pouze předních světel na úroveň zadních. Ta je pro parní lokomotivu i tak dostatečná. Stanoviště není nijak znázorněno ani osvětleno. Povrchová úprava je výborná, popisky ostré a čitelné. Uhlí v tendru působí trochu plastově, viděl jsem už vyvedené lépe.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor leží v kotli a je opatřen setrvačником o síle 6,3 a průměru 8 mm. Od něj je výkon přenášen na druhé spřažené dvojkolí. První a třetí jsou poháněna pomocí plastových rozvodů. Zajímavá je velká vůle hnaných dvojkolí ve směru otáčení. Při ručním posunu modelu se kola pootočí o 58 stupňů. Žádný negativní vliv na

jízdu jsem však nezaznamenal. Sběr proudu obstarávají všechna tři spřažená dvojkolí a vnitřní dvojkolí každého podvozku. Jedno kolo na prvním a jedno na druhém hnaném dvojkolí je ale opatřeno bandáží, plnohodnotně sbírá 8 kol. Při zajiždění na zkušebním okruhu, kde nejsou srdcovky výhybek vodivě zapojené, nenastal ani jeden případ ztráty napájení. Všechna kola jsou celokovová, sběrače na ně přiléhají zezadu. Výrobce deklarovaný nejmenší průjezdný poloměr je 310 mm, ovšem i poloměry 286 a 267 mm lokomotiva projede a navzdory absenci kinematiky s přivěšenými vozy nekoliduje, bez ohledu na jejich délku. Jízda je plynulá a velice tichá, slyšitelné je jen slabé bzučení motorku a odvalování kol po kolejnicích.

Lokomotiva je téměř celá z kovu (rám, kotel, vany, kola) a váží 141 g. Vlak o 10 dvounápravových vozech s velkým rozvorem o celkové délce 120 cm zvládá na stoupání 42 ‰ dobře. Přidáním jedenáctého vozu jsem dosáhl hranice jejich možností, místy již docházelo k prokluzu.

Nejnižší rychlost, při níž model spolehlivě jede, je 11,5 km/h při napětí 2,7 V a odběru proudu 47 mA. Maximální rychlost činí 116,4 km/h s odběrem 75 mA, předloha od čísla 010 jezdila 100 km/h. Měřeno po zajetí cca 45 minut v každém směru. Po přerušení přívodu proudu při 12 V model dojde setrvačností do vzdálenosti 32 mm. V digitálním režimu však díky zabudovanému powerpacku dojíždí do vzdálenosti 184 mm. Dojezd je doprovázen krátkým cuknutím v okamžiku ztráty napájení.

Závěr

Podle informací na TT-Boardu je kvalita modelu různá, liší se kus od kusu. Někteří modeláři si stěžují na horší jízdní vlastnosti, cukání, kolébání, druzí jsou spokojeni. Model je trochu citlivý na správné položení kolejí, při ostřejším zlomu v přechodu rovina/stoupání/klesání může občas zůstat viset na místě kvůli tuhosti rámu. Můj exemplář zatím funguje dobře, kolejiště projede bez problémů a byl bych rád, kdyby to tak zůstalo, reklamaci jsem již absolvoval s jinými modely víc než dost. Několikaleté čekání je tedy z mého pohledu vynahrazeno povedeným modelem, který obohatil moji sbírku parních lokomotiv. A těch nikdy není dost.

Informace o předloze naleznete v němčině na [Wikipedii](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



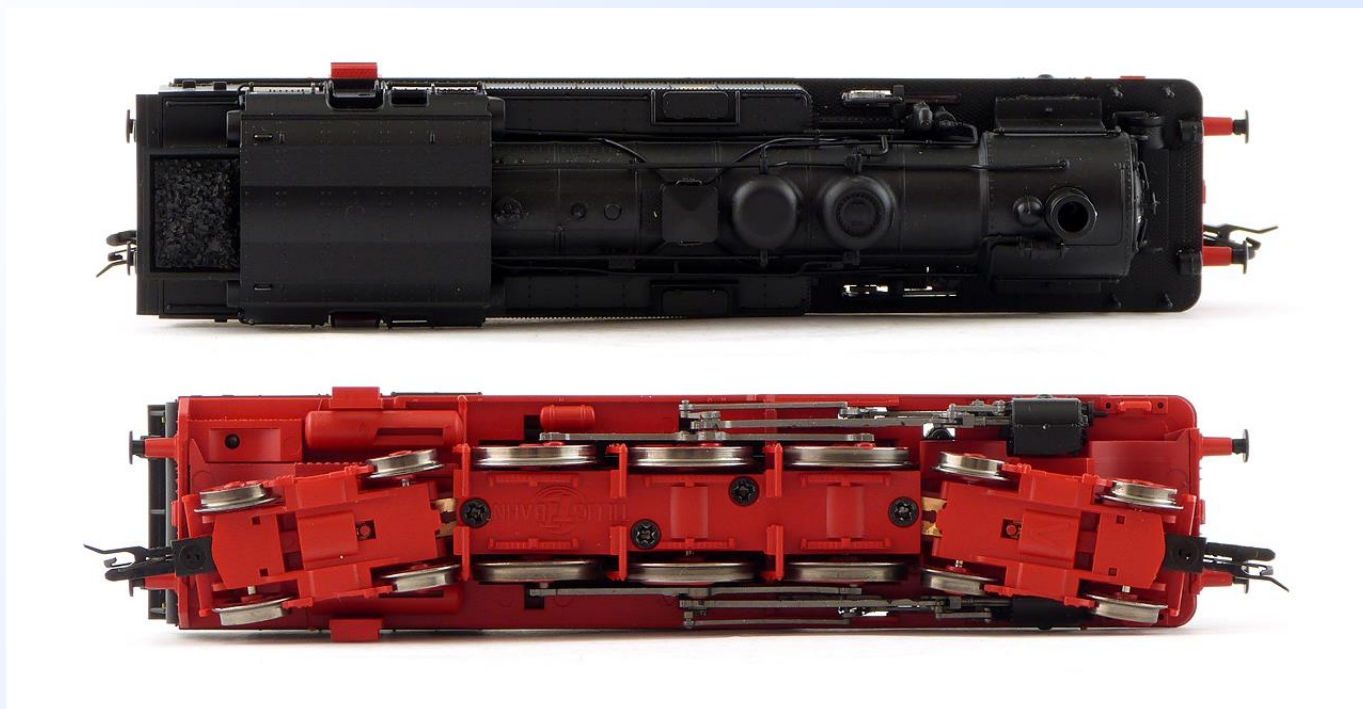
Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



Obr. 6 a 7: Horní a spodní pohled.



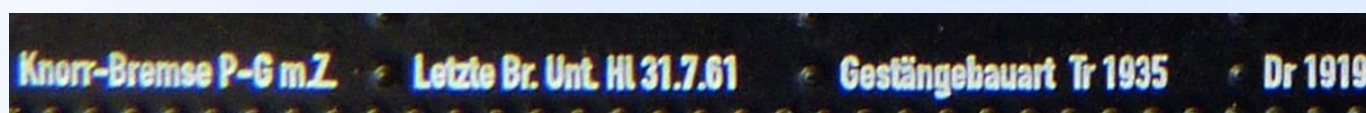
Obr. 8: Detail plastových rozvodů.



Obr. 9 a 10: Přední a zadní podvozek s uchyceným spřáhlem.

PARNÍ LOKOMOTIVA BR 78.0 DR OD FIRMY TILLIG

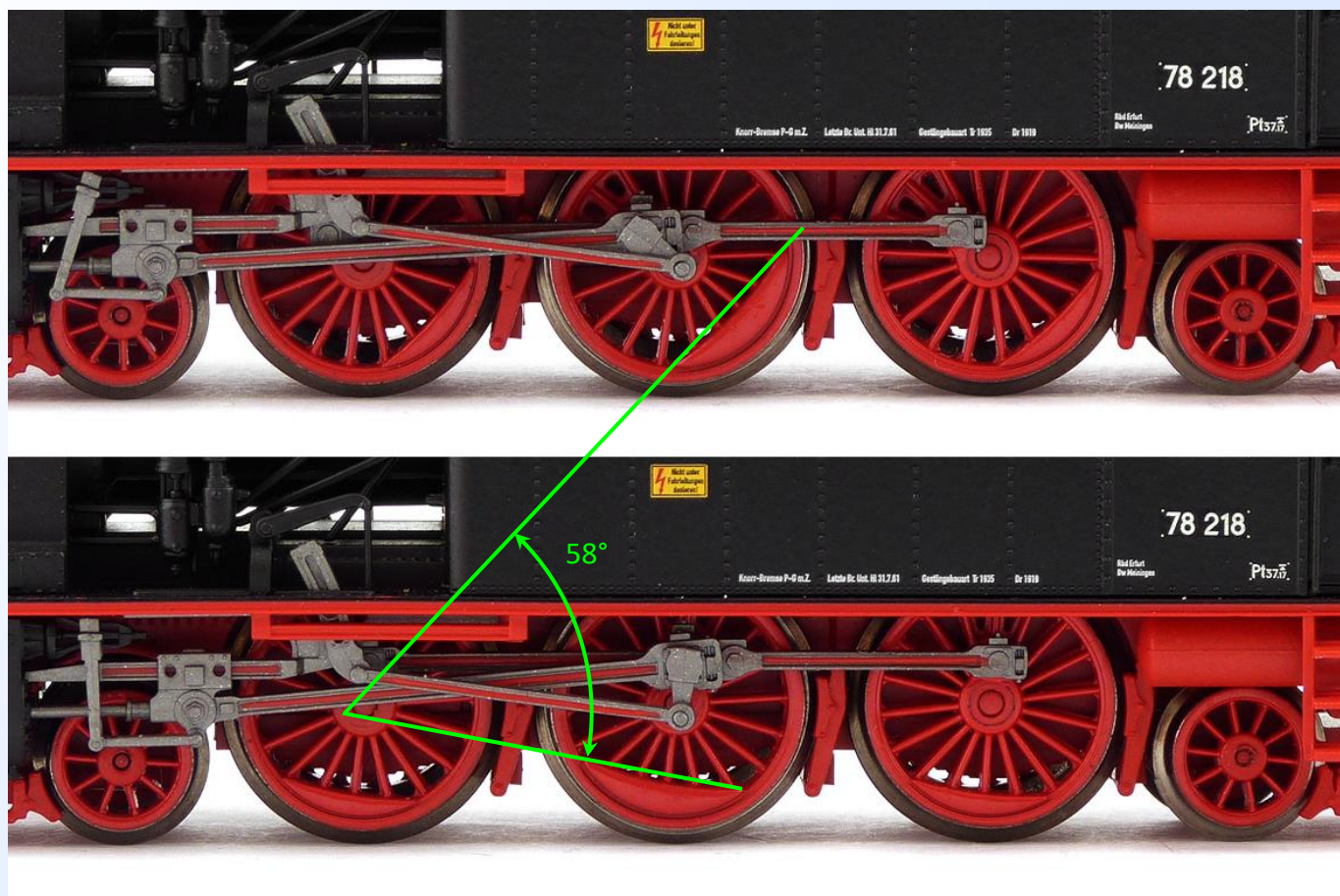
20.08.2025



Obr. 11 a 12: Popisky.



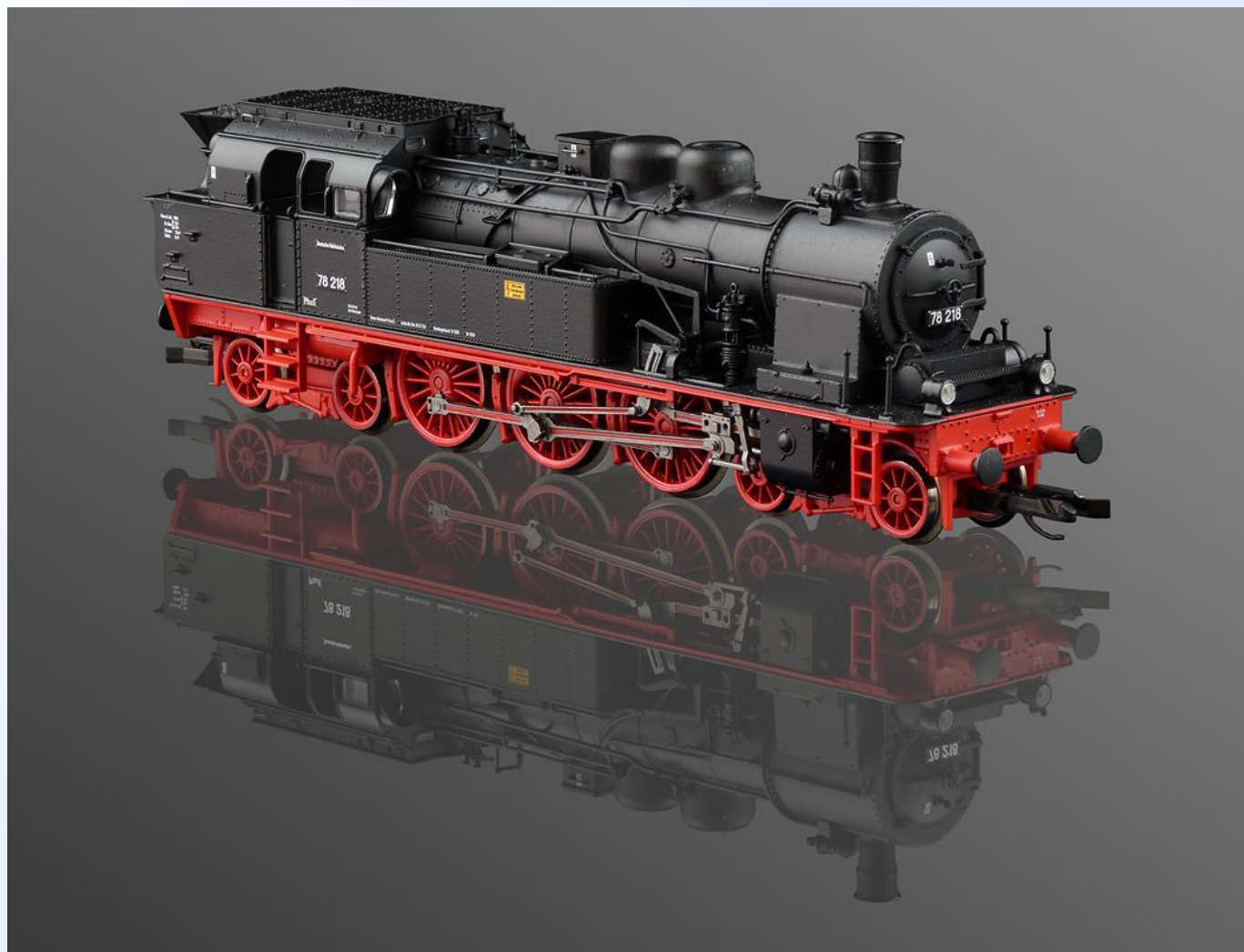
Obr. 13: Útroby modelu.



Obr. 14: Kola mají otočnou vůli 58 stupňů.



Obr. 15: Celkový pohled na model.



Obr. 16: Celkový pohled na model.



Obr. 17: Lokomotiva na diorámatu.