



První kusy malé tříspřežní dvouválcové parní lokomotivy pruské řady T 3 byly vyrobeny v roce 1882. Celkem se vyrobilo asi 1300 kusů. Stroj doznal během let mnoha zásadních konstrukčních změn. Lokomotivy z pozdějších sérií dostaly parní dóm, zvýšilo se množství uhlí na 1,9 t a vody na 5 m³, zvětšila se

délka přes nárazníky z 8.300 na 8.591 mm. Služební hmotnost činila 35,9 t, výkon 213 kW a maximální rychlost 40 km/h. Vana byla umístěna v rámu pod kotlem, zásobníky uhlí se nacházely po obou stranách kotle před budkou. Před nimi stála plnicí hrdla nádrže. Nápravové zatížení novějších lokomotiv bylo 12 t. Lokomotiva byla nenáročná na údržbu. V roce 1883 získala ocenění na celosvětové výstavě v Chicagu. Jezdila u různých společností, po válce zabloudila i do Polska a objevila se také ve stavu ČSD, ovšem informací je žalostný nedostatek. Jak to s ní u nás skutečně bylo, to už asi nikdy nikdo nezjistí.

Firma Tillig model této lokomotivy představila jako novinku na rok 2016. První provedení ve III. epoše správy DR se na trh dostalo v červenci 2017. Je to v historii nejmenší parní (a vlastně nejen parní) lokomotiva firmy Tillig, nepočítáme-li v minulosti nabízené modely v kooperaci s dalšími výrobci. V plánu je aktuálně pět provedení, a to K.P.E.V., DR, DB, ČSD a PKP. V nabídce jsou s touto lokomotivou ještě čtyři sety. Na „malou páru“ modeláři čekali dlouhá léta, nyní se konečně dočkali. Řemeslně je zpracovaná na velmi dobré úrovni, ovšem jak je již špatným zvykem, vlastní kompletace a montáž doplňků má své rezervy, takže se může stát, že na stroji nebude vše tak, jak býti má.

TILLIG - kat. č. 04240



Vzhled a vybavení

Model je dodáván v nejmenší krabičce, uložen je v pěnovém lůžku mezi dvěma blistry. Dokumentace a doplňky (rámeček s háky, hadicemi a topnými spojkami) najdeme na dně. Zde došlo k posunu, dokumentace je multijazyková, texty jsou dokonce i v češtině. Ovšem překlad je místy poněkud divoký, rodilý Čech korekturu určitě nedělal.

Doplňky, krom zmíněných, jsou na model dosazeny již z výroby. Pěkné jsou i lampy, avšak jejich uchycení není na některých exemplářích ideální, mírně se kloní vpřed. Je to asi rozšířenější problém, není to jediný případ, kdy je tento nešvar vidět. Zpozorovat jej lze dokonce i na produktovém snímku výrobce, včetně ohnutí madla na lampě. Imitace uhlí se nachází na levém zásobníku. Velice pěkně a jemně je proveden krabovaný plech kolem kotle. Ve výborné kvalitě je též povrchová úprava i ostré a čitelné popisky. Model má matně černou barvu. Spřáhla jsou upevněna v kinematikách, jejichž chod je jemný, kladou minimální odpor, navzdory tomu se ale vždy spolehlivě vrací do stření polohy a při jízdě s vlakem nemají tendenci se na přímém úseku vysouvat.

Pro dosažení co nejvyšší hmotnosti kvůli adhezi a spolehlivému sběru proudu je většina dílů z kovu, včetně kotle a spodní části budky – ty jsou vyrobeny jako jeden celek. Pouze vrchní část budky je z plastu a dosazená jako separátní díl. Drží na čtyřech zámcích, dostatečně pevně na to, aby sama neupadla, ovšem nedoporučuji za ni model zvedat. Mohla by vám zůstat v ruce. Navíc má trochu vůli, takže lze zaslechnout, jak na spojích kolejí a srdcovkách při vyšších rychlostech rezonuje, nebo lépe řečeno chrastí. Může se to lišit kus od kusu. Z plastu jsou samozřejmě i doplňky na kotli.

Do útrob modelu se dostaneme po sejmutí krytu parního dómu a vyšroubování šroubku zde ukrytého. Dva šroubky nalezneme také vzadu pod budkou, dostaneme se k nim po opatrném vysunutí schůdků do strany. Poté můžeme celý vrchní díl lehce vysunout směrem vzhůru. Pozor na pravé napouštěcí hrdlo, trochu ční nad zásobník uhlí. Hrdla jsou ze dvou dílů, procházejí skrz ochoz a lze je též rozebrat, takže pozor na ztrátu! Další rozborka je celkem jednoduchá, stačí odjistit dva zámečky krytu motoru, kryt sundat, vytáhnout do strany uchycení rozvodů, ze servačnicku lehce vyndat kardan a opatrně vzhůru vysunout celý plošný spoj i s motorem. Ten je propojen se zadní deskou dvěma krátkými kablíky. V tuto chvíli máme ideální přístup ke sběračům pro případ čištění. Při této činnosti doporučuji si motor k plošnému spoji přichytit např. lepicí páskou, aby neplandal a neutrhl se jeho přívodní kablíky.

Lokomotiva přes nárazníky měří přesně **69,85 mm**, přepočtem ze skutečných 8.300 mm vychází 69,2 mm, je tedy o 0,65 mm delší, což činí 78 mm v reálu. V případě délky 8.591 mm je rozdíl v modelové délce 1,74 mm. Kola měří **9,2 mm**, po přepočtu je to 1.104 mm, u předlohy je to 1.100 mm.

Osvětlení modelu je 2bodové teple bílé, v každém ze všech 4 světel je LED, přepínají se podle směru jízdy. Na parní lokomotivu je ale světlo nepřírozně ostré. Důležitá informace – lokomotiva je, jak uvádí výrobce, z prostorových důvodů již z výroby zdigitalizována. Dekodér je přímo na desce, tedy napevno, vlastnostmi a parametry odpovídá dekodéru kat. č. 66024 (PluX12), v současné době nahrazenému dekodérem kat. č. 66035. Samozřejmě ji lze provozovat i v analogovém režimu.

Pohon a jízdní vlastnosti

Ačkoli je model malý a mohly by nastat obavy ze špatných jízdních vlastností, není tomu tak. Stroj jede plynule, přejíždí i nenapájené srdcovky na výhybkách Kuehn i Tillig. Při přejíždění srdcovky jsou na jedné straně v jednom okamžiku dvě kola ze tří bez přívodu proudu. I tak lokomotiva přejeđe úsek bezpečně a bez zastavení i při pomalé jízdě. Pohon zajišťuje malý motor Mashima, který leží ve spodní části budky strojvedoucího. Opatřen je částečně kónickým setrvačником o průměru 9,1 a síle 6 mm, do něhož je zasunut kardan. Hnané jsou první a třetí náprava, prostřední je poháněna přes kovovou spojnicí. Zbytek rozvodu je plastový, má tmavší šedou barvu. Některé jeho části jsou pevné, pohybují se jen místa nezbytně nutná pro správnou funkci. Dojem to ale nekaží. Po zajištění modelu je chod tichý, z pohonu se neozývají žádné rušivé zvuky. Proud sbírají všechna tři dvojkolí. Sběrače přiléhají na kola shora. Z pochopitelných důvodů výrobce na žádné z kol nenainstaloval bandáže. Předloha nesloužila k vedení nijak dlouhých a těžkých vlaků, takže bychom to měli respektovat i v modelu. Po rovině v oblouku o poloměru 321 a 365 mm (kolejivo Kuehn) lokomotiva zvládá vlak z patnácti vozů: deset krátkých nákladních vozů (PMT/MŽ), čtyři kryté vozy G (Tillig/Hädl) a jeden služební vůz Pwg (Lorenz). Na stoupání 35 ‰ uvezla čtyři vozy Es ze současné produkce. Při přidání pátého již docházelo k prokluzu. Průjezd lokomotivy obloukem o nejmenším továrně vyráběném poloměru 267 mm je díky rozvoru pouhých 25,5 mm dle očekávání naprosto bezproblémový.

Model váží **58 g**. Rozjezd nastává při napětí 5,7 V rychlostí přibližně 11 km/h s odběrem proudu **55 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **115 km/h**, odběr proudu je **83 mA**. Předloha jezdila maximálně **40 km/h**, těch model dosahuje při napětí **6,9 V** a odebírá **70 mA**. Lokomotiva dojíždí při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V do vzdálenosti **30 mm**.

Závěr

Jak se říká, co je malé, to je hezké. V tomto případě to platí dvojnásob. Model se opravdu povedl, je zkonstruován relativně jednoduše, ale funkčně, což je dobře patrné z fotografií. Mile mne překvapil i jízdními vlastnostmi. Samozřejmě nemůžeme čekat nijak vysokou tažnou sílu, ale vlaky, pro které je lokomotiva určena, zvládne. Myslím, že výše uvedený patnáctivozový nákladní vlak je dostatečným důkazem. Disponujete-li malým kolejištěm s lokálkou, je pro vás tato lokomotiva ideální.

Důrazně nabádám k větší opatrnosti při manipulaci, je tu celkem dost drobností, které se při nešetrném zacházení dají poškodit. Já osobně jsem měl po doručení prvního kusu smůlu. Bylo na něm dost závad v podobě poškozených (polámané armatury, ohnuté doplňky) nebo již z výroby špatně osazených dílů (víka válců, madla), takže šel model na reklamaci. Náhradní model dorazil v naprosto perfektním stavu.

Dokumentaci k modelu naleznete [na webu výrobce](#). Informace o předloze jsou [v němčině](#) na Wikipedii.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



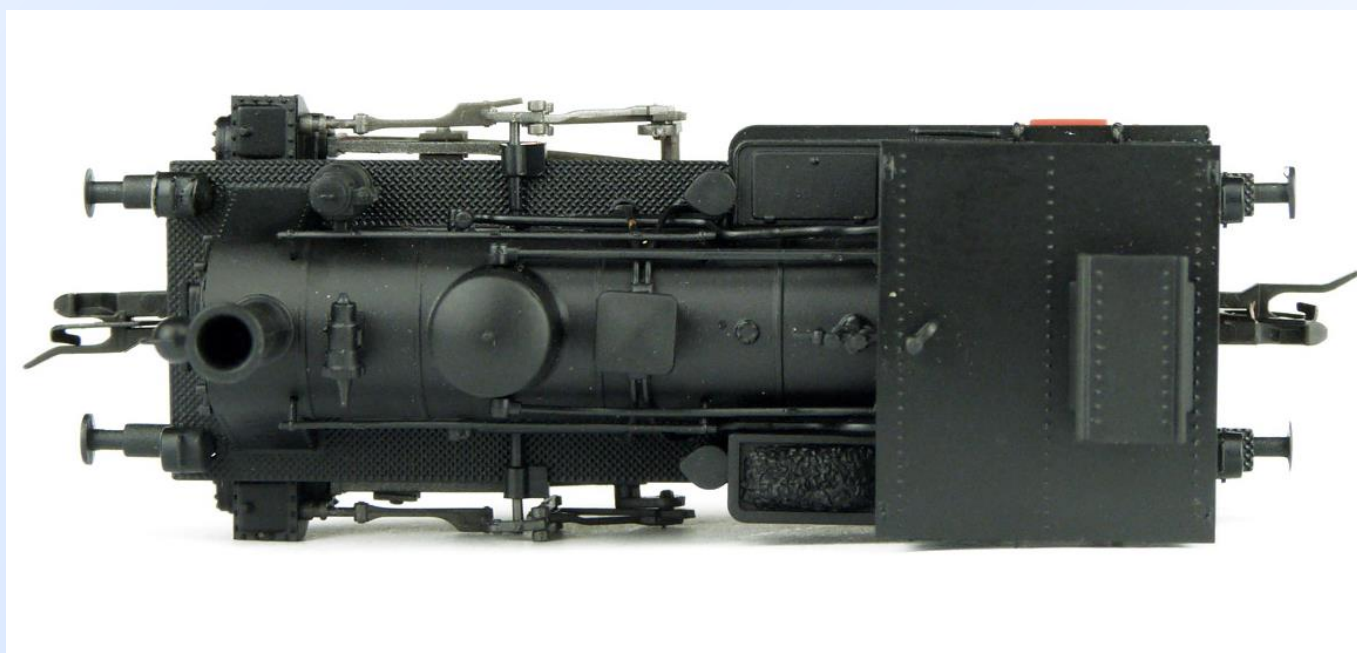
Obr. 1: Levý bok.



Obr. 2: Pravý bok.



Obr. 3 a 4: Čela modelu.



Obr. 5: Pohled na vršek.



Obr. 6: Pohled na spodek.



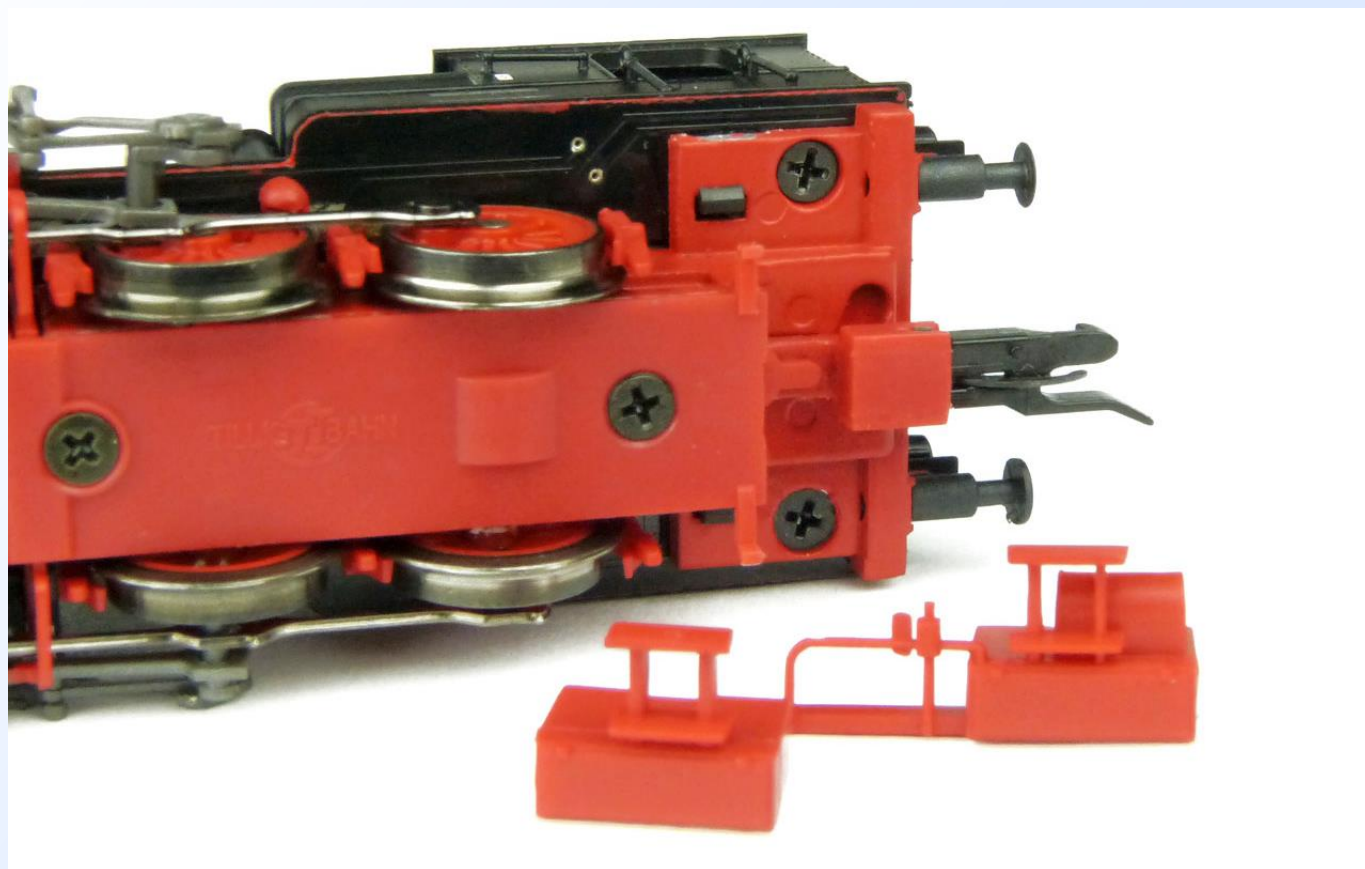
Obr. 7: Detail popisků.



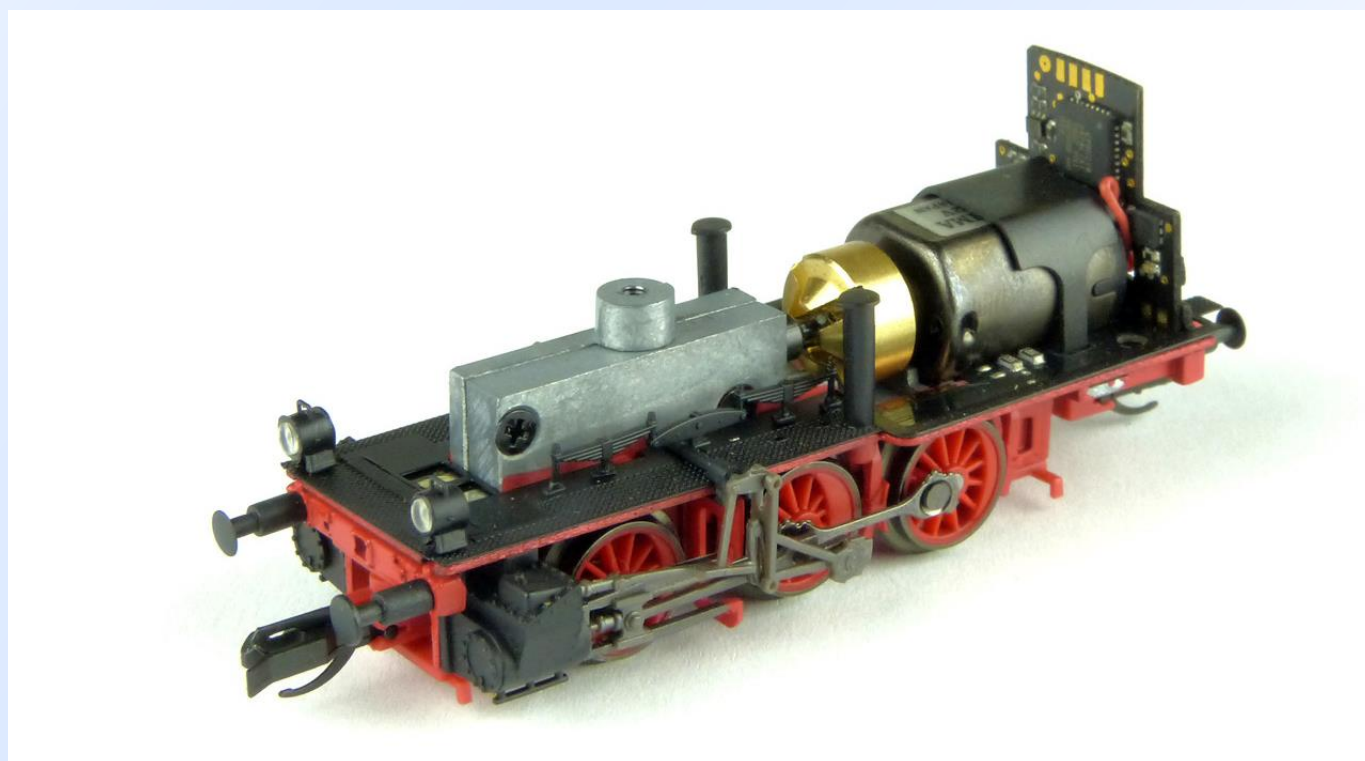
Obr. 8: Sejmutý vrchní plastový díl budky strojvedoucího.



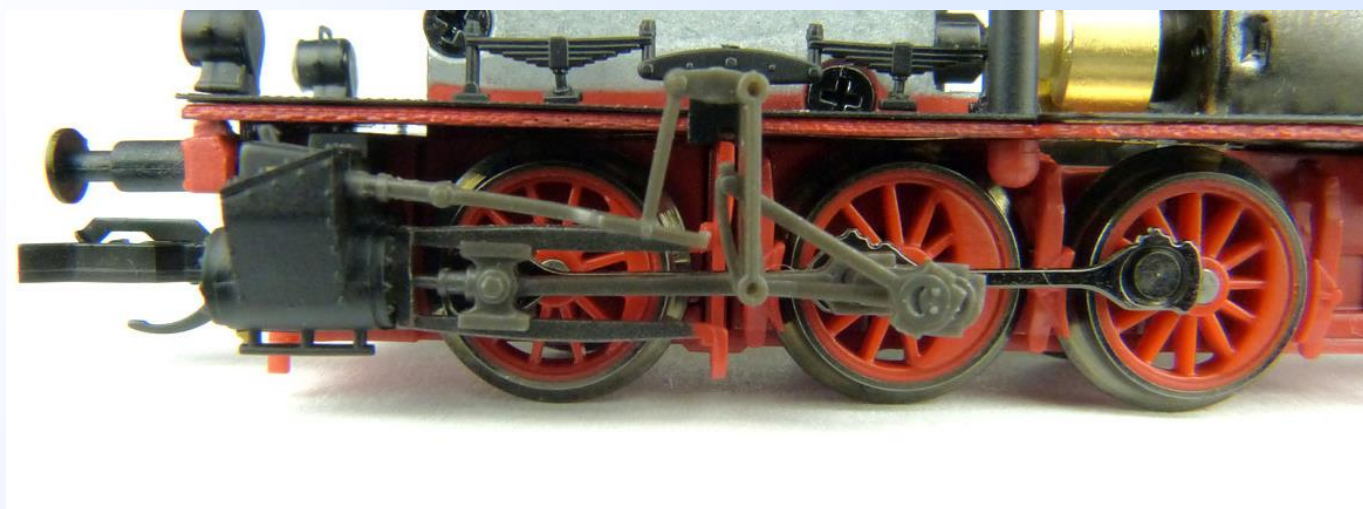
Obr. 9: Motor a deska s dekodérem.



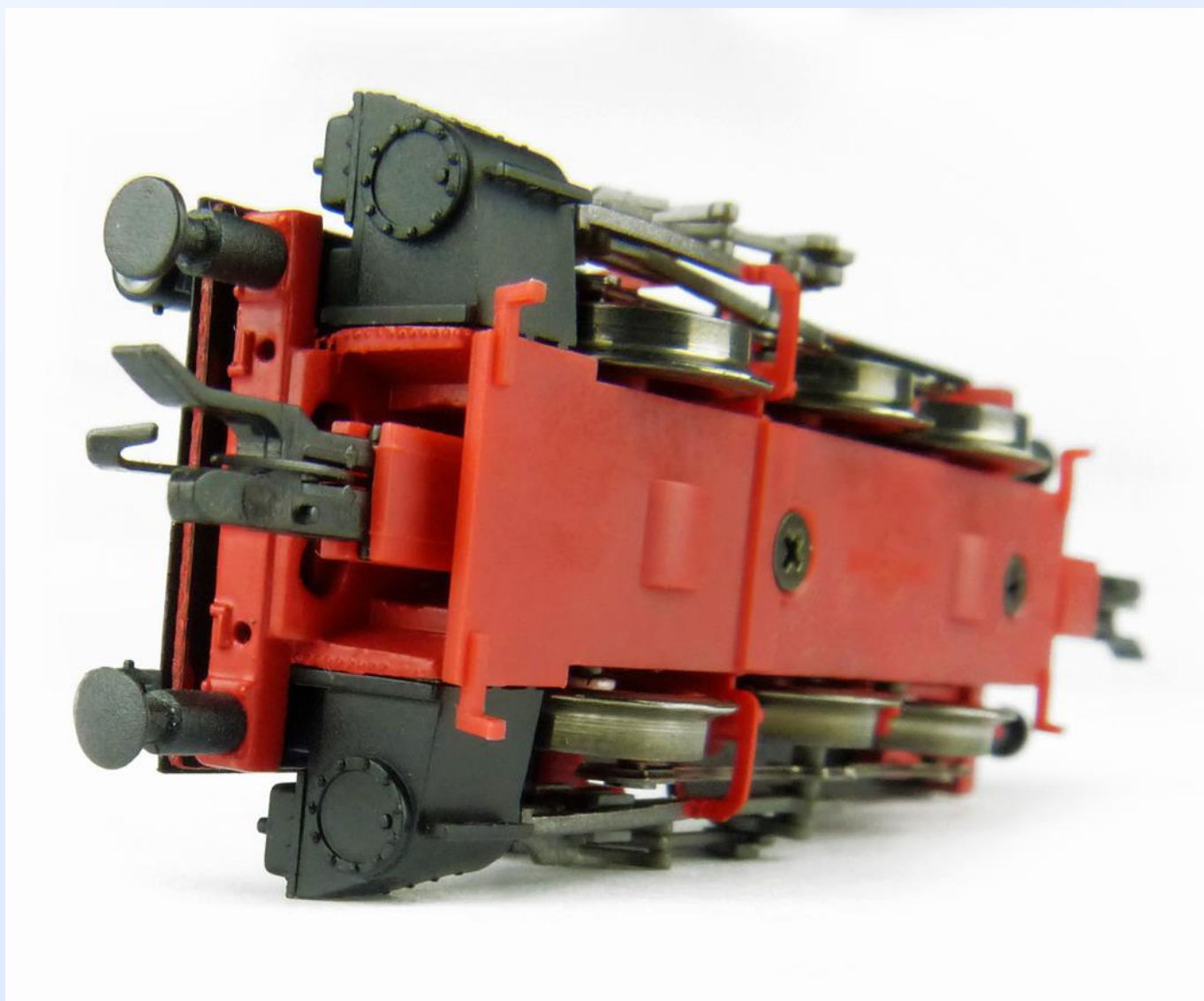
Obr. 10: Šroubky, které drží vrchní díl na rámu, jsou ukryté nad schůdky pod budkou. Třetí je v parním dómu.



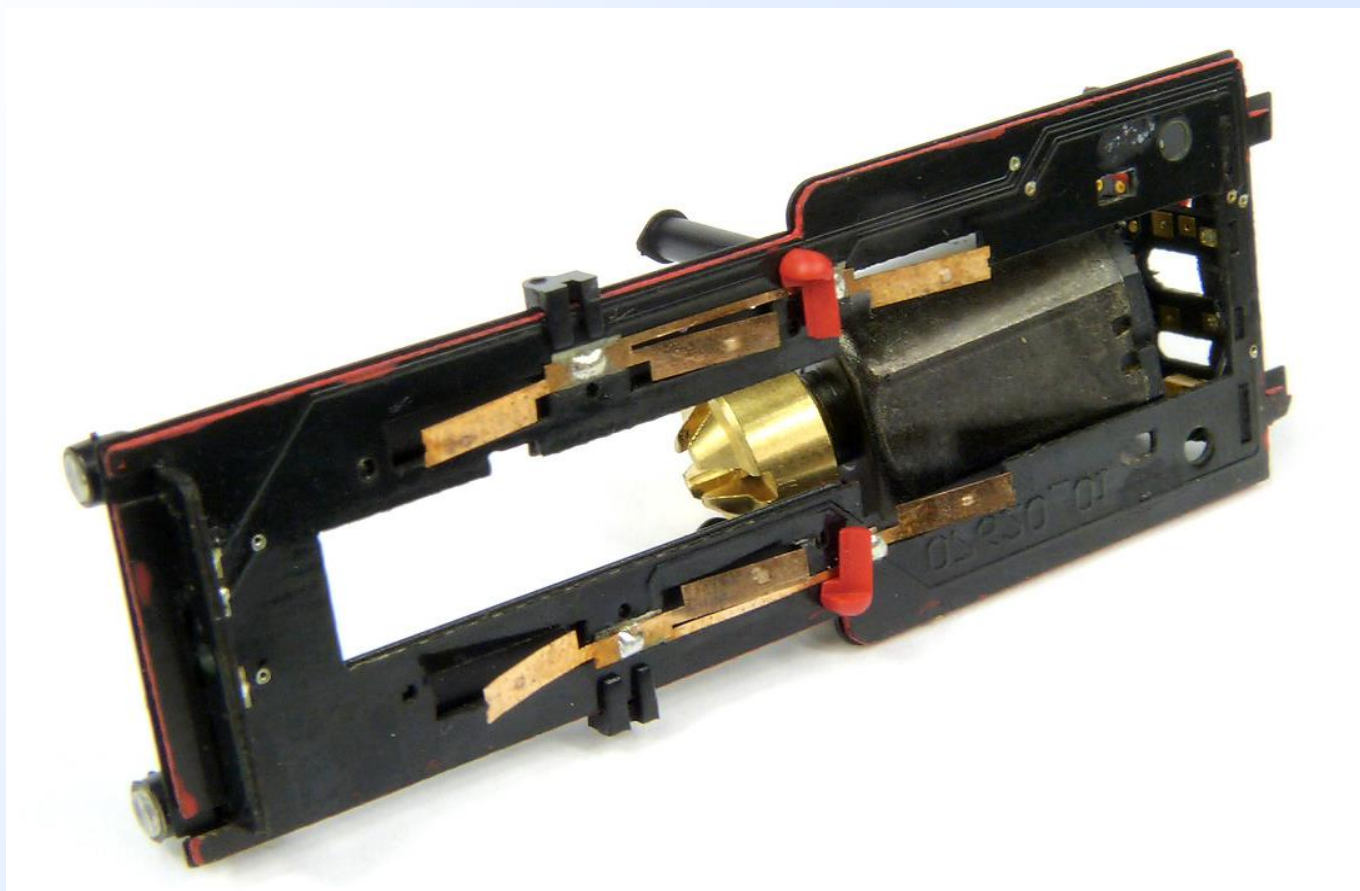
Obr. 11: Odkrytý pojezd.



Obr. 12: Detail rozvodu.



Obr. 13: Detail kinematiky.



Obr. 14: Spodní pohled na demontovaný ohoz. Dobře jsou vidět sběrače i spodní červené díly plnicích hrdel vodní vany.



Obr. 15: Celkový pohled na model.