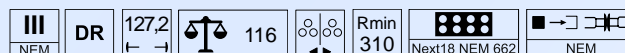




Novinkou roku 2015 od firmy Tillig, ovšem reálně vydanou až ve čtvrtém kvartálu roku 2016, je parní pětispřežní lokomotiva řady 95 DR. Výrobce má v nabídce hned tři provedení, a to jak variantu vytápěnou uhlím, provozovanou ve III. i ve IV. epoše, tak „mazutku“ ze IV. epochy. Paralelně s Tilligem vyvíjí model tohoto stroje i firma Arnold, ale o něm se, pokud budou okolnosti příznivé, zmíním někdy jindy. V okamžiku vzniku tohoto článku ještě nebyl k dispozici. Dnes se zaměříme na uhlím vytápěný stroj číslo 95 045 DR ze III. epochy, který byl na trhu jako první pod katalogovým číslem 03010. Následoval model číslo 95 1041-3 ze IV. epochy (03011) a olejem vytápěná varianta ponese číslo 95 0024-0 (03020). Co si budeme povídat, lokomotiva je to nádherná, majestátní, silná, ne nadarmo se jí v její domovině říká „Bergkönigin“. Kdo by takové kráse odolal?

TILLIG - kat. č. 03010



Vzhled a vybavení

Model je dodáván v klasické krabičce, která je vyložena tuhou pěnovou hmotou. Tentokrát je veliká opravdu jen tak, jak je nezbytně nutné. Na spodku i na vrchu je v krabičce vložen plastový blistr. Dokumentace se nachází na dně. Přibalen je klasický rámeček s doplňky v podobě háků, brzdových hadic a topných spojek, zvlášť jsou ještě ochranné trubky pístnic. Ty lze dosadit i na provozní model, stačí je mírně vyhnout ven, aby nepřekážely běhounu.

Nedokáži posoudit věrnost předloze, to bych raději přenechal znalejším německým kolegům, každopádně mohu říci, že model je vybaven velkým množstvím detailů, jako jsou např. armatury, kompresory, leptaná mřížka na střeše budky nebo třeba madla na vanách, která dosadil již výrobce. Jsou však všechna prohnutá dovnitř. Zdá se, že otvory na vanách mají o něco větší rozteče a konce madel se roztahují, viz foto č. 7. V pravé vaně jsou ještě dva otvory, v nichž jedno madlo chybí. Všiml jsem si toho až po dvou dnech během fotografování. Na fotografiích na TT-boardu v tomto místě madlo je, takže jsem měl evidentně smůlu na špatně zkompletovaný exemplář. Velmi pěkně jsou provedeny lucerny, ovšem pravá je poněkud výše, mezi ní a ochozem je asi 7 desetin mezera. Výtku bych měl ke znázornění uhlí. Jedná se pouze o plastový výlisek, uhlí připomínající jen vzdáleně, který ani není možno přesypat skutečným uhlím, neboť dosahuje až k vrchní hraně tendru. Pod ním je DPS, takže zde moc místa není, ale ty dva milimetry prostoru by se tam našly. Tolik už by stačilo ke snížení „hladiny“ uhlí a k získání místa pro to skutečné. Chápu však, že na toto asi výrobci při návrhu nemyslí. Popisky jsou naprosto perfektní a ostré, příjemně mne překvapila i černá barva, která je matnější, než je u Tilliga obvyklé. Rozvody jsou plastové, jemné, kovově šedé s červenými linkami. Ještě se vrátím k mřížce na budce. Ta je pouze zasazena čtyřmi nožkami v otvorech ve střeše, není však nijak fixována. Na mém modelu byla natolik volná, že mi při prohlížení pojezdu vypadla do dlaně. Zafixoval jsem ji tedy bílým lepidlem.

Spřáhla jsou upevněna na běhounech, které se chovají jako kinematiky. Ovšem přední běhoun postrádá pružinku. Je uložen naprosto volně, což jedině vítám. U stroje BR 84 mi mimo jiné dělal velké problémy právě přední běhoun s pružinkou.

Pod kotlem je volný průhled, částečně i skrz budku, tam však lze pod střešou zahlédnout DPS. Dovnitř modelu se dá dostat po vykonání několika kroků v daném pořadí. Pospáno je to i v manuálu. Nejprve vyjmeme dýmniční vrata, poté šikmý plech pod nimi, dále kryt tendru, následně budku stojvedoucího a nakonec se posunutím vpřed sejme kotel. Ten pod budkou drží na jednom zámku.

Model přes nárazníky měří **127,2 mm**, přepočtem ze skutečných 15.100 mm vychází 125,8 mm, je tedy o 1,4 mm delší, což činí 168 mm v reálu. Průměr spřažených kol je **11,5 mm**, po přepočtu je to 1.380 mm, u předlohy to dělá 1.400 mm. Průměr kol běhounů je **7,1 mm**, po přepočtu 852 mm, u předlohy kola měří 850 mm.

Osvětlení modelu je 3bodové teple bílé, na každém čele je trojice SMD ledek, přepínají se podle směru jízdy. Světlo nikde neprosvítá a jeho intenzita není zbytečně vysoká, což je u parní lokomotivy vítáno. Horní

reflektory mají samostatné DPS s ledkou, u spodních světel jsou ledky přímo v lucernách. Rozhraní Next18 s analogovou propojkou je umístěno pod střechou budky na vrchní straně DPS. Tady pozor, někoho by mohl poplést 6pinový konektor pod uhlím, který slouží pouze k propojení vrchní a zadní DPS. Není to rozhraní! Sám jsem byl zprvu poněkud zmaten.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pojezd konstrukčně vychází z lokomotivy BR 84, po zkušenostech s ní jsem tedy měl oprávněně trochu obavy, jak bude „pětadevadesátka“ jezdit. Naštěstí je jízda v pořádku. Pohon zajišťuje pětipólový motor Mashima, je uložen v kotli a vybaven jedním setrvačником o rozměrech 10 x 6,5 mm. Chod motoru je tichý, po zjetí se ozývá slabé bzučení. Celkový projev modelu je klidný a nehluký. Poháněny jsou tři zadní spřažené nápravy, na dvě přední se výkon přenáší rozvodem. Proud sbírají všechna dvojkolí, sběrače přiléhají na kola zezadu. Dvě kola mají bandáž, a to třetí levé a páté pravé. To je také změna oproti BR 84, tam byly bandáže na obou kolech čtvrté nápravy. Dvojkolí běhounů se otáčejí volně a nezastavují se, jak se občas stává u jiných modelů. Pouze při tažení těžšího vlaku se může vzhledem k umístění spřála na běhounu stát, že má běhoun snahu se přizvednout. Čím těžší vlak, resp. čím větší odpor klade, tím je tento jev častější.

Při jízdě jsem zaznamenal drobnou, ale nepříjemnou zvláštnost. Lokomotiva při průjezdu popředu pravým obloukem občas „cvakala“, při pomalé jízdě bylo vidět, že někde něco překází, někdy dokonce zůstala stát úplně a první dvojkolí bylo „kousnuté“. Naštěstí se mi podařilo zjistit příčinu. Vzhledem k tomu, že model v krabici leží na levém boku, dochází k tlaku na červený „držák, který spojuje rozvod s rámem. Ten je pak přihnuto do polohy, v níž je rozvod blíže k prvnímu dvojkolí. Při průjezdu obloukem a mírném posunu dvojkolí do strany dojde k narážení ojnice do křížáku, což samozřejmě způsobuje problém. Opatrným mírným odehnutím ven lze problém odstranit, ale jen do doby, než lokomotivu znovu vložíme do krabice, neboť pak k němu dochází znovu. U mě je prevence jednoduchá. Model je uložen ve vitríně.

Průjezd obloukem o poloměru 310 mm je bezproblémový, ale asi hraniční. Lze spatřit nepatrné zpomalení, kterého si ale běžný pozorovatel nemusí všimnout. Zkoušel jsem též plechové oblouky s rádiusem 286 mm. I ty lokomotiva projela. Je to však již za hranicí komfortu, stroj se spíše trápí a průjezd protiobloukem už je opravdu dosti problematický.

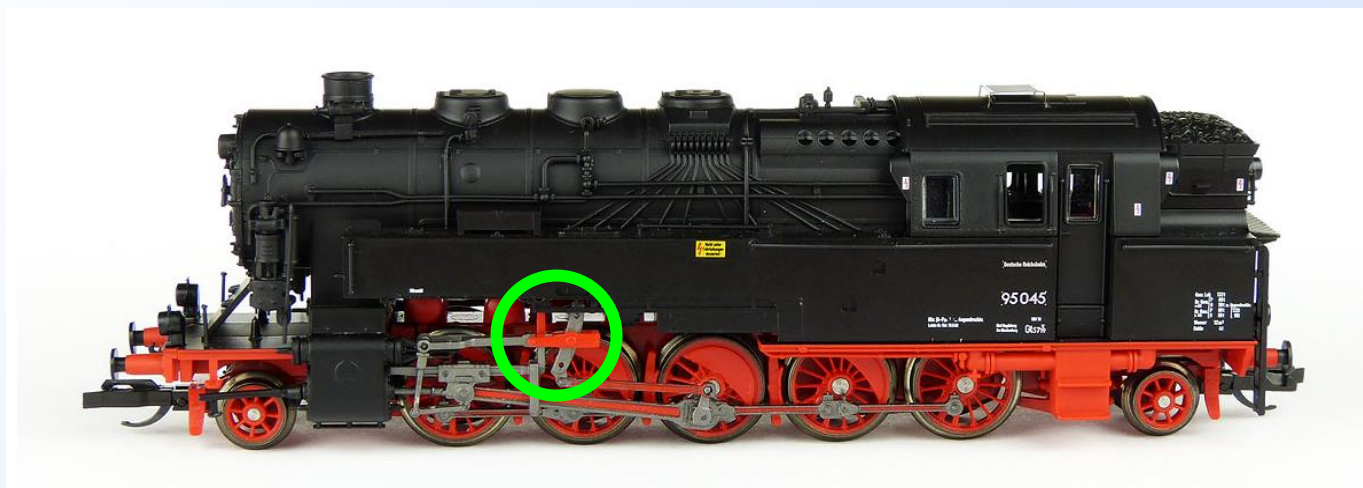
Model má kovový rám i vany (ale s plastovým povrchem) a váží **116 g**. Rozjezd nastává na rovném úseku při napětí cca **3,5 V** rychlostí přibližně **20 km/h** s odběrem proudu **70 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **149 km/h**, odběr proudu je **90 mA**. Předloha jezdila maximálně **65 km/h**, těch model dosahuje při napětí **6,3 V** a odebírá proud **66 mA**. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je **41 mm**. Vše měřeno po řádném zjetí v obou směrech.

Závěr

Sice se jedná o východoněmecký stroj, ale to u mě nehraje vůbec žádnou roli, mašiny z „rajchu“ mám rád stejně jako ČSD. Model se opravdu povedl, je velice atraktivní a pokud něco nějakého zájemce odradí, bude to nejspíše cena, která je za hranicí šesti tisíc korun. Nabízí se otázka, jak dlouho vydrží plastové rozvody, které tu částečně suplují funkci těch skutečných a přenášejí výkon na první dvě nápravy. To ukáže čas, je brzy na předjímání. Plast je houževnatý, nelámavý, dá se předpokládat, že vývojáři přemýšleli. Vzhled uhlí by se dal s jistou dávkou šikovnosti zásahem do tendru vylepšit (možná po záruce, případně si sehnat tendr jako náhradní díl), ovšem s prohnutými madly asi modelář nenadělá nic. Pravdou je, že při běžném pohledu si toho všimne asi jen málokdo. Chybějící madlo na pravé vaně je řešeno s prodejcem. Určitě bych kvůli tomu model nereklamoval, když jsem měl konečně štěstí na správně fungující kus. V nouzi by se absence dílu dala vyřešit svépomocí.

Dokumentaci k modelu naleznete [na webu výrobce](#). Informace o předloze jsou [v němčině](#), případně v mém [v českém překladu](#) na Wikipedii, nebo jako jako článek v PDF ke stažení na [Trainmanii](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Pohled na levý bok modelu. Zeleně je označeno místo, kde dochází k mírnému přihnutí držáku při uložení v krabici.



Obr. 2: Pohled na pravý bok modelu.



Obr. 3: Pojezd modelu – zde je vidět, jak přední běhoun bez pružinky volně visí.



Obr. 4 a 5: Přední a zadní čelo modelu.



Obr. 6: Detail popisků.



Obr. 7: Prohnutá madla na vaně.



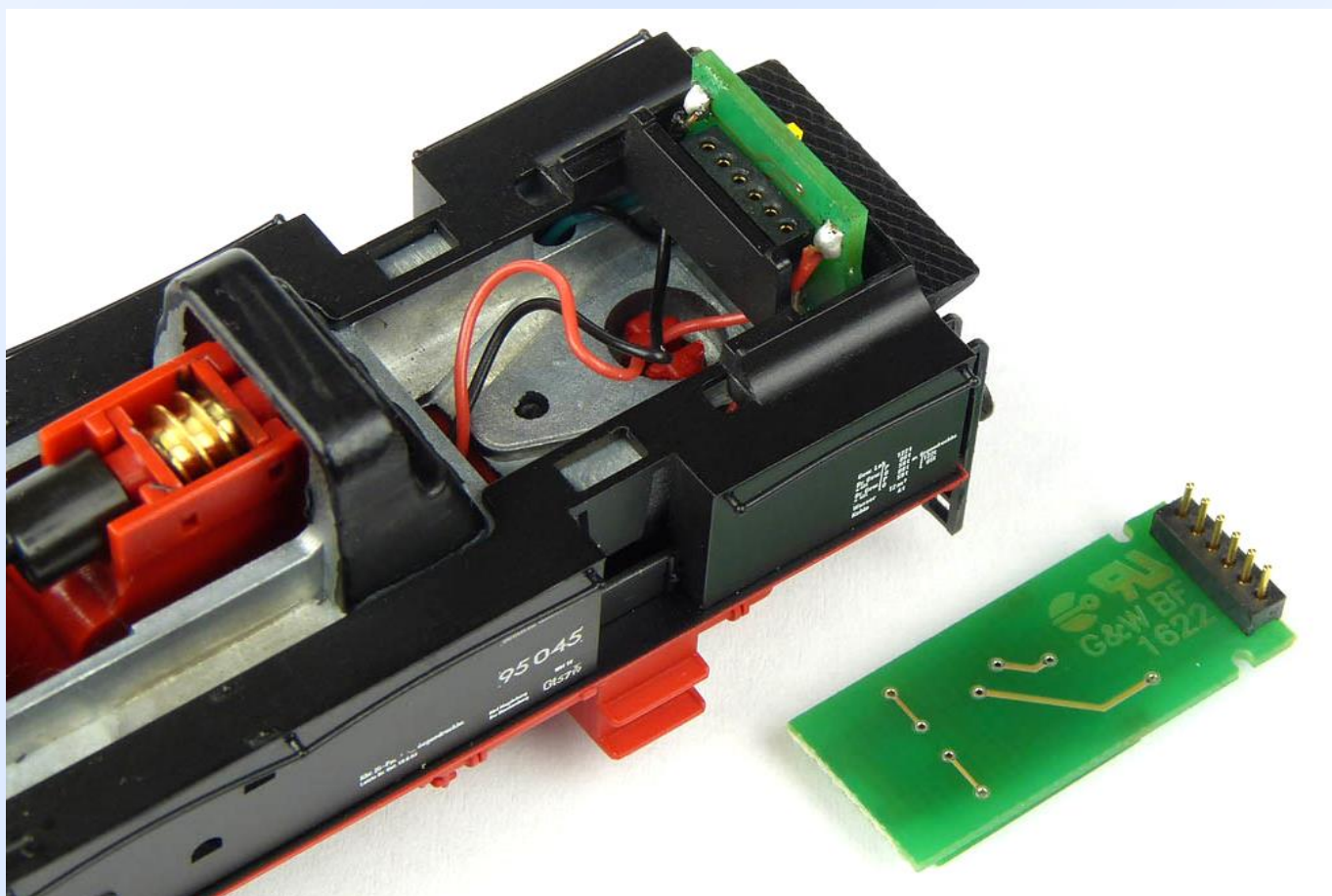
Obr. 8: Detail rozvodů.



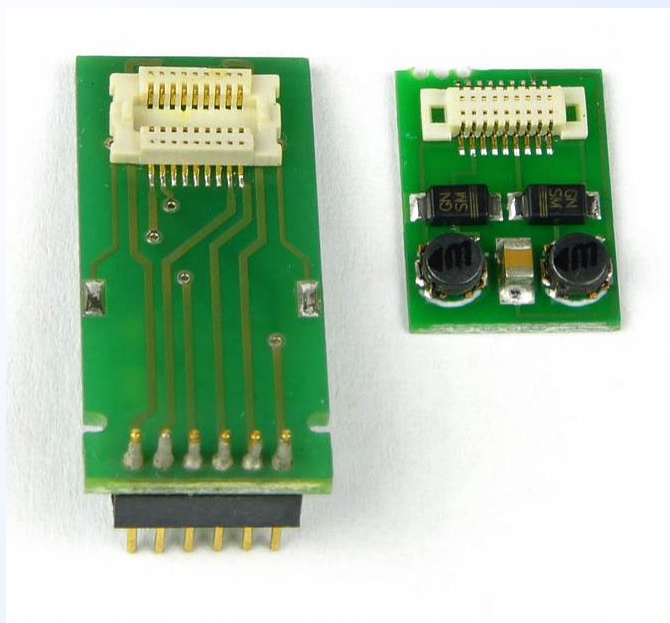
Obr. 9: Vrchní pohled na model.



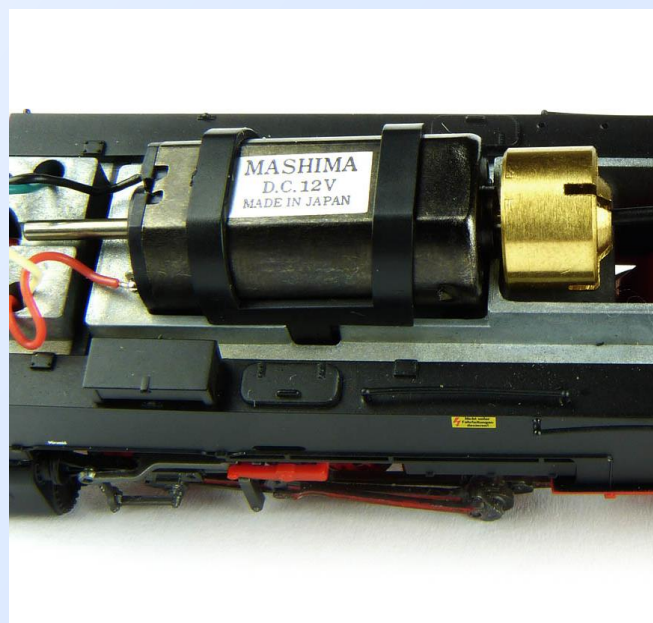
Obr. 10: Odkrytý model.



Obr. 11: Vnitřek budky – jediné volné místo pro reproduktor v případě ozvučení. Kostka Zimo 10 x 15 x 8 mm se vejde.



Obr. 12: Rozhraní Next18 s analogovou propojkou.



Obr. 13: Motor Mashima se setrvačником.



Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15: Celkový pohled na model.



Obr. 16: Celkový pohled na model.