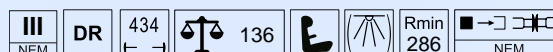




Na začátku roku 2017 uvedla firma Tillig na trh čtyřdílný set historických tříosých osobních vozů, sestávající ze dvou vozů B3ip, jednoho B3itr a jednoho BPw3i (se zavazadlovým oddílem). Jedná se o zcela nové modely. Vozy jsou velice pěkné, precizně zpracované, výrobce dokonce myslel i na sběr proudu pro osvětlení a použil poněkud jinou koncepci, než u něho bylo doposud obvyklé. K dispozici jsou pouze jako set, samostatně zatím nikoli. Konstrukce všech čtyř vozů je prakticky totožná, budu tedy popisovat pouze jeden. Drobné rozdíly v provedení, bude-li to nutné, zmíním pouze okrajově v souvislostech s dalšími fakty.

**TILLIG - kat. č. 01727**



#### Vzhled a vybavení

Modely jsou v krabičce uloženy v plastovém blistru, pod ním je vložena molitanová podložka, na úplném dně leží sáček s doplňky. Všechny čtyři krabičky drží pohromadě plastový box. Ke každému z modelů je vždy přiložen jeden standardní rámeček s háky, brzdovými hadicemi a topnými spojkami, jeden rámeček s krakorci s různým typem uchycení a dvě roury k WC, které jsou v sáčku uloženy volně. Kam který díl patří, to nám napoví manuál, jenž je přibaleno k jednomu z vozů. Model vozu je připraven pro různé mutace, což znamená, že při absenci některých dílů zůstanou na voze nevyužitá úchytná otvory. To se týká například žebříků na předstávkách u verze DB. Vozy DR tyto žebříky nemají a otvory zůstávají nevyužitá. Další drobnou muškou je umístění vrchních krakorců na předstávek. V manuálu je jasně uvedeno, kam patří, ale na modelu pro ně není žádný otvor. Jediné možné místo jsou čelní zámečky (ony to nejsou zámečky v pravém slova smyslu) střechy, ale ty tvarem neodpovídají čepu krakorce, navíc při demontáži střechy by krakorce upadly. Při osazování rour od WC se musí brát zřetel na fakt, že u vozů, kde je WC uprostřed, bude roura překážet posunu střední nápravy, takže její instalace se nedoporučuje, pokud nebude model pouze jako vitrinový nebo pokud nemáte na kolejišti velké poloměry. Na stranu k rouře se střední náprava může posunout jen asi o 0,5 mm. Nutno podotknout, že WC uprostřed mají tři ze čtyř vozů v setu.

Set obsahuje tři vozy s jednou plošinkou a jedním předstávkem a jeden vůz se dvěma plošinkami. Konstrukčně je to řešeno velmi zajímavě, předstávky i plošinky jsou samostatné odnímatelné a vzájemně zaměnitelné části, takže základní díly jsou univerzální a lze je zkompletovat do různých podob. Zábradlí plošinek je plastové, ale dostatečně jemné a přitom relativně detailní.

Střechu lze sejmout, je to také samostatný díl. Na krajích vozu nesedí úplně přesně, mezi ní a skříní je pár desetin mezírka. Na fotografiích je to celkem dobře viditelné, při provozu prakticky ne. Vozy jsou připraveny pro montáž vnitřního osvětlení a opatřeny vnitřním vybavením. Ve střeše jsou zespodu dokonce světlovody vedoucí do svítilny nad plošinkou nebo v předstávku. Jestli střecha „těsní“ dostatečně, to se pozná až při použití osvětlení interiéru (pozn.: jako novinka pro rok 2017 bylo ohlášeno vnitřní osvětlení pod katalogovým číslem 08857). Během opětovného nasazování střechy je potřeba dbát na její správnou orientaci, obráceně ji „nedocvaknete“. Jsou v ní dva nesymetricky situované čepy, které zapadají do otvorů ve vrchní části skříně. Také se musí hlídat sloupky zábradlí plošinky, aby jejich konce zapadly do otvorů ve spodní straně střechy.

Popisky a celková povrchová úprava jsou provedeny na výbornou. Vše je ostré, čitelné, a to včetně popisu rámu. Velmi dobře vypadají rámečky oken v bočnicích a ve dveřích. Jsou provedeny metalickou barvou podobnou mědi či bronzu. Kliky dveří mají stříbrnou barvu.

V úvodu bylo zmíněno, že pojezd vozu je řešen jinak, než jsme u Tilliga zvyklí. V první řadě mají vozy oboustranně izolovaná krajní dvojkolí a sběr proudu pro vnitřní osvětlení zajišťují všechna jejich čtyři kola. Od každé nápravy vedou tedy do útrobu vozu dva kontakty. Další nezvyklou věcí jsou otočné nápravy. U osobních vozů je to zřejmě premiéra. Nejsem si však jist, je-li to nejlepší nápad. Vozy nemají tak velký rozvor (cca 61,5 mm), aby nemohly mít nápravy pevné. Na těchto vozech mají navíc dost velkou vůli. Zkušenosti ukazují, že provedení otočných náprav tímto způsobem není úplně ideální, neboť přední dvojkolí po směru jízdy má při vjezdu do oblouku tendenci se natočit právě naopak, než by bylo vhodné, protože vnější kolejnice v oblouku tlačí vnější kolo



tohoto dvojkolí dozadu. Dobře vyřešené natáčení jsem kdysi viděl ve velikosti H0, dokonce myslím u stejného typu vozu od Fleischmanna, u něhož bylo natočení krajních náprav díky naprosto jednoduchému mechanismu závislé na posunu střední nápravy, tudíž se natáčely správně a kopírovaly oblouk. Navzdory tomu všemu vozy jezdí velmi dobře a lehce. Střední náprava drží na čtyřech výstupcích, které se posouvají v drážce v rámu. Tedy i zde je po konstrukční stránce změna oproti známých tříosým REKO vozům. U modelů jsem zaznamenal zvláštní jev. Prostřední náprava vystupovala nad, resp. pod úroveň těch krajních, takže se přes ni vozy mírně přehupovaly. Jednalo se o několikadesetinový rozdíl, ale i to bylo při postavení na koleje a zkušebním „zhoupnutí“ znát. Vyňal jsem tedy prostřední dvojkolí a dal místo nich o 3 desetiny menší (7,7 mm). Jízda obloukem je spolehlivá, plechové kolejivo o poloměru 286 mm i modelové kolejivo o poloměru 267 mm vozy projíždí bez problému.

Kinematiky fungují dobře, mezera mezi nárazníky vozů na rovném úseku je v tahu 1 mm, při sunutí dokonce jen několik desetin. Šachty na trnu jsou osazeny posuvně, takže lze do jisté míry korigovat výšku spřáhla. Na vozy jsem kromě háků šroubovky nalepil i brzdové hadice, což se v současnosti snažím dělat u všech modelů. Aby nepřekážely kinematikám, zkrátil jsem je na půlku. Délka jednoho vozu přes nárazníky činí 107,2 mm, hmotnost 34 g. Norma doporučuje 27 g. Celý set měří 434 mm a váží 136 g. Průměr kol je 8 mm.

#### Závěr

Jedná se o velice zdařilé modely, jejichž cena je na dnešní dobu přeci jenom mírně příznivější, než je běžné. Vzhledem k tomu, že jde o zcela nový výrobek, není částka pod 900 Kč za kus při porovnání s ostatními dnešními modely tak hrozná (ale málo to není, já vím). Nedostatek v podobě vyčnívající střední nápravy lze odstranit výměnou dvojkolí. Otočné nápravy s velkou vůlí budeme muset překousnout. Naštěstí to na jízdní vlastnosti nemá takový vliv možná právě díky tomu, že rozvor není velký. S pěknou párou DR modeláři získají atraktivní soupravu na své kolejiště. Uvidíme, jak se Tilligovi povede třeba BR 89.70. Jen doplním, že v katalogu byly vozy představeny kromě verze DB také v provedení I. epochy K.P.E.V. s plynovým osvětlením pod katalogovým číslem 01726. A kdoví, jestli se na trhu za čas neobjeví i varianta ČSD, stejně jako výše uvedený vůz v H0 (Fleischmann 506101).

Dokumentace k modelu je k dispozici [na webu výrobce](#).

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Boční pohled na vůz.



Obr. 2: Boční pohled na vůz – druhý bok.



Obr. 3: Spodek vozu.



Obr. 4: Střecha vozu.



### SET TŘÍOSÝCH OSOBNÍCH VOZŮ DR OD FIRMY TILLIG

27.04.2017



Obr. 5 a 6: Detail plošinky a představku.



Obr. 7 a 8: Čelní pohledy.



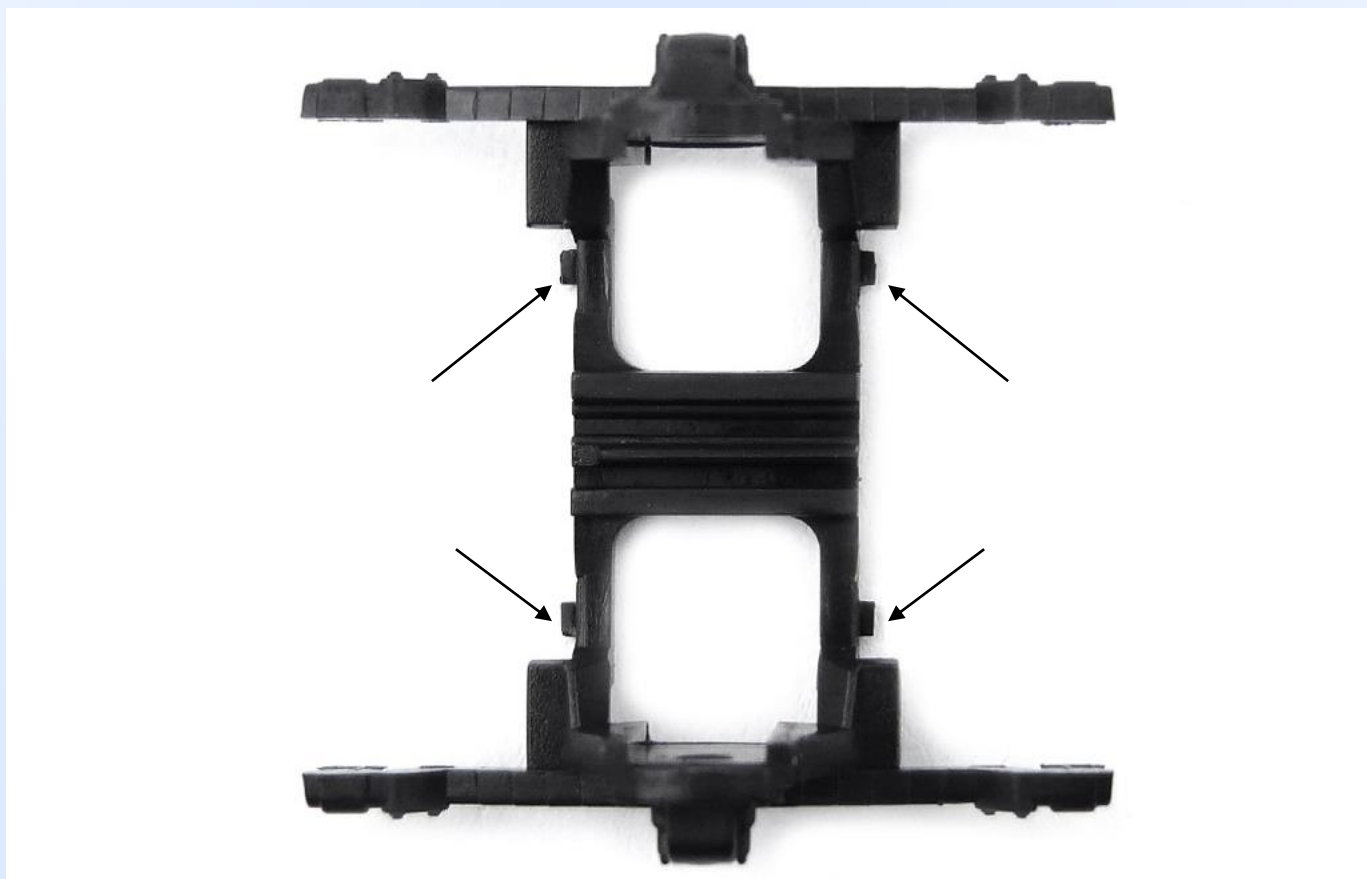
Obr. 9: Zde je dobře vidět, jak střecha nesedí úplně přesně.



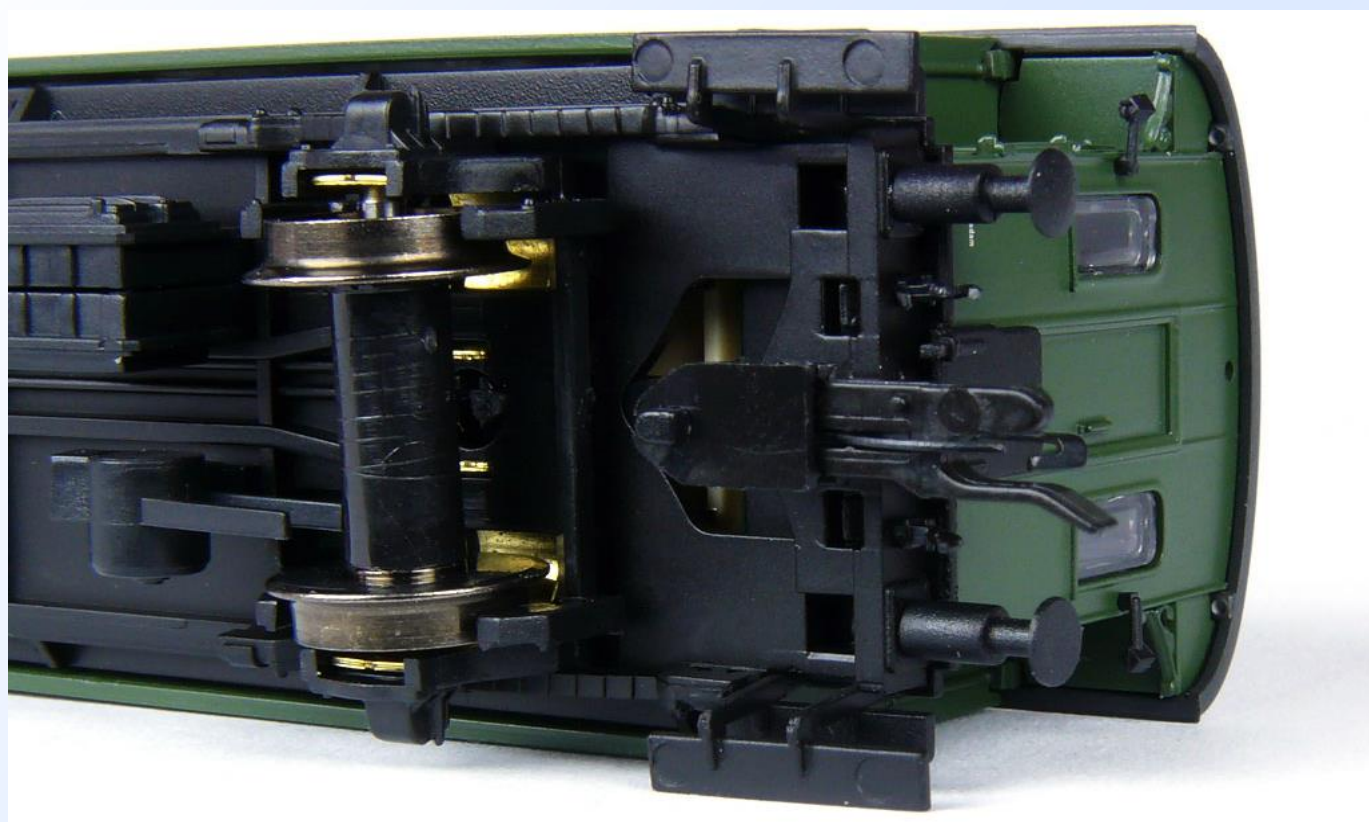
Obr. 10: Spodek vozu a vybrání s drážkami pro střední nápravu.



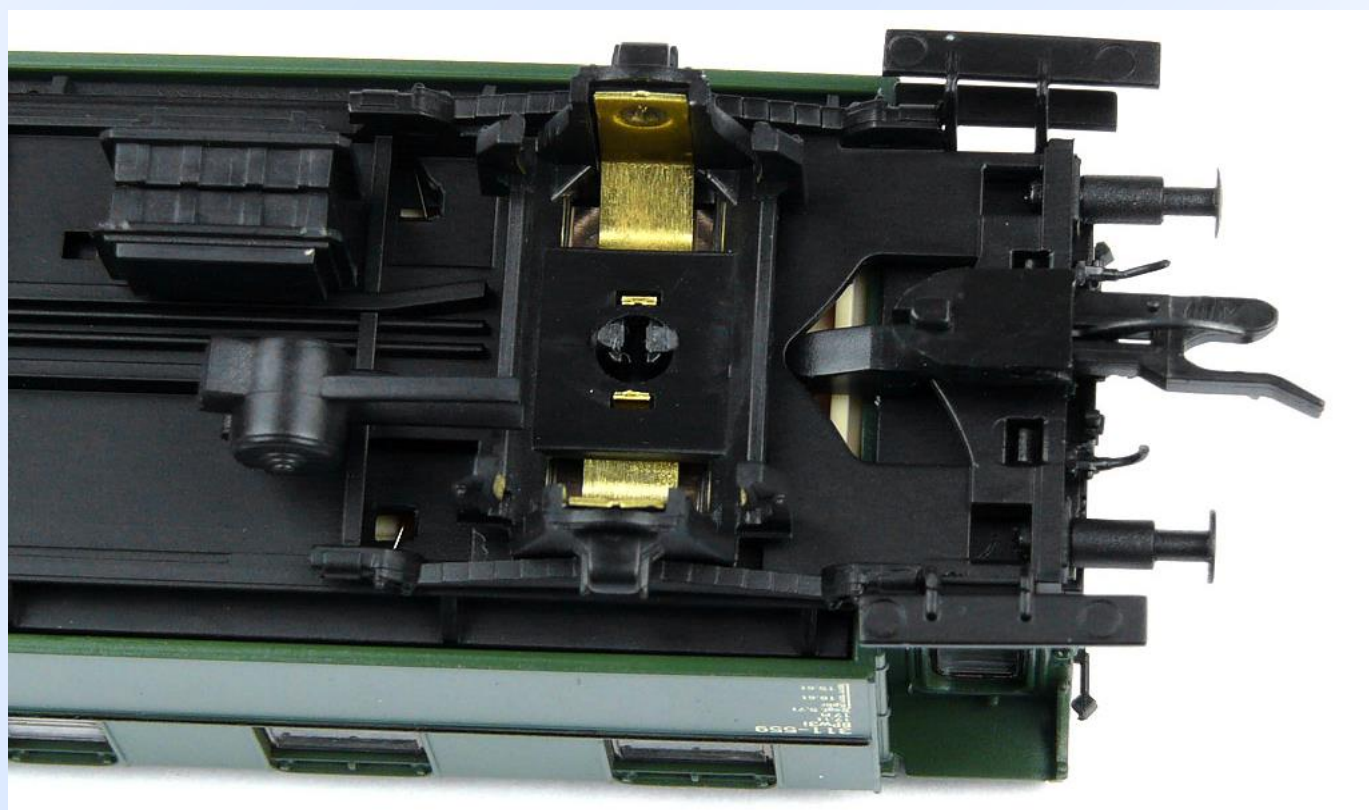
Obr. 11: Vyjmutá střední náprava.



Obr. 12. Střední náprava bez dvojkolí. Čtyři malé výstupky ji drží v drážkách rámu vozu.



Obr. 13. Kinematika a otočné dvojkolí.



Obr. 14. Kovové dělené uložení dvojkolí, od něhož je veden sběr proudu dovnitř vozu z obou kolejníc.



Obr. 15. Kontakty uvnitř vozu.



Obr. 16. Celkový pohled na vůz bez střechy.



Obr. 17. Spodní strana střechy. Patrné jsou světlovedy ke svítlárnám na plošince nebo v představku.



Obr. 18 a 19. Vzdálenost mezi nárazníky v tahu a v tlaku.



Obr. 20. Celkový pohled na vůz.



Obr. 21. Pohled na celý set.