



Jednou z novinek pro rok 2015, kterou pro nás firma Tillig připravila, je 4nápravový samovysypný vůz Fad 155 DB (OOt 41), uvedený pod katalogovým číslem 15170. Spadá do čtvrté epochy. Spolu s další alternativou, setem tří vozů DR ze třetí epochy (01709 E), se na trh dostal na sklonku roku 2015. Další provedení následují. Jedná se o jakousi malou německou

„Wapku“, mohu-li to tak přirovnat. Pomíneme-li klasické a přeci jenom na první pohled odlišné vozy OOt z původní produkce Zeuke/BTTB/Tillig, tak v TT tento typ vozu doposud chyběl.

TILLIG - kat. č. 15170

IV NEM	DB	83,2 ← →	25	Rmin 286	
-----------	----	-------------	----	-------------	--

Vzhled

Konstrukce modelu je překvapivě jednoduchá, což neznamena, že by byl odbytý. Naopak, po funkční i vzhledové stránce je vůz velmi povedený. Možná by se dalo namítnout, že zde není co zkazit, všichni však víme, že se vždy něco najde. Není tedy vůbec výjimkou, že u nových modelů se musí nějaká menší či větší závada takřkajíc „poladit“. Povislá kinematika, špatné uložení dvojkolí, drhnoucí zdrže... Někdy je dokonce nutno zasáhnout i do samotné konstrukce vozidel, aby fungovala podle představ. Za moji modelářskou kariéru už toho bylo nespočetně, mnohé bylo uvedeno i v některých dalších recenzích. Ale o celkovém hodnocení kvality současných modelů tento článek není, vraťme se tedy k tématu.

Celá skříň je ze dvou hlavních kusů – ze základního spodního dílu, a na něm nasazených dovnitř zkosených bočnic. Pokud někdo čeká funkční odklopné boční stěny jako u původního modelu OOt, bude zklamán. Nic se neodklápí, vysypat náklad lze pouze ručně. Ale ruku na srdce, jak velké procento modelářů tuto funkci skutečně využívá? Zde alespoň „nestraší“ plechové jazýčky sloužící k odklápění stěn na výsypce.

Na skříni jsou doplněny nárazníky, madla a držáky koncovek na obou čelech, plošinka a jako doleповací díly nalezneme v krabici pod blistrem ve známém univerzálním rámečku háky šroubovky, brzdové hadice a topné spojky. Zespodu skříně výrobce pro dosažení patřičné hmotnosti vlepil kovovou kulatinu o průměru cca 3,5 mm a délce zhruba 60 mm.

Rám a jeho uchycení jsou řešeny rovněž naprosto jednoduše. Na skříni drží díky zasazení nad ploché čepy nárazníků, které skrz stěnu vstupují do vnitřku skříně. Rám je pružný, při vyjímání a vkládání se musí trochu prohnut. Lehce vyskočí i zaskočí a drží dobře. K samovolnému vypadávání v žádném případě nedojde.

Kinematika u modelu je řešena poněkud jinak, než jsme zvyklí u většiny 4osých nákladních vozů tohoto výrobce. Přímou v rámu je kulisa, v níž se kinematika pohybuje. Zpět do střední polohy ji tlačí malá pružinka, opírající se o čep. Mezera mezi nárazníky při spojení s náhodně vybraným vozem, v tomto případě Gbs 1500 DR Tillig, činí 1,3 mm. V oblouku o poloměru 310 mm jsou od sebe nárazníky na vnitřní straně vzdáleny cca 0,5 mm. Nutno podotknout, že tento model patří do skupiny vozidel, která mají z výroby spřáhlo o nějakou desetinu výše, což by mohlo činit problémy. Valná většina vozidel měla spřáhlo vůči tomuto vozu o čtvrt až o půl výšky hlavy spřáhla níže, ale našly se i výjimky, kdy se spřáhla výškově úplně míjela. Zde je naštěstí šachta upevněna stejně jako např. u kinematik Peho, tedy na trnu, díky čemuž ji lze vertikálně posunout a výšku upravit. Od věci by nebyla fixace, posunuje se totiž docela lehce.

Podvozky jsou na rám uchyceny stejným způsobem jako u mnoha dalších modelů, tedy na dvojitým čepu zapadajícím do otvoru v rámu.

Povrchová úprava a vlastnosti

Povrchová úprava nemá chybu, nápisy jsou ostré a do posledního písmenka čitelné. Spojení spodního a vrchního dílu skříně lícuje a není rušivé. Na spodku rámu nechybí ani naznačení brzdového mechanismu a vzduchových válců. Skutečná délka modelu přes nárazníky je **83,2 mm**, což s malou odchylkou odpovídá deseti metrům předlohy. Po přepočtu vychází přesně 9.984 mm. Při vážení se pomyslná ručička váhy zastavila na **25 gramech**, normou udaná hmotnost je tedy překročena jen přibližně o 4 gramy. Jízdní vlastnosti jsou perfektní, vůz jede opravdu velmi lehce. Na kolejích klade minimální odpor, přestože dvojkolí jsou uložena pouze v plastu. Ten je však houževnatý a nehrozí jeho brzké opotřebení. Na poloměru 286 mm je jízda bez problémů, pravděpodobně by vůz projel i 267 mm, ale ten nemám k dispozici.

Závěr

Dobře by vypadal ucelený vlak z těchto vozů, ale to má v mém případě několik úskalí. V první řadě jde o velikost mého kolejiště, resp. délku staničních kolejí. V kratší stanici bych delší než 6vozoový vlak s kratší lokomotivou nepostavil. V druhé řadě by asi naříkala peněženka. A konečně za třetí - skladování modelů si rovněž žádá určitých (nemalých) nároků a mé možnosti pomalu dosahují svých mezí, takže se rád spokojím pouze s jedním vozem. Železniční modelářství je o kompromisech v mnoha směrech, ale o těch prostorových především.

Kromě jednoduchosti konstrukce mne mile překvapilo i balení modelu. Nedodává se ve zbytečně dlouhé krabici, nýbrž v rozměrově celkem odpovídající. Místo polystyrenové výstelky byl použit plastový blistr, což také vítám, neboť je model dle mého soudu lépe chráněn. Jedna vzhledová drobnost, která je běžným jevem na mnoha modelech různých výrobců a těžko se změní, se přeci jenom najde. Madla nemají úplně stejný odstín jako skříň. Jsou z nebarveného plastu a v takovém případě je jen stěží možné se barevně 100% shodnout se zbytkem skříně. Je to však vidět pouze při pozorném prohlížení.

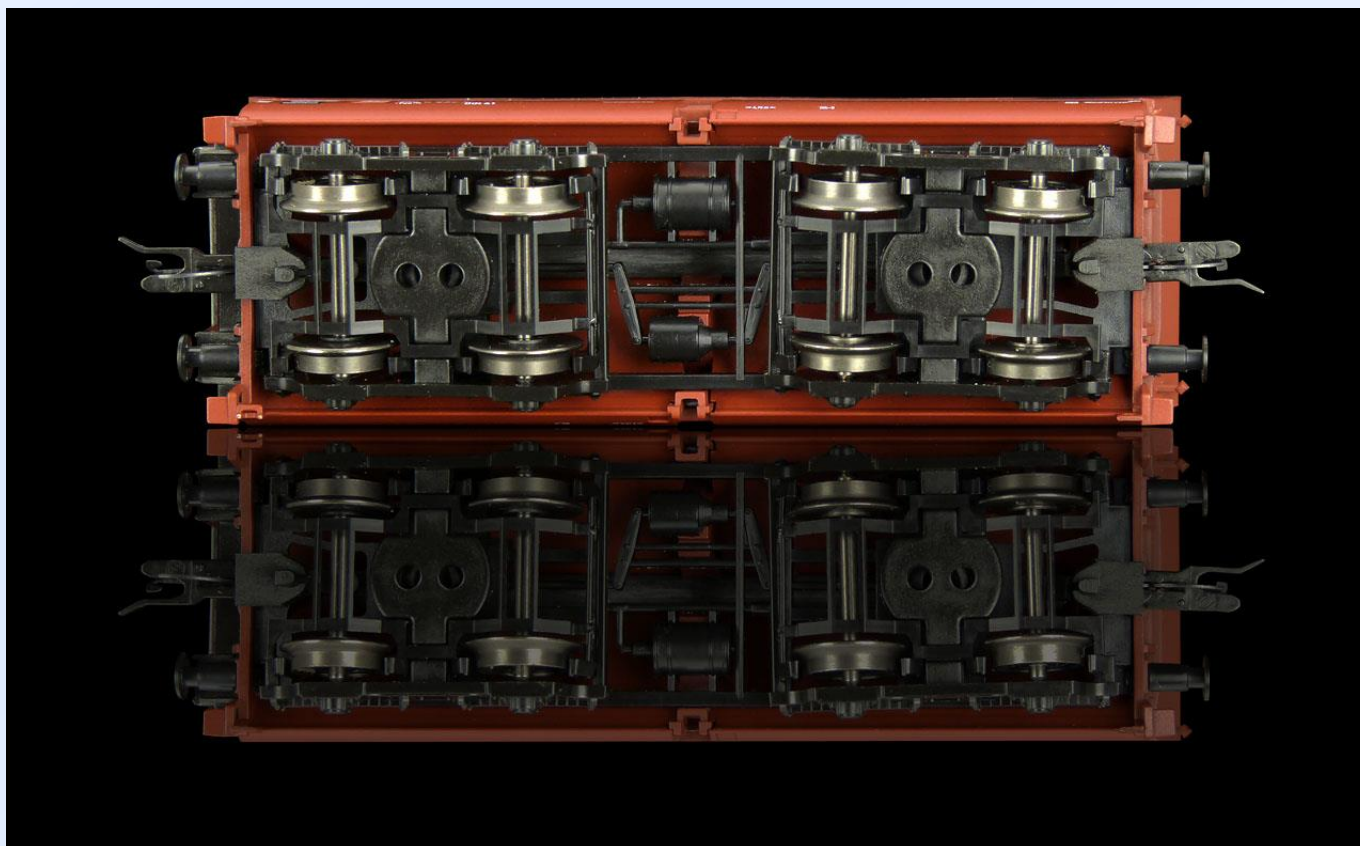
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Celkový boční pohled.



Obr. 2: Vrchní pohled.



Obr. 3: Spodní pohled.



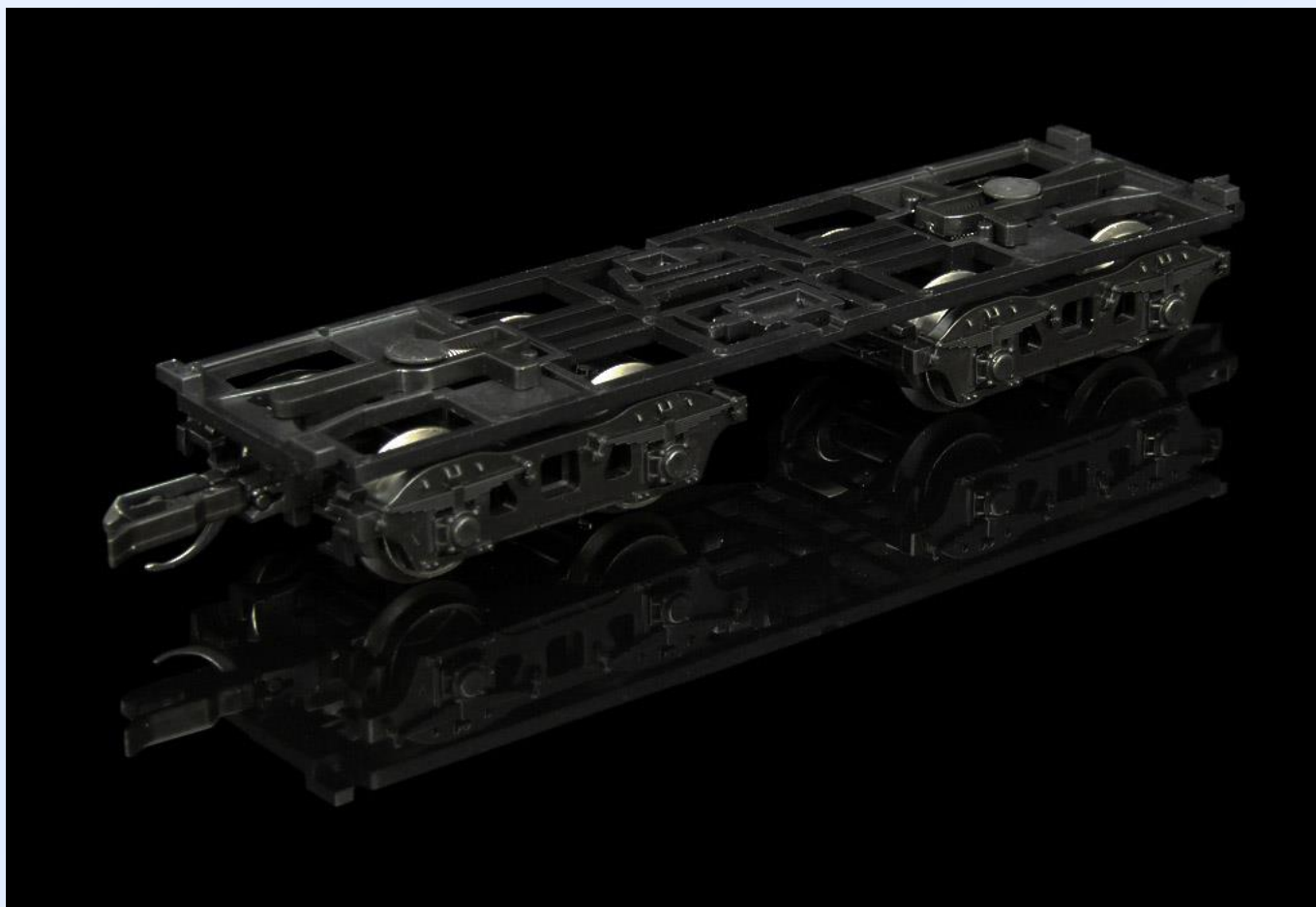
Obr. 4: Spodní pohled na skříň a závaží.



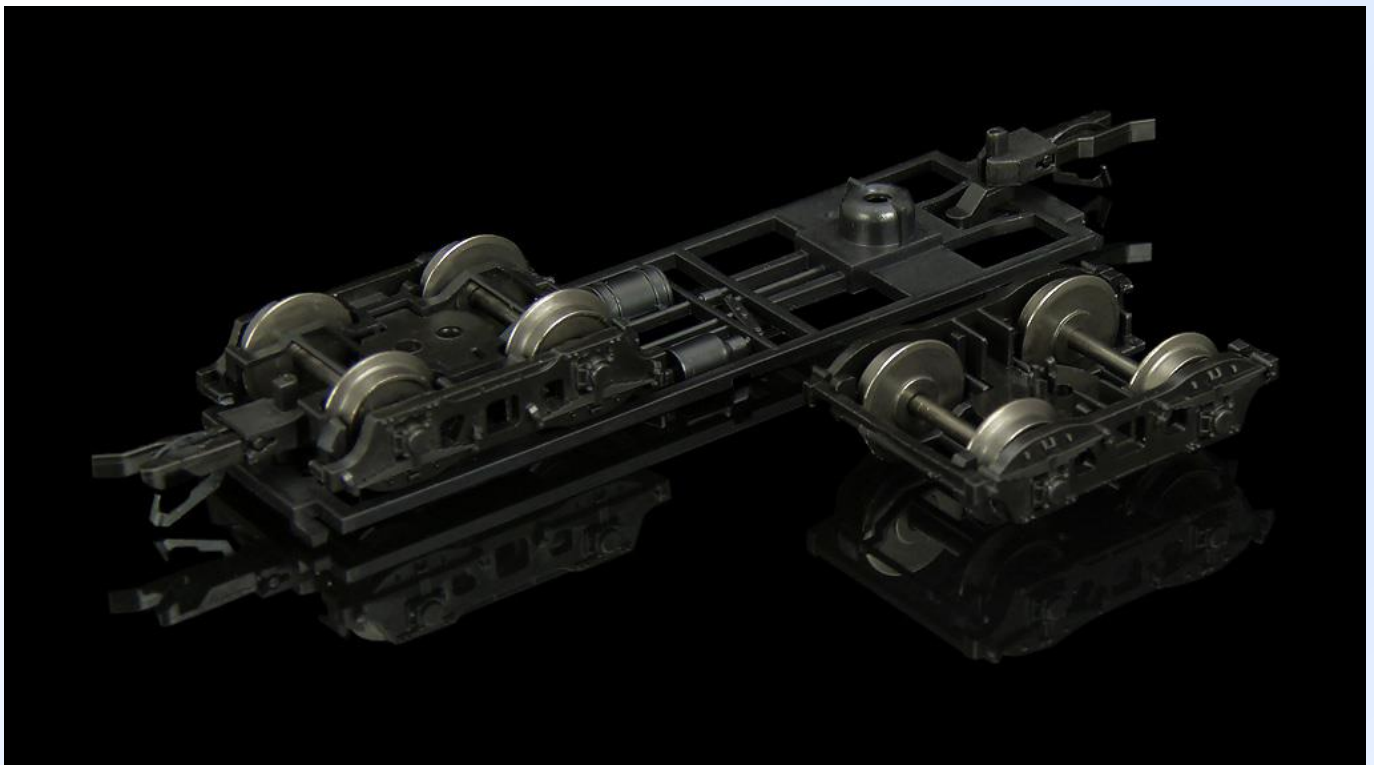
Obr. 5: Detail popisků.



Obr. 6: Detail popisků.



Obr. 7: Pojezd vozu.



Obr. 8: Pojezd s vysazeným podvozkem.



Obr. 9: Kinematika.



Obr. 10: Čepy nárazníků, nad nimiž drží rám.



Obr. 11 a 12: Pohled na plošinku a čelní pohled na model.



Obr. 13: Celkový pohled na model.



Obr. 14: Celkový pohled na model.