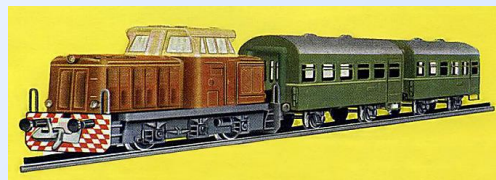




Tříosé reko vozy se vyskytují na kolejích ve velikosti TT již dlouho. Roku 1972 je v katalogu představila firma Zeuke s poznámkou In Vorbereitung (Připravujeme). Ve stejném roce však došlo ke znárodnění, takže první hotové modely lze v katalogu nalézt již pod hlavičkou Berliner TT Bahnen. Každopádně historie těchto modelů je celkem dlouhá, téměř padesátiletá. Po opětovné privatizaci a různých vlastnických a personálních kolotočích je až do dnešních dnů nabízí i Tillig. Dnes už však není jediný, kdo je v sortimentu má. Naštěstí se velikosti TT věnuje více výrobců, díky čemuž se dostaly mezi modeláře i reko vozy firem Kuehn a Arnold. V hlavě kolegy modeláře Petra Novotného se zrodil nápad sepsat na toto téma nějaký „elaborát“ a modely porovnat. A kdo to „vodskákal“? Samozřejmě já. 😊 Petrovi děkuji za poskytnutí podkladů a zapůjčení modelů, firmou Zeuke počínaje, Arnoldem konče. Pouze vozy Kuehn mám z vlastních zásob.



Na světě jsou aktuálně verze od 4 výrobců. Zeuke bych pominul, to už je stejně de facto BTTB, a jeho zkrácená Start verze se celkem vymyká. Navíc BTTB a Tillig jsou ze stejné formy, myšleno u osobních vozů. Dokazuje to jednak naprostá jednotnost již od pohledu zřejmá, jednak fakt, že lze najít stejné charakteristické znaky či vady formy u obou provedení. Jen skříň BTTB je o 0,45 mm kratší, což může být zapříčiněno jiným materiálem nebo technologickým postupem. Budu-li tedy psát o Tilligovi, automaticky se to týká též BTTB, nebude-li uvedeno jinak. Až do začátku 90. let byl bez větších obměn v nabídce pouze osobní vůz ze IV. epochy. V roce 1992 v katalogu přibily čtyři varianty včetně té s nákladním oddílem (Traglastabteil), ale stále z téže formy. Jako dvě z novinek roku 1995 představila firma Tillig zavazadlový a poštovní vůz, oba spadající do III. epochy.



Prezentovány byly zatím pouze v podobě kreseb, teprve na novinkovém listu tuším z roku 1997 byly fotografie. V katalogu na rok 1998 již bylo šest variant osobních, dvě varianty zavazadlových a dvě varianty poštovních vozů, začleněných do III. i IV. epochy. Tak to bez zásadnějších změn pokračovalo i v dalších letech, kdy bylo možné v prospektech trvale napočítat deset různých variant těchto vozů, později dokonce ještě více, včetně setů a zjednodušených verzí Start. Aktuálně, tedy v roce 2021, jsou v nabídce firmy Tillig čtyři verze ve III., čtyři ve IV. epoše a dvě verze Start (osobní a červená jídelní). Pojezd doznal drobných úprav vyžádaných současnými standardy, samozřejmě je proto kinematika i kovová dvojkolí v plechovém uložení, takže jízdní vlastnosti jsou velice dobré. Trochu to ale kazí jistá „plandavost“ střední nápravy v podélném směru, způsobená velkou vůlí posuvného držáku dvojkolí v drážce. Není to vada kusu, u mých vozů Tillig to bylo také tak. Odhaduji to na opotřebení formy, které výrobce neřeší, neb u vozů BTTB vůle není a střední dvojkolí se pohybuje pouze vymezeně. Posouvá se lehce, ale není volné.

Před ukončením výroby velikosti TT ohlásila reko vozy i rakouská firma Roco. K jejich realizaci ale nedošlo. Uvedeny byly v katalogu na rok 2018 v podobě 2D nákresů, a to v sedmi provedeních včetně vozu nulté série se 4 nástupními dveřmi. Ten doplňovaly klasické osobní vozy, vozy s nákladním oddílem a vozy zavazadlové i poštovní. Vše ve IV. epoše. Jak jsem již uvedl, výroba se nakonec nekonala, naopak produkce velikosti TT byla na základě kdovíjakého rozhodnutí ukončena. Proto bylo nemalým překvapením, když přišlo oznámení novinek Roco TT pro rok 2021, byť to nejsou novinky v pravém smyslu, ale jen vzkríšené modely z dřívějších let. I tak věřím, že se po nich zapráší, neboť jsou žádané. Jsem však realista a nepředpokládám, že by Roco opět začalo uvažovat i o reko vozech, když je aktuálně vyrábí 3 firmy.

Rok 2019 modelářům přinesl předvánoční dárek – reko vozy od firmy Kuehn. Byla to neavizovaná novinka, jež v katalogu na daný rok vůbec zmíněna nebyla. Objevila se v podobě hotových vozů až na veletrhu v Lipsku a na novinkovém listu společně s vozy typu Altenberg. K dispozici byly jako dva čtyřvozové sety ze III. epochy v různých kombinacích, tedy i s dvouosými vozy. Set 42315 sestával z vozu nulté série, zavazadlového vozu a dvou osobních vozů, všechny tříosé. Set 42317 má první dva vozy stejné, další dva vozy jsou dvouosé s nákladním oddílem. V obou setech byly vozy s bílými linkami a černým rámem. Katalog na rok 2020 představil tři nové sety, tentokrát i ve IV. epoše, a jako rozšíření ještě tři sety dvouvozové, které obsahovaly vždy jeden poštovní tříosý vůz a jeden dvouosý vůz s nákladním oddílem, jeden set ze III. a dva ze IV. epochy.

Aby toho nebylo málo, přišla s kůží, ehm, vlastně s reko vozy na trh i firma Arnold. Ta nabídla čtyři čtyřvozové sety, jeden třívozový set a jeden samostatný vůz. Čtyřvozové sety byly vždy dva ve III. a dva ve IV. epoše, z toho vždy jeden sestával ze všech vozů tříosých (tři osobní a jeden zavazadlový) a druhý z dvouosých krom zavazadlového. Pátý, třívozový set, znázorňuje služební vlak pro přepravu propanu ze IV. epochy. V případě samostatného vozu se jedná o zavazadlový Dag953 DB AG z V. epochy.

Jak vidno, vybírat je z čeho. Rozdíly mezi modely jednotlivých výrobců samozřejmě jsou, a to jak vzhledové, tak rozměrové. Popisovat vše by zabralo hromadu času i místa a snad by to ani nebylo záživné čtení. Zaměříme se alespoň na některé. Jedním z nich je rozvor krajních náprav, který je u vozů Kuehn větší než u Tilliga a Arnolda. Po přepočtu ze skutečných 7 500 mm vychází v TT přesně 62,5 mm. U Kuehna je to 64,5 mm, u Tilliga 62,6 mm a u Arnolda 62,45 mm. Nevím, proč je Kuehn mimo. Byť v reálu reko vozy vznikaly z různých starších vozů, nedostal se mi do ruky žádný materiál či výkres, kde by byla zmíněna jiná vzdálenost než právě hodnota 7 500 mm.

Podívejme se na délku přes nárazníky. Ta v reálu činí u osobních vozů dvouosých i tříosých 13 120 mm, ovšem pozor, kromě vozu nulté série, jehož délka byla 13 080 mm. K zavazadlovým a poštovním vozům mám ale údaje dva. Jeden totožný s osobními vozy, druhý udává míru 13 200 mm. Bez ohledu na tyto rozdíly jsou popisky na všech modelech všech výrobců, které jsem měl k dispozici, totožné (kromě vozu nulté série, ten nese správnou míru 13,08 m) a udávají hodnotu 13,12 m, což by mělo být po přepočtu 109,3 mm. Kuehn měří 109,1, Tillig 109,6 a Arnold 109 mm. Zde jsou tedy přijatelné rozdíly jen v desetinách milimetru. Ony ty rozdíly délek reálných vozů nejsou konec konců takové, aby mělo smysl je zohledňovat v modelu. Mezi 13,08 metry a 13,20 metry je v TT rozdíl jen 1 mm, tedy od 109 do 110 mm, a délka modelů se ve všech případech pohybuje v rámci tohoto intervalu. Pojezdy všech typů vozů jsou tedy vždy u daného výrobce jednotné, jen vybavené různými doplňky.

Ze zvědavosti jsem měřil průměr kol. Správnou hodnotu ukázala posuvka u BTTB a Arnolda, tedy 8,3 mm, což je 1 metr v reálu. Tillig a Kuehn jsou osazeny dvojkolími s koly o průměru cca 8 mm. Zásadní výhodou vozů Kuehn je plechové uložení dvojkolí s možností sběru proudu ze všech 4 kol, má totiž nápravu dělenou izolační vložkou. U Tilliga to lze vždy jen jedním kolem a Arnold má dvojkolí uložená pouze v plastu.

Stejně jako jsou odlišnosti na pojezdech, nalezneme napříč výrobcí rozdíly i na skříních. Horní výklopná část oken má kovový rám, což u Arnolda chybí. Tam je stříbrná pouze dělicí rovina. U osobních vozů BTTB i Tillig chybí zasklení čelních přechodových dveří. U novějšího zavazadlového již Tillig skla má. Střešní větrače jsou také na první pohled u každého výrobce jiné, ale jejich poloha je shodná. Tillig má rozměry 6,6 × 2,45 × 0,7 mm, Kuehn 5,8 × 2,15 × 0,45 a Arnold 5,3 × 1,7 × 0,7 mm. Kde je pravda, to nedokážu posoudit, z nákresů to jasné není a fotografie s vhodným pohledem alespoň pro odhadnutí situace jsem nenašel. A právě u větračů je v případě BTTB a Tilliga patrná stejná vada formy na jednom z nich. Ani švy nesouhlasí, ty se zdají být správně u Kuehna a Arnolda, kde jsou ty krajní těsně u čela

vozu, což u Tilliga není. V čelních partiích lze pozorovat nestejně návalky, přechodové můstky, u Tilliga chybějící topné spojky a jsou jen zjednodušeně barvou znázorněná koncová světla, která mají Kuehn i Arnold zasklená červeným čířým plastem. A u BTTB chybí i ta barva.

Celková výška – to je další atribut, u něhož jsou zřejmé odlišnosti mezi všemi třemi výrobci. Nejvyšší je Tillig s 35,27 mm, po něm následuje Kuehn s 33,76 mm a nejnižší Arnold měří 33,31 mm. BTTB je navzdory většímu průměru kol asi o 0,2 mm nižší než Tillig, příčinou je zřejmě uložení dvojkolí, které je jen v plastu a vzhledem ke stáří vozu opotřebované. Rozdíl mezi prvními dvěma je 1,51 mm, mezi druhým a třetím 0,45 mm. Snadno pak dojdete k hodnotě téměř 2 mm mezi Tilligem a Arnoldem. Fotografie jsou dostatečně výmluvné. Viditelné je to jak při čelním pohledu na vozy vedle sebe, tak z boku ve vlaku. A to ještě musím zmínit výšku poštovního a zavazadlového vozu, který je u Tilliga o dalších cca 0,8 mm vyšší. Celková výška v reálu činí od temene kolejnice po vrch větračů 4 080 mm. V TT je to tedy 34 mm. Této hodnotě je nejbližší Kuehn s výškou 33,76 mm, dále Arnold s 33,31 mm a nejvíce se liší Tillig s 35,27 mm u osobních a zhruba 36,1 mm u poštovních vozů. Šířka skříně je v reálu 3 050 mm, v TT 25,43 mm. Kuehn a Arnold mají shodně 25,57 mm, Tillig je široký 26,02 mm.

Povrchová úprava je u všech tří současných modelů výborná. Vše je ostré, nápisy čitelné. Drobné rozdíly jsou v pozicích popisek a velikosti i síle písma. Liší se odstíny šedé barvy na střeších, i když Tillig a Arnold k sobě mají velmi blízko. Kuehn má mnohem tmavší odstín, což bylo také předmětem diskuze na TT-Boardu. Část diskutujících tvrdila, že je odstín moc tmavý, část jim oponovala. Nakonec se ale nedošlo k žádnému rozřešení. Pravdou je, že firma Piko má u svých reko vozů v H0 ze III. epochy střechu podobně tmavou jako Kuehn.

Drobné rozdíly jsou pochopitelně i v hmotnostech vozů, ale všechny splňují, resp. překračují normou stanovené minimum 27,3 g. Model BTTB váží 35 g, Tillig 41 g, Kuehn 38 g a Arnold 37 g.

Nějak by to chtělo shrnout, že ano... Do jednoho vlaku bych vozy všech 4 výrobců nedával. Model BTTB je vizuálně na první pohled odlišný. Skříň je světlejší, působí hračkovitěji, popisky mají rezervy, stejně jako Tillig je vyšší, vzhled je prostě poplatný době výroby. Tillig je na tom o mnoho lépe, ale vzhledem ke stejnému původu jako jeho starší bráška výškou prostě trochu „vyčuhuje“ nad těmi dvěma mladšími. S přimhouřenýma očima by se daly pohromadě provozovat vozy Kuehn a Arnold. Arnold je sice zhruba o půl milimetru nižší a vycházejí mu níže i okna a spodní hrana rámu, ale jak píše, s přimhouřenýma očima... Nejvíce viditelný je rozdíl v odstínu střech, ale to celkem odpovídá realitě, jak lze vidět na některých dobových fotografiích. A i toto u modelů ve IV. epoše odpadá, neboť u těch má i Kuehn střechy světlejší. Celkově vzato jsou mezi Kuehmem a Arnoldem nejmenší rozdíly a při provozu na kolejišti si málokdo z běžné vzdálenosti všimne odlišností.

Přiznám se, že mně se tyto vozy jako mladému usmrkanci moc nelíbily. Vlastně vůbec. Tehdy se mi zdály prostě divné, nezajímavé. Jejich kouzlo jsem objevil až postupem času. Proto jsem asi v roce 2008 nebo 2009 koupil tři vozy Tillig ve IV. epoše ze setu 01415. Později jsem je napatinoval a krajní vozy dostaly koncové osvětlení. I u nich se projevilo zmíněné plandání střední nápravy, za jízdy to nepůsobilo dobře. Když výrobu ohlásilo Roco, vozy jsem poslal do světa, jenomže z výroby sešlo a já neměl nic. Až Kuehn mi vytrhl trn z paty, aktuálně mám tedy čtyřvozový a dvouvozový set. Od Tilliga mám jen poštovní vůz ze setu 01671, který jsem snížil, abych jej mohl kombinovat v soupravě se čtyřosými reko vozy Tillig a Piko a nemusel se dívat, jak se nad ně povyšuje. ☺



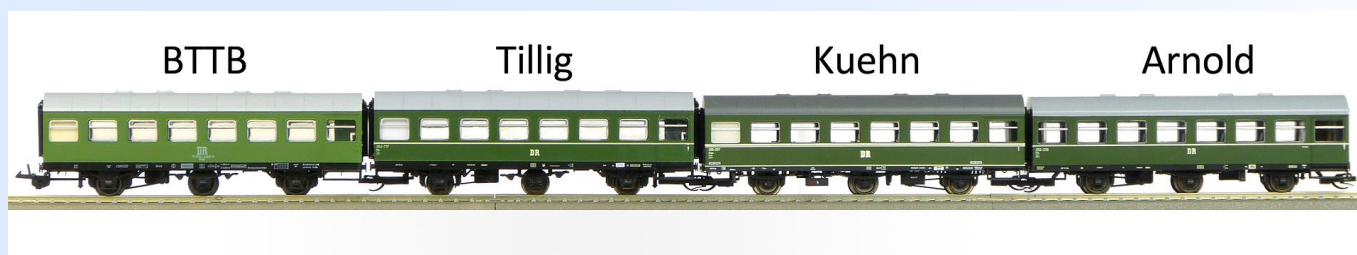
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Pohled na reko vozy všech výrobců. Horní řada Zeuke Start, BTTB a Tillig, dolní řada Tillig Start, Kuehn a Arnold.



Obr. 2: Čelní pohled na vozy. Všimněte si rozdílu ve výškách.



Obr. 3: Boční pohled na vozy. I z tohoto pohledu lze vidět rozdílné výšky vozů.

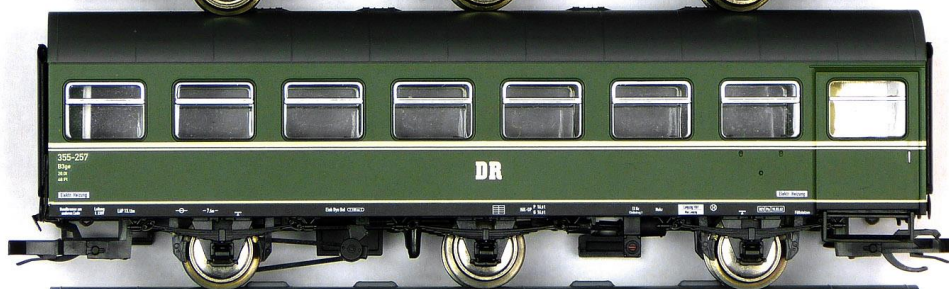
BTTB



Tillig



Kuehn



Arnold



Obr. 4: Boční pohled na vozy srovnané nad sebou. U vozu Kuehn je patrný větší rozvor krajních náprav.

Zeuke

BTTB

Tillig

Kuehn

Arnold



Obr. 5: Vozy spojené ve vlaku.



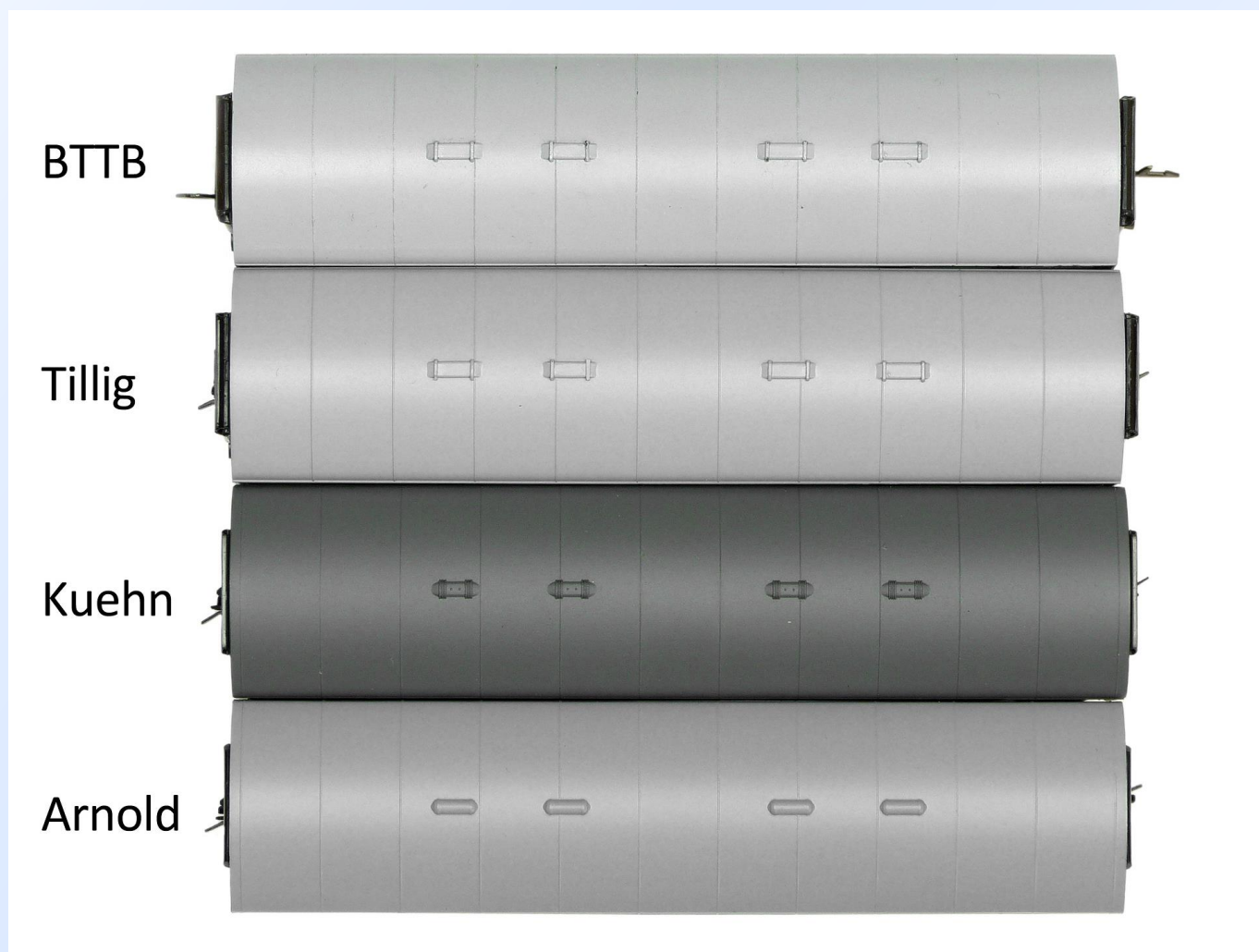
Obr. 6: Vozy spojené ve vlaku, pohled více z čela. Rozdíl výšek zde vynikne ještě více.



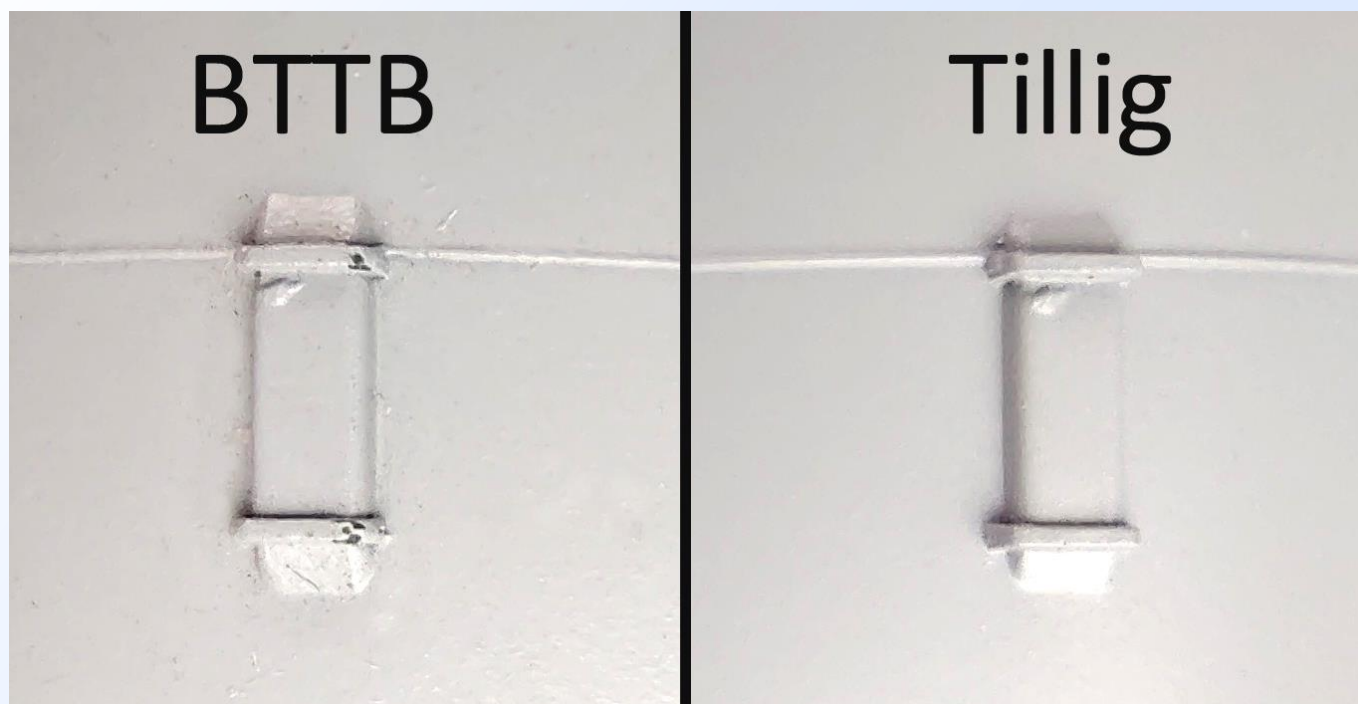
Obr. 7 a 8: Spojené vozy Tillig a Arnold. Mezi nimi je největší výškový rozdíl – cca 2 mm.



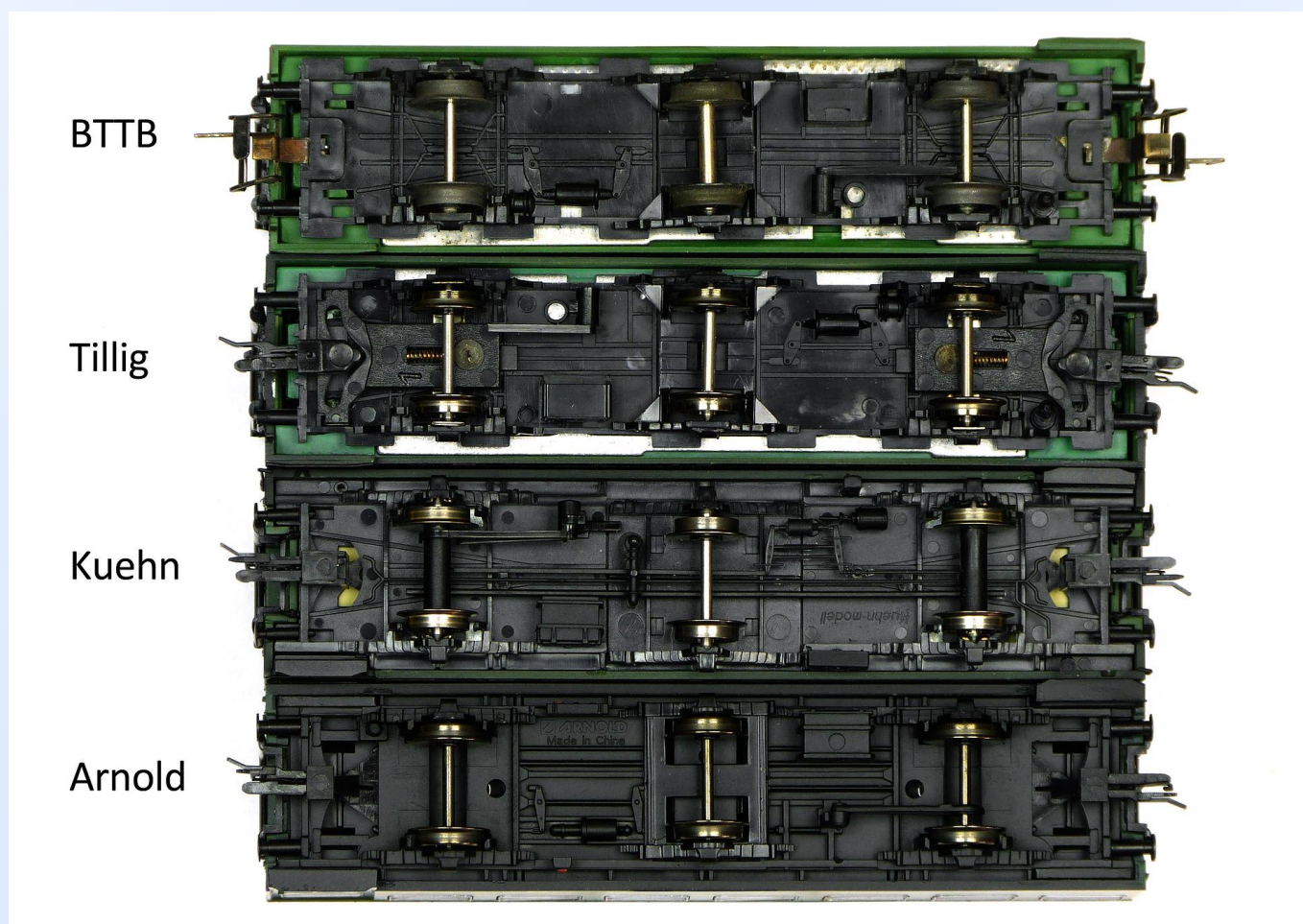
Obr. 9: Popisky. Zprava: BTTB, Tillig, Kuehn a Arnold. Vzájemná pozice a výška na fotografii odpovídá reálným modelům.



Obr. 10: Porovnání střeš modelů.



Obr. 11: Detail střechy BTTB a Tillig. Dobře je viditelné identické poškození formy na stejném větráči.



Obr. 12: Porovnání pojezdů. Zde ještě více vynikne o 2 mm větší rozvor modelu Kuehn, než by měl po přepočtu být.



Obr. 13 a 14: Poštovní reko vůz Tillig po snižení.



Obr. 15: Reko vozy Kuehn ze III. epochy.