



▲ Békésen megfér egymás mellett a két vetélytárs



▲ Kissé elnagyolt redőny és túl kicsi zárlámpa a Tillig Silberlingen



▲ Nagyobb zárlámpák, filigrán UIC-kábel és finoman hullámzó redőny a Kühn-kocsivégen

▲ A Kühn- és Tillig-kocsik arányainak összevetése (fotó: tt-board.de)



Silberling a Kühntől és a Tilligtől Rozsdamentes csillogás TT-ben

Két éve érett modellé a közkedvelt német elővárosi személykocsitípus, a Silberling. Azóta minőségi párharc eszközévé vált, hiszen felváltva hozza ki variációit a Tillig és a Kühn.

Nem ismeretlen jelenség a modellezők körében, hogy egyes járműtípusokkal több gyártó is egy időben jelentkezik. A TT méretben az ezredforduló után lassan megindult a kisebb gyártók felzárkózása az élvonalhoz. Mára már komoly gyártói múlttal és széles modellválasztékkal büszkélkedhet a rheinbreitbach-i vállalkozás Torsten Kühn vezetésével, és méltó piaci vetélytársa lehet a méretet sokáig uraló Tillignek. Az Indóház 2009. szeptemberi számában már bemutattuk a két cég 103-as sorozatú mozdonymodellejt, most viszont az ugyancsak azonos időben jelentkező rozsdamentes személykocsijaival foglalkozunk.

Fej fej mellett

Mivel mindkét tesztmodell esetében egyaránt negyedik korszakos festésről és feliratozásról beszélünk, figyelmünket főként a formai különbségekre irányíthatjuk.

A csomagolás eltávolítása után kézbe véve a modelleket azonos tömeget és csaknem azonos színvilágot, kidolgozott-

A NÉV EREDETE

Silberling. Az elnevezést a polírozott nemesacélból készült oldalfalainak köszönhetik a vagonok. A prototípus 1958-ban készült el, egy évvel később már sorozatértett volt; 1981-ig több mint ötezer épült a különböző változatokból. A DB AG a mai napig használja a járműveket. Tesztünk szereplői az első típusváltozatot, abból is a Bn⁷⁹ és a Bnb⁷⁹ (korábbi B4nb-59) kocsit modellezzik.

Az első széria Minden-Deutz forgóvázakkal készült, 120 kilométer/órás sebességre vizsgáztatva. Később a fékrendszer és a tengelyekre szerelt generátor cseréjével a maximális sebesség 140 kilométerre módosult. Az évek folyamán – különösen a vezérlőkocsiknál – számos szerkezeti átalakítást és javítást végeztek. Így már nem beszélhetünk egyféle Silberlingről. Az első vezérlőkocsik még homlokajtóval épültek, és csak szűk hely maradt a vezérlés kialakításához, ezért hívták azokat Hasenkastennek, azaz nyúlketrecnek. Később, 1977-től a karlsruhei ingavonaton szerzett tapasztalatok alapján épült meg a Karlsruher Kopf, és jóval később a halberstadtiakról ismerős Wittenberger Kopf. Ezen túl csupán a festések változatossága miatt lett Rotlinge, Grünlinge vagy Buntlinge az egyes altípusok beceneve.

ságot állapítunk meg. Jelentősebben a kocsik alváza tér el egymástól, mert a Kühn a korábbi (eredeti) fekete festést alkalmazza, míg a Tillig ebből a korszakból az 1975 után használt, óceánkék színcsíkot festette a modellre.

Közelebbről szemügyre véve: a rozsdamentes felület polírozásának korongmintázatát különböző módon kiviteleztek. Ugyanígy az apróbb eltérések közé tartozik, hogy a tető bordázását a Kühn sűrűbben imitálja. Az ablakok méretei sem egyformák: a Kühn kicsit vastagabb keretet használ, mint vetélytársa és emellett néhány tizeddel magasabb, de ugyanennyivel rövidebb ablakokat találunk a kocsin. Míg a Tillig modelljére utólag ragaszthatjuk fel a tolatási kapaszkodót, addig ugyanez már gyárilag fent van a Kühnén. Sokkal szembevetőbb eltérést látunk a fellépőknél: a Kühn hosszabb száron nagyobb, a Tillig rövidebb csonkon kisebb lépcsőt kínál a tolatást irányító modellmunkásnak. A Rajna menti cég kocsiján alaphelyzetben filigrán UIC-kábelt is találunk beakasztva.

Alapvető eltérést látunk az átjárók gumihurkáinál is, valamint legalább ennyi különbségre bukkanunk a forgóvázaknál. A Kühn forgóvázára már gyárilag rátették a kiegészítő egységeket, a Tillig esetében ez is a mellékelt kis zacskóban van. Mindemellett a Kühn forgóvázai lényegesen részletgazdagabbak, különös tekintettel a rugók kidolgozására.

Ha csak a végeket nézzük, észrevehető, hogy a Kühn zárlámpái mennyivel nagyobbra sikeredtek, mint a Tilligé. De ugyanígy feltűnhet a merőben eltérő átjáróredőny is, ami meg inkább annak tudható be, hogy a két gyártó nem azonos időszakból választotta az alapmodell eredetijét, hiszen az évek során számos átépítést élt meg a Silberling típuscsalád.

A gyorsabb utascseré érdekében két kétszárnyú ajtó található a típus kocsiszekrényén, nagyjából annak harmadánál. Jelentős eltérést láthatunk a két gyártó kivitelezésében, amíg ugyanis a Tillig viszonylag elnagyolt fellépőt és ajtókörméket modellezett, addig a Kühn erre a területre is nagyobb hangsúlyt fektetett.

A feliratozásra egyik modellnél sincs panasz, bár a Kühn ezen a téren is a maximumot hozta ki a lehetőségekből: érdemes jobban szemügyre venni a homlokfalak matricáit is. A kocsibelsők mind színezésükben, mind formavilágukban el-



▲ A Kühn-modell ajtó- és lépcsőkiképzése sokkal részletesebb, mint a Tilligé

térők, de ezen az apróságon már tényleg nem szabad fennakadnunk.

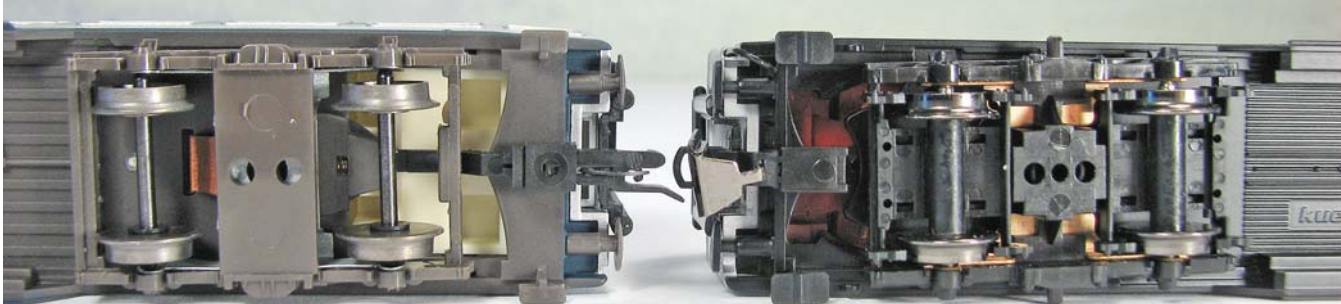
A 264 méteres személykocsik TT méretben 220 milliméteres modellt eredményeznek, amit mindkét gyártó tökéletesen meg tudott építeni.

Variációk egy témára

A kocsitípus hamar megkedvelte magát az arany közép méretében – ez várható is volt, mivel sokan modellezzik a nyugatnémet vasút sokszínűségét is ebben a hálás méretarányban. A siker velejárója, hogy a megjelenést követően mindkét gyártó ontja a festési és korszak-variációkat. A Tillig persze leheletnyi előnyre tett szert,

ők ugyanis meglehetősen hamar elkészítették a harmadik korszakos szériához passzoló vezérlőkocsit a „nyúlketrec” vezetőállással.

A Kühn a IV. korszakra jellemző karlsruhei vezérlővel építi a modellt. Erről a változatról természetesen a Tillig sem maradhatott le. A vezérlőfejek adta variációk mellett sorra érkeztek a különböző festések akár a DB AG elővárosi járműveinek színterváltozásával, akár az újabb szolgáltatók megjelenésével. A Kühn palletáján hamar debütált az ötödik korszakos közlekedési vörös, majd a mentazöld változat. Ezeket követi a magánvasúti Alex, majd Arriva színterv. Ez utóbbiak csak



sztettben, egy ER20-as mozdony társaságában kaphatók.

A vezérlőkocsik frontján maradt a karlsruhei, de a vörös mellett megjelent mentazöldben is, valamint a hagyományos, festetlen acél változat narancsos csíkozást kapott. Idei újdonságként várható a kölni Citybahn narancs-fehér színezése is, mindhárom alaptípusra.

Természetesen a Tillig is megjelent a festési változatokkal. Az alaptípus vezérlőjét óceánkék-bézs csíkozással látta el, majd ezt követte a narancsos festésű. Természetesen mentazöldben és közlekedési vörösben is kapható a három formaváltozat. Sztettben és külön is elérhető a Citybahn narancs-fehér színvilága (ehhez a gyártó egy 218-as sorozatú, hasonlóan megfestett dízelmozdonyt is kínál). Létezik egy Arriva-készlet a szász modellüzemből is, de ebben csak egy Silberling-kocsi kapott helyet, az is azonos pályaszámmal, mint ami a Kühnén szerepel. A többi vagon korábbi Tillig-alaptípusokból lett átfestve.

És végül az idei katalógusban megjelent egy „15 éves a Tillig” különkiadású szett, amelyben egy 143-as sorozatú villams mozdonnal tetszeleg a speciális festésű Silberling.

Végeredmény

Az alapmodellek futópróbája remekül sikerült. Talán a Tillig-kocsik futása simább, kiegyensúlyozottabb, mint a Kühné. Ezt több modell próbája után is bátran állíthatjuk, holott a Kühn kerekei, forgóváza sokkal finomabbra sikeredett, mint a szász vetélytársé. Egy vonatba nem szívesen sorolnánk a két gyártó kocsijait, mert szembeötlő az eltérő gumiátjáró a végeken, viszont több szerelvénnel valóságghű elővárosi forgalmat vezényelhetünk a terepasztalon.

A vezérlőkocsikat természetesen LED-es fehér és vörös, irányváltó fénnel látták el, a kocsi többi részébe belső világítás szerelhető, ennek áramellátására mindkét modell futóműve alkalmas.

A Tillig-féle személykocsik 9000, a vezérlőkocsik 15 ezer forint körül kaphatók. A Kühn modelljei annak ellenére,

Lényegi különbségek a forgóvázban, de mindkettő alkalmas az áramfelvételre



Funkcionálisabb a Tillig forgóváza – jobban is fut a modell



A Kühn már gyárilag felszereli az apróságokat a tökéletes forgóvázra



A Tillig óceánkék-bézs Karlruhe Kopf vezérlőjén még az iránytábla is világít

hogy csak 40 eurócenttel drágábbak a német piacon, itthon mégis 12, illetve 19 ezer forintos áron mozognak.

» kép és szöveg: Tóth Gábor

A gyártók weboldalain további változatokról is tájékozódhatunk:

- www.kuehn-modell.de
- www.tillig.com

ROCO/FLEISCHMANN

- A aaaaaa

WUMM

- A Saaaa

AAAAA