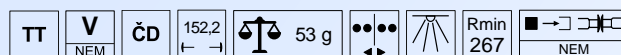




Vozy Btx⁷⁶¹, číslované v intervalu 50 54 29-29, v 60. a 70. letech označené Balm, v 80. a 90. letech Bix, do 1. ledna 2009 označené 020, jsou řadou čtyřnápravových přípojných velkoprostorových osobních vozů druhé třídy z vozového parku Českých drah. Všechny tyto vozy byly pro tehdejší ČSD vyrobeny v letech 1958 až 1969 ve Vagónce Studénce. Vozy měly být určeny jako přípojné k motorovým vozům 820. Vzhledem k nízkému počtu čtyřnápravových přípojných vozů u Československých státních drah byl ale urychlen jejich vývoj a zkráceny typové zkoušky. Díky tomu byly první přípojné vozy dodány tři roky před motorovými vozy řady 820. Z toho důvodu z počátku jezdily za motorovými vozy 830, ke kterým nebyly přípojné vozy vůbec vyrobeny, a 850, ke kterým byly přípojné vozy dodávány později. (Zdroj: [Wikipedie](#))

Do velikosti TT tento vůz přenesla firma MTB Model. Ta je známa především díky snaze dostat na modelové koleje vozidla našich drah, která by ve většině případů žádný ze zahraničních výrobců nevyrobil. V tomto ohledu lze říci, že její nabídka je celkem pestrá. Kvalita však bývá často diskutabilní a liší se model od modelu. Člověk nikdy nemá jistotu, že se mu do ruky dostane model, který by uspokojil jeho nároky, a obecně panuje názor, že je lepší si modely MTB vybírat osobně přímo na prodejně. Ovšem abychom byli spravedliví, nikoli zřídka se poslední dobou tento fakt týká i modelů ostatních výrobců. Vozy pro zpracování recenze zapůjčil Martin Stejskal.

MTB - kat. č. Btx761-222TT



Balení vozů je tradiční, tedy molitanové lůžko v bytelné krabičce, model je navíc zabalen v pásku igelitu a překryt ještě jedním pěnovým páskem. Přibaleny jsou doplňky, spráhla, madla, sběrné plíšky a dva plošné spoje s koncovým osvětlením, které si musí uživatel nainstalovat sám. K tomu se ještě vrátím.

Povrchová úprava modelu je povedená, popisky ostré a čitelné. Přejechání barev na hraně pruhu je mírně rozpíjité, ale z běžného pohledu nepozorovatelné. Mezi čelem a bočnicí na jednom rohu je krémový pruh odskočený, nenavazuje. Dost viditelná je také dělicí rovina formy na přechodu stěn. Přejechání mezi barvou střešky a skříňe je naopak pěkně ostrý. Rámy oken mají šedou barvu krom malých bočních okének u čel, ty rámy postrádají úplně. Okna samotná však trpí starým známým neduhem – mají příliš ostrý rádius v rozích. To je vidět na první pohled. U obou vozů jsem objevil dohromady tři praskliny v boku světlometů. Zřejmě vznikly při montáži zasklení.

Do modelu se lze dostat po odehnutí bočnic v místech zámků. Ty jsou pode dveřmi. Ze dvou zapůjčených modelů nás do svých útrop relativně bez přemlouvání pustil pouze jeden. Zámky jsou dosti hluboké, takže se při roztahování skříňe dostavuje jistá obava, že praskne. Naštěstí se tak nestalo, nicméně do druhého vozu jsme se málem nedostali ani při spolupráci čtyř rukou. Až po několikerém pokusu se podařilo stáhnout skříň z rámu. Příčinou byla okna nedoléhající zevnitř ke karoserii, přes jejichž do vnitřku vystupující hranu nebylo možno přetáhnout DPS s vnitřním osvětlením (*zde se text liší od recenze vydané v časopise Železničář č. 4/2022, příčinu jsme zjistili až po uzávěrce*). Tak jako tak bylo nutno se do tohoto vozu dostat kvůli instalaci napájení a koncového osvětlení a také kvůli nasazení sedaček, neboť zrovna v tomto voze jsou některé odlepené. Vzhledem k tomu, že skříň není zevnitř barvena, dochází k jejímu prosvítání, což jsem si ověřil přiložením k SMD ledce. Vrátil jsem se ale ještě k osvětlení koncovému. Jeho instalace se neobejde bez určitých úprav, protože do místa, kam malá DPS patří, zasahuje hrot kinematiky. To znamená, že bude nutno vybrousit vybrání v DPS, aby pro pohyb kinematiky vznikl prostor. Jedna kinematika se nevrací z pravé do střední polohy. Protilehlá pružinka totiž nemá dostatečnou sílu, aby kinematiku vrátila zpět. Modely jsou opatřeny atypickým spráhlem přímo od MTB. Výška spráhla není jednotná, na jednom z vozů jsou obě natolik nízko, že se zcela míjí se spráhly jiných vozidel a vlastně i se spráhly druhého vozu, u něhož jsou celkem v normě. Příčina je viditelná pouhým okem,

šachty kinematiky na postiženém voze svírají jiný úhel s čepem, na němž visí, než šachty se správnou výškou, a to přesto, že se jedná o jeden výlisek. Zřejmě došlo k deformaci při vyjímání ne zcela vychladlého dílu z formy. Další komplikace nastávají kvůli spodnímu jazýčku spřáhla. Ten je natolik nízko, že zasahuje pod úroveň hlavy kolejnice a na výhybkách se zaklesává za nepojížděný jazyk nebo na přejezdech a přechodech za výdřevu.

Délka modelu činí navzdory deklarovaným 154 mm pouhých 152,2 mm. Ze skutečných 18 500 mm se přepočtem dostaneme na 154,16 mm, je tu tedy téměř 2 mm rozdíl. Vůz váží 53 g, což je 15 g nad normou určeným minimem. Jízdní vlastnosti bez sběrných plíšků jsou výborné, vozy nekladou prakticky žádný odpor. Celokovová dvojkolí jsou uložena pouze v plastu, na případné osazení ložisek není v maskách dostatek hmoty, ale myslím, že to ani není nutné. Průjezd obloukem o poloměru 267 mm je bezproblémový i při spojení dvou vozů Btx.

Shrnu bych to asi takto: Povrchová úprava je opravdu dobrá, zbývá jen doufat, že si její úroveň udrží výrobce do budoucna i u ostatních modelů. Bohužel se ke mně stále dostávají kousky, u nichž nástřík a popisky za mnoho nestojí. Jízdním vlastnostem také není co vytknout. Co však zůstává nezměněno, to jsou někdy konstrukční, jindy montážní nedostatky, které se jen stěží dají v domácích podmínkách odstranit. Fakt, že jeden vůz téměř nešel rozebrat, přitom se s tím počítá kvůli zapojení osvětlení, je dost tristní. Pravdou ale je, že v dnešní době zdražování se firma MTB uchýlila k poněkud odlišnému řešení, tedy že cena zatím zůstala zachována a přestalo se k těmto vozům dodávat osvětlení. Zapůjčené modely byly jedněmi z posledních, u nichž ještě bylo přibaleno. Někomu se tento krok nemusí líbit, jiní jej kvitují. Myslím, že je to možná lepší řešení než zvedat cenu. Spousta modelářů osvětlení nechce a byly by to pro ně jen výdaje navíc bez možnosti volby. Ten, kdo svítit chce, může dodatečně investovat dobrovolně a osvětlení pořídit zvlášť. Nicméně i tak je cena opravdu vysoká, pohybuje se kolem 2000 Kč, a bylo by více než vhodné, aby za tyto peníze zákazník dostal model, u něhož nemusí řešit nedodělky či jiné problémy.

Více informací o předloze naleznete na [Wikipedii](#).

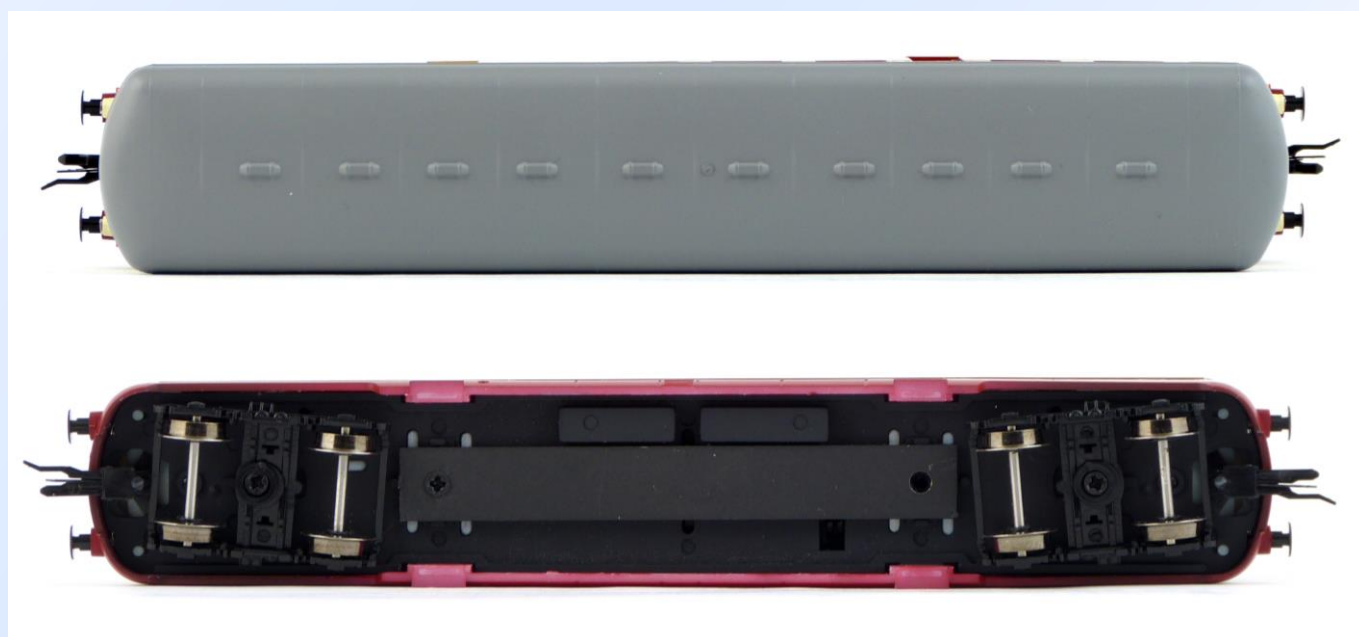
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



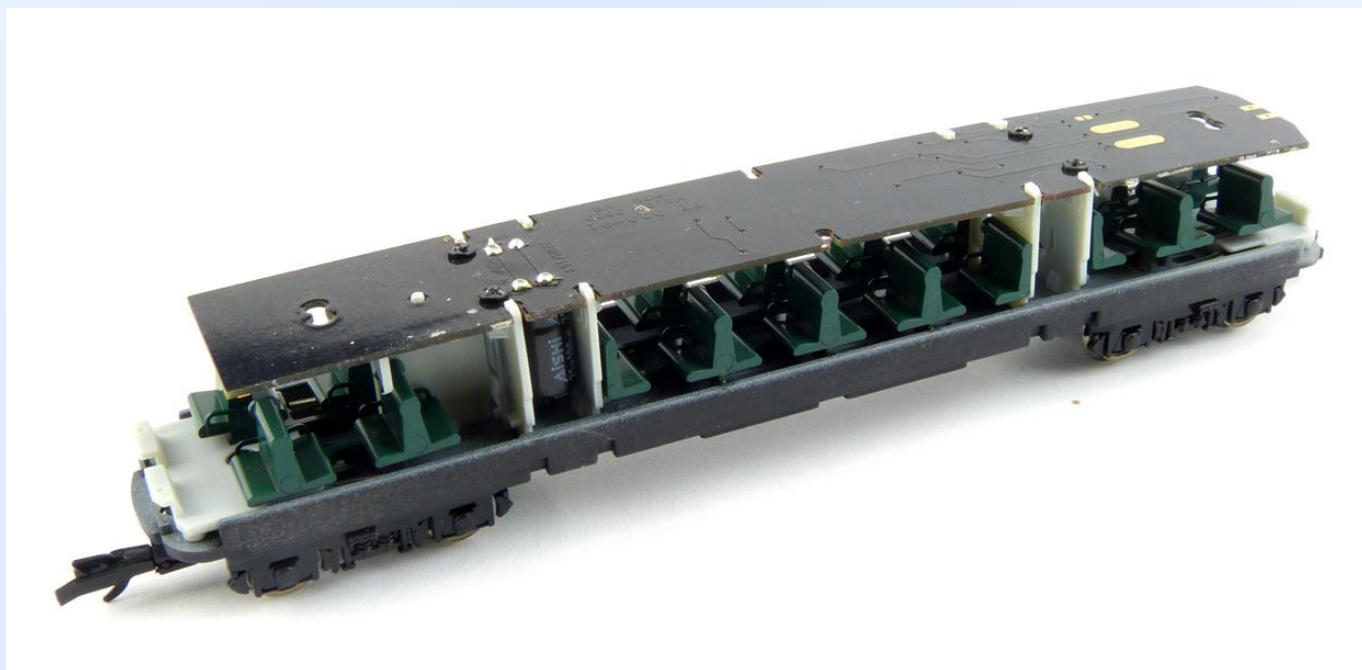
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



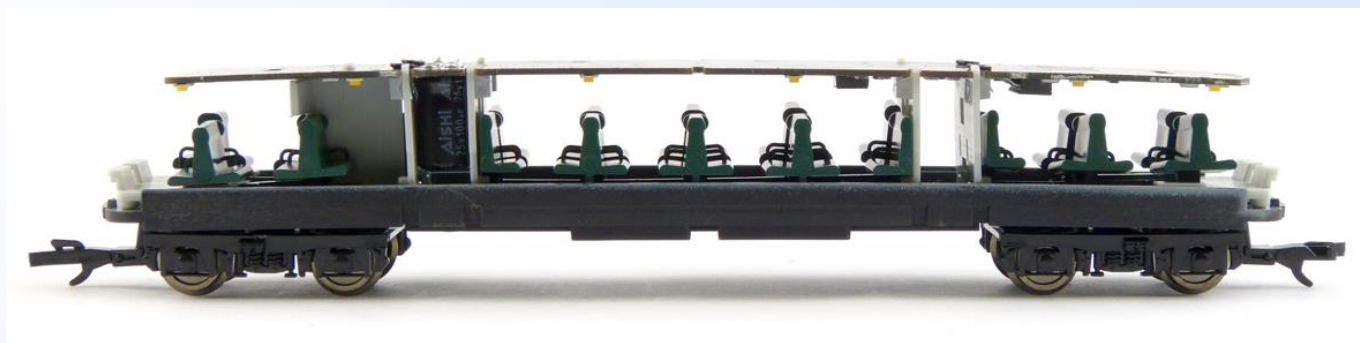
Obr. 5 a 6: Střecha a spodek vozu.



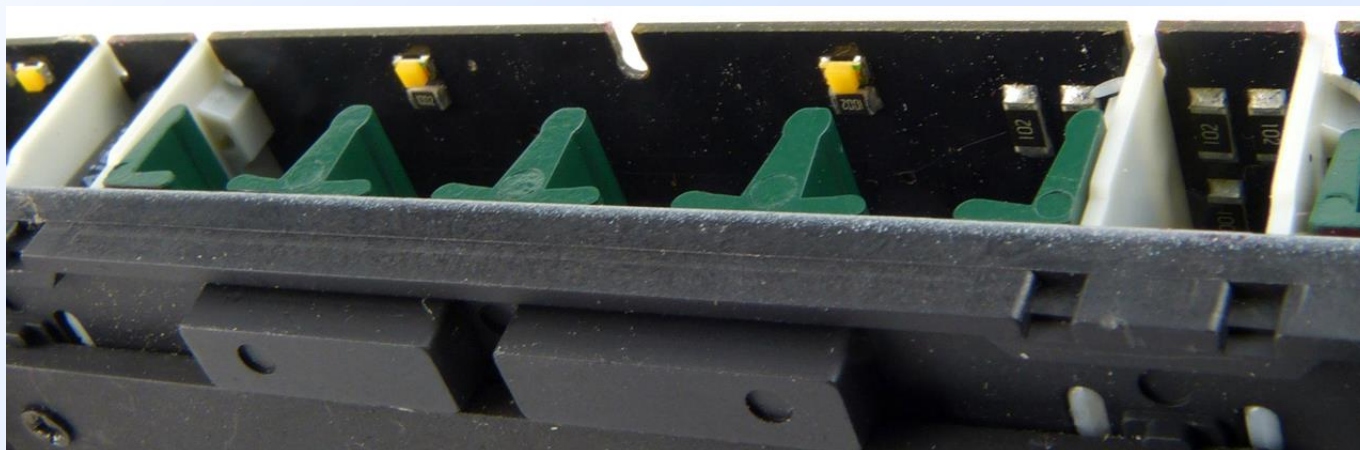
Obr. 7: Bočnice s popisky.



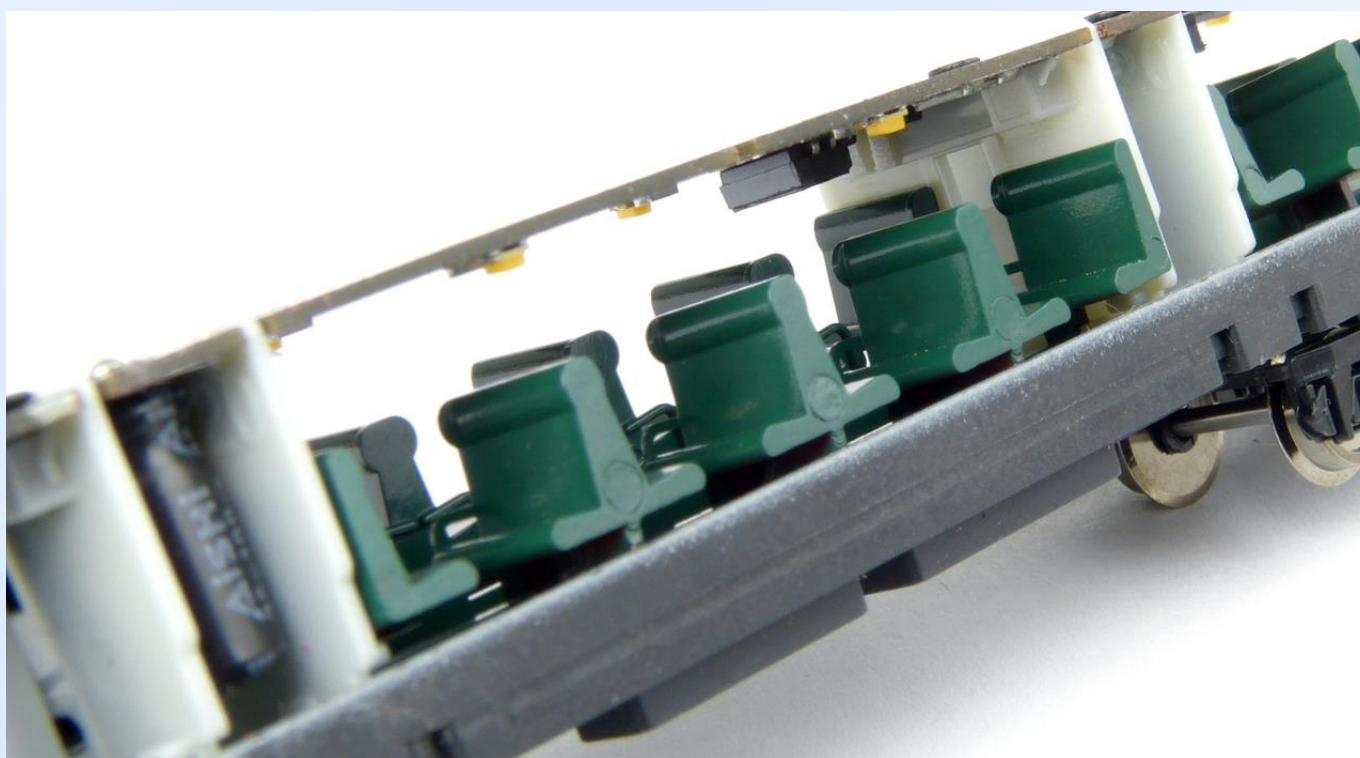
Obr. 8: Celkový pohled na interiér s vrchní DPS s vnitřním osvětlením.



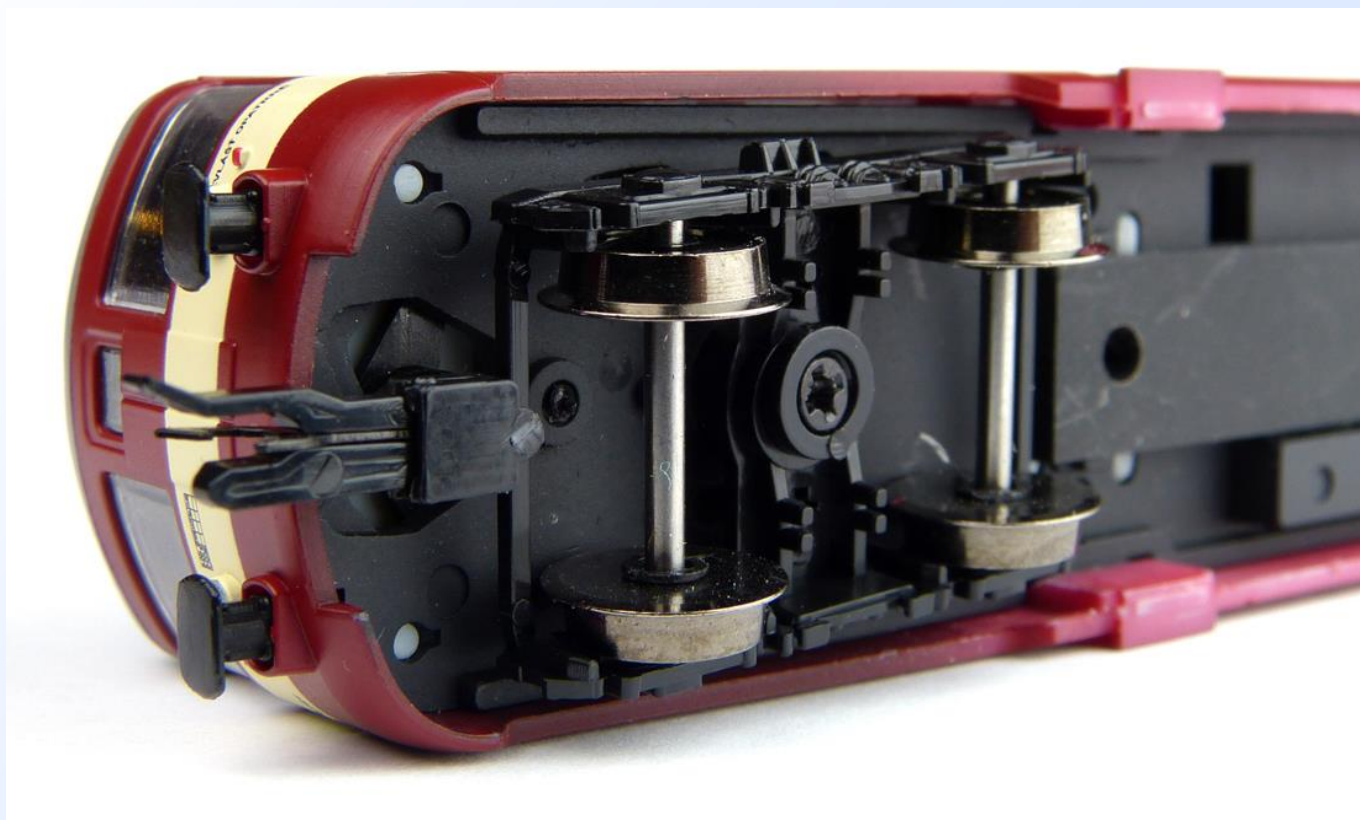
Obr. 9: Celkový pohled na interiér s vrchní DPS s vnitřním osvětlením.



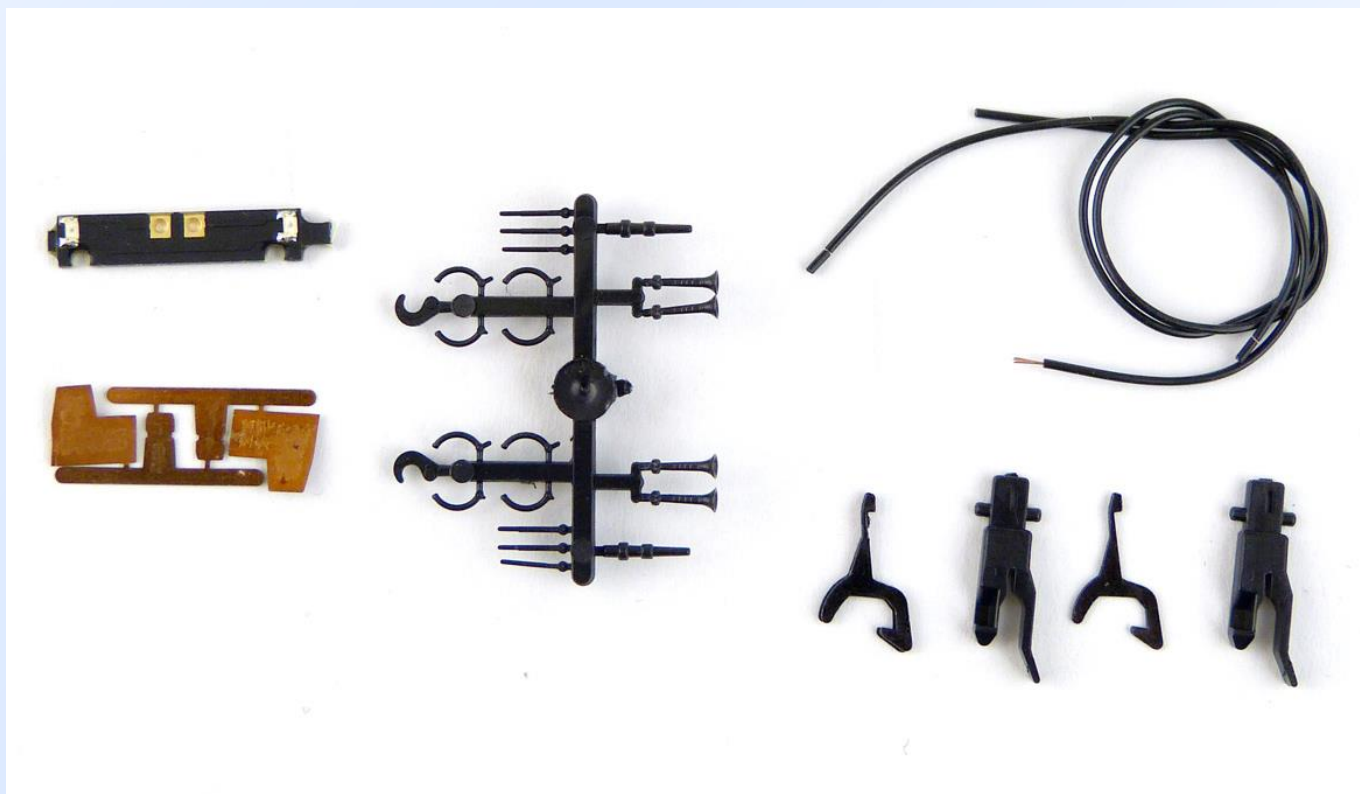
Obr. 10: Ledky vnitřního osvětlení.



Obr. 11: Interiér se sedačkami.



Obr. 12: Detail podvozku a kinematiky.



Obr. 13: Doplnky.

PŘÍVĚSNÝ VŮZ Btx⁷⁶¹ ČD OD FIRMY MTB

04.04.2022



Obr. 14, 15, 16 a 17: Celkové pohledy.