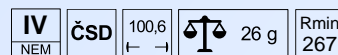


KOLMAR ČSD zařadily několik desítek kusů vozů řady Zs, později Gbk, do svého vozového parku po roce 1945. Výroba vozů tohoto typu byla ukončena v roce 1932. Do zahájení výroby celosvařovaného provedení v roce 1937 vzniklo několik mezitypů, které se liší v detailech skříně a výrazněji i v provedení pojezdů. Většina vozů byla po přečíslování v režimu 20 54, tudíž nemohly být zařazeny do mezinárodního provozu a byly určeny jen pro provoz na tratích ČSD. (Text distributora)



Ve spolupráci s německým výrobcem Hädl Manufaktur připravila firma Kolmar ve velikost středu limitovanou sérii dvouvozového setu krytých vozů Gbk pod katalogovým číslem 0114009, spadajících do IV. epochy, se dvěma různými inventárními čísly: 20 54 118 0715-4 a 20 54 118 0704-8. Jedná se o dobře zpracované modely, což není u firmy Hädl žádná výjimka.

KOLMAR/HÄDL - kat. č. 0114009



Vozy jsou zabaleny v neokoukaných krabičkách Hädl bez průzoru s novějším designem a logem, než jsme byli doposud zvyklí. Obě krabičky drží pohromadě průhledný blistr. Přibaleny jsou dolepovací doplňky. Na rámečku jich je více, konkrétně na tyto vozy však využijeme pouze držáky luceren a madla, jejichž síla je 0,5 mm. Ostatní si můžeme schovat do zásoby.

Popisky na skříně i na rámu jsou ostré a dobře čitelné, výlisky jednotlivých dílů čisté, pouze u stupaček na rozích vozu lze při pozorném pohledu zaregistrovat drobné několikadesetinové otřepy. Ty lze jednoduše strhnout skalpelem. Na vrchní části bočnice lze spatřit mírně zafouknutou šedou barvu střechy. Nárazníky jsou na čelníky dosazeny zvlášť, nejsou součástí výlisku pojezdu. Model má odsouvatelná boční vrata a uvnitř imitaci prkenné podlahy. Její delší střední část nad závažím je v šedé barvě, krajní části v barvě černé. Tím se liší od staršího modelu Gbkl DR, který doma mám a který má celou podlahu šedou. Navíc u nynějších modelů jsou tyto dva krajní díly na rám vozu přilepené, dříve byly pouze zasazené na čepech bez fixace lepidlem. Jedna vrata jednoho vozu jdou v mém případě trochu hůře posouvat, příčinu jsem zatím nenašel, ale otřep jsem po jejich vyjmutí nikde neobjevil. Podívám se na to, až bude nálada a čas, není to nic akutního, co by se muselo řešit okamžitě. Skříň na pojezdu drží díky dvěma zámkům na podlaze nad kinematikami. Jsou zaklesnuté za výstupky na vnitřní straně čelních stěn. Demontáž je tak opravdu jednoduchá a rychlá. Navzdory tomu vše drží spolehlivě a nedochází k samovolnému uvolňování. Pro oddělení obou dílů stačí uchopit pojezd za rozsochy a skříň za bočnice a opatrně od sebe tyto díly tahem oddělit, přičemž rám mírně tlačíme k tomu čelu, které je dál od místa úchopu. Dvojkolí jsou kovová, oboustranně izolovaná, uložená v plechovém pouzdře. Díky tomu mají vozy zaručen lehký chod bez odporu, jízdní vlastnosti jsou tedy výborné a ani „vlečkový“ poloměr 267 mm jim nečiní při průjezdu problém. Střecha je rovněž vyrobena jako samostatný díl a na skříně je nalepena. Pod ní je v horní části skříně výztuha, která zabraňuje případnému prohnutí bočních stěn. Na pojezd jsou rovněž jako separátní díl dolepeny podlouhlé stupačky pod vraty.

Na modelu nebylo krom horšího chodu jedněch vrat nic, co by se muselo upravovat pro docílení 100% funkčnosti. Kinematiky, ukryté v podlaze vozu, fungují spolehlivě. Jejich návrat do středové polohy zajišťuje ocelová strunka o průměru 0,2 mm. Vzdálenost mezi nárazníky vozů na rovině v tahu je cca 1,9 mm, na obloukových kolejkách o poloměru 321 mm (kolejivo Kuehn) jsou od sebe talíře nárazníků na vnitřní straně oblouku zhruba 1,5 mm. Vozy mají spřáhla od firmy Kuehn s pojistkou proti samovolnému rozpojování. Hmotnost modelu je 26 g, což při jeho délce 100,6 mm odpovídá téměř přesně minimální hodnotě stanovené normou NEM 302. Samotná délka se však oproti předloze dost liší. Přepočtené údaje

12,80 m, který je uvedený na skříní modelu, vychází po stodvacetinásobném zmenšení na 106,6 mm, rozdíl tu tedy je. Na webu distributor publikuje fotografii skutečného vozu, z níž jsou oproti modelu jisté odlišnosti patrné, pro mnohé modeláře však budou akceptovatelné, pokud si jich vůbec všimnou.

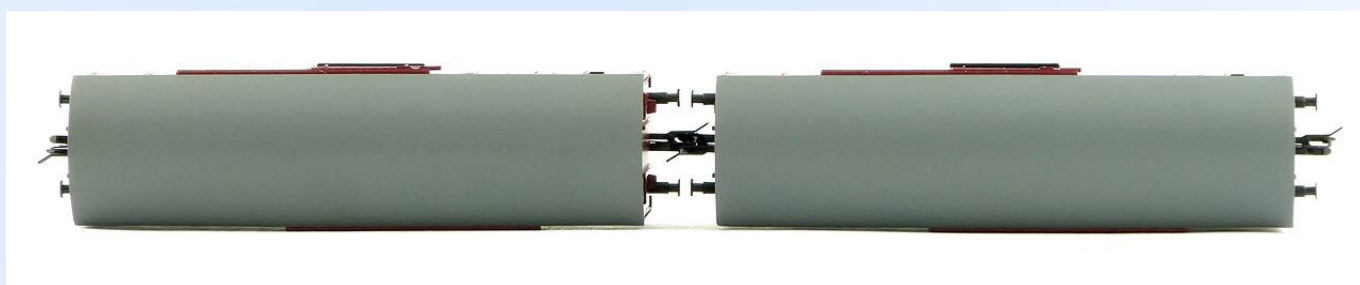
Závěr

Není to první model, který firma Kolmar našim modelářům zprostředkovala. V nedávné minulosti nám již nabídla ve spolupráci s firmou Hädl set dvou osobních vozů Biz a služební vůz Pwgs, s firmou Kres zase motorový vůz M140.313 ČSD zvaný Manka a k němu přívesný vůz CDIm. Vše jako limitované edice. S recenzí motoráku v provedení DR jste se již na Trainmanii setkali. Vždy se samozřejmě jedná o původně německá vozidla, která u nás po válce zůstala, ale buďme vděční i za ně. Oba němečtí výrobci se mohou chlubit kvalitními produkty a kdo si tyto modely stihl pořídit, určitě nelituje a rozhodně neprohloupil. Ani já jsem neodolal a po velmi krátkém zvažování se má sbírka o tyto dva kryté vozy rozšířila. Před 10 lety jsem si koupil výše zmíněný vůz Gbkl DR, z něhož tato ČSD verze vychází, takže jsem věděl, do čeho jdu a měl jsem určitou jistotu a záruku kvality.

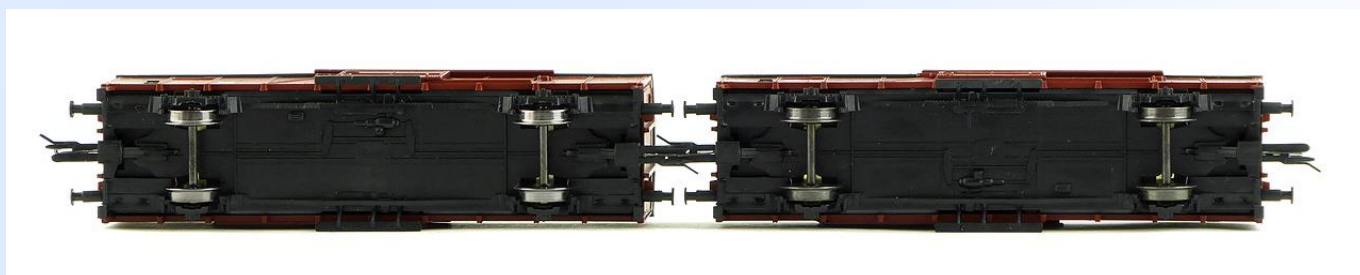
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Boční pohled na oba vozy.



Obr. 2: Pohled na střechy vozů.



Obr. 3: Pohled na spodky vozů.



Obr. 4: Sejmutá skříň.



Obr. 5: Průhled skrz vůz otevřenými vraty.



Obr. 6: Detail otevřených vrat.



Obr. 7: Čela a popisky.



Obr. 8: Kinematika a uchycení dvojkolí.



Obr. 9: Celkový pohled na vozy.



Obr. 10: Celkový pohled na vozy.



Obr. 11: Vozy na diorámatu.