



Ve 30. letech 20. století vzrostla u Říšských drah poptávka po rychlých motorových vozech s vyšším komfortem pro cestující. Bylo vyvinuto několik řad dvou a třídílných motorových jednotek v různých množstvích, která se odvíjela od úspěšnosti vozidel v praktickém provozu.

Konstrukční řada „Köln“ byla dodána v letech 1936 až 1938 v rámci tří smluv v počtu 14 kusů firmou Linke-Hofmann ve Wroclavi (Breslau) s provozními čísly 137 273 až 278 a 137 851 až 858. Poháněly je motory Maybach GO6 o výkonu 441 kW (krajní podvozky) a 180 kW při napětí 750 V (vnitřní podvozky krajních vozů). Jejich hmotnost činila 160 tun. Jednotky, původně určené pro rychlíkový provoz mezi velkými městy Německa a ostatních států, byly během 2. světové války částečně poškozeny. Dvě šly jako kořistní do USA, resp. SSSR, jedna přešla k ČSD. Říšským drahám byly zpočátku k dispozici jednotky 137 273 a 278. Většina jich zůstala na území budoucího západního Německa. Některé byly původně používány jako služební vlaky americké armády. Jednotky používané u DB byly přeznačeny na VT 06, opraveny a částečně zmodernizovány pro rychlý příměstský provoz, v němž vydržely až do počátku 60. let. Čtyři kusy DB v roce 1958 odprodaly k DR, kde sloužily na vlacích známých jako Vindobona, Hungaria nebo Berolina. K jejich vyřazení došlo v roce 1982.

Jako model ve velikosti TT tuto jednotku představila firma Kres v několika provedeních, mimo jiné také ve verzi ČSD. A právě tuto pro zpracování recenze zapůjčila firma [Hobby Shop s.r.o.](#)

KRES - kat. č. 1379



Vzhled a vybavení

Třídílný model se nachází v rozpojeném stavu v molitanové výstelce a v kartonové krabici (připraveno i pro čtyřdílné provedení), překrytý je dalším molitanem. Přiložena je též dokumentace. Jako jediný přibalovaný doplněk se zde nachází spojovací tyč, kterou lze použít při spojení dvou vlaků. Když jsem tímto dílem zkušebně spojil krajní vozy jednotky, zarazilo mě, že jsou od sebe dosti daleko. Mezera mezi spřáhly měří cca 14,5 mm. Na důvod jsem však nepřišel. Jednou větou výrobce zmiňuje, že pro realizaci dvojité trakce je přibalena spojovací tyč. Víc nic. Na internetu lze dohledat fotografie spojených jednotek, vždy jsou na nich takřkajíc „čumák na čumák“.

První vůz, který je zároveň hnaný a označený nad čelními okny písmenem Z, slouží jako jídelní. Druhý a třetí jsou řešeny jako oddílové. Ve všech třech nalezneme vnitřní vybavení (sedačky, stolečky, řídicí pulty) i osvětlení. Stolečky v jídelním voze však moc nedrží, jsou přichyceny malými čepy do stěny vozu a občas vypadávají.

Povrchová úprava nemá sebemenší chybu, popisky jsou ostré a čitelné. Na střední modré části skříně se nachází označení vozu, oddílu pro kuřáky/nekuřáky a vlastnické označení. Ostatní popisky jsou dole na šedém rámu. I ty lze s pomocí lupy přečíst.

Do útroh hnaného dílu je možno se dostat sejmutím střechy, která drží na dvaadvaceti zámečcích a se skříní lícuje velmi přesně. Pod ní je v místě stropu deska plošného spoje s rozhraním a vnitřním osvětlením s šesti LED. Ve středním dílu jich je patnáct, ve druhém krajním čtrnáct. Deska sedí na čtyřech přepážkách a zajištěna je třemi pojistkami. Po sejmutí skříně, kterou na čele drží pouze imitace spřáhla, se objeví malý plošný spoj s LED pro čelní osvětlení. To je 2-bodové přední teple bílé a 2-bodové koncové červené. Skříně na rámu nedrží kromě spřáhla žádné zámky, shora na ni tlačí pojistkami upevněná DPS, díky čemuž spolehlivě a přesně sedí.

Průměr kol je **7,8 mm**, po přepočtu vychází 936 mm, skutečnost byla 930 mm. Celková délka modelu činí **585 mm**, což prakticky přesně odpovídá reálným 70.205 mm. Spojení jednotlivých dílů je provedeno prostřednictvím kinematik s miniaturními zámky, do nichž výrobce umístil 4pinové konektory pro elektrické propojení celé jednotky. Vozy jsou spojeny natěsno, pouze s nutnou minimální mezerou, která neruší.

Pohon a jízdní vlastnosti

Výrobce model řádně namazal, a to včetně běžných dvojkolí, což se projevuje přítomností mazadla i v místech, kde to není žádoucí. Týká se především podvozků, které mají za úkol sbírat proud, tedy těch vnitřních na krajních dílech (jsou označeny i v manuálu). Proud pro celou jednotku totiž sbírají právě pouze čtyři nápravy těchto dvou podvozků. Sběrače na kola přiléhají zezadu. I když je „zásobování“ modelu elektřinou dostačující a během zkušebního provozu se zatím neprojeví žádné komplikace související se mžikovými výpadky napájení, je s podivem, že zde není využito možnosti sbírat proud z více míst vlaku. Tím spíše, že střední vůz, který proud nesbírá vůbec, se nachází mezi dvěma sběrnými místy vzájemně propojenými. Mazadlo sice na plíšcích ani na kolech zatím neulpívalo, ale je jen otázkou času, kdy se tak stane. Je totiž spíše olejové než vazelinové

konzistence, stejně jako například u modelů Piko, u nichž jsem problém s mastnými sběrači a koly musel řešit. V takovém případě by byl větší počet sběrných míst jediné ku prospěchu.

Pětipólový motor Mashima, usazený v rámu pod hnědým krytem a závažím, je opatřen jedním mosazným setrvačником o průměru 11 mm a síle 5 mm. Pohon ze všech dvanácti náprav obstarávají pouze dvě na krajním podvozku jídelního vozu, bandáže mají na všech čtyřech kolech.

Průjezd obloukem o poloměru 286 mm je bezproblémový jak v jednostranném oblouku, tak v protioblouku. Rám v místech podvozků je navržen tak, aby se jeho část při průjezdu obloukem vychýlila, čímž vznikne místo pro natočení podvozku.

Hnaný díl váží **128 g**, střední díl **67 g** a druhý koncový díl **69 g**. K rozjezdu dochází při napětí cca **3,9 V** rychlostí **21 km/h** s odběrem proudu **94 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá **176 km/h** a odběr proudu je **135 mA**. Maximální rychlosti předlohy, tedy 160 km/h, model dosahuje při napětí **11 V** a odebírá proud **130 mA**. Při napětí **6 V** a odběru **104 mA** model dosahuje rozumné rychlosti 62,8 km/h. Ideální stav pro modeláře, kteří se rádi kochají jízdou vlaku v krajině. Dojezd samotného hnaného dílu z plné rychlosti při 12 V je **59 mm**. Jako vždy byl model před testováním dostatečně zajetý. Jízdní vlastnosti i hlučnost jsou v obou směrech stejné, odpovídající standardům tohoto výrobce. Pravdou však je, že v porovnání s dříve probíraným motorákem BR 173 je tento přeci jenom trochu tišší. Při jízdě nehnaným dílem vpřed se ozývá od krajního podvozku občasné skřípání či pískání, zapříčiněné drhnutím jednoho z dvojkolí o vnitřní stranu masky podvozku.

Závěr

Jedná se o zajímavý a precizně zpracovaný model, který si však bude moci dovolit pouze málokterý modelář. Cena je opravdu vysoká, což je u Krese také jedním ze standardů. Ruku v ruce s tím jde sice výborná kvalita a perfektní zpracování, ale přesto mi přijde cena přesahující 11.000 Kč za jedno hnací vozidlo a dva vozy poněkud vysoká. V tomto případě samozřejmě hraje roli i fakt, že jde o limitovanou sérii ve verzi ČSD. Jedná se o výborně zpracovaný model bez jakýchkoli zbytečných vzhledových kompromisů. Pohon dvou plně bandážovaných náprav by měl dostačovat i pro provoz na mírně kopcovitých tratích, je jen škoda nevyužití možnosti sběru proudu z více míst vlaku. Díky své délce není model úplně vhodný na malá kolejiště s krátkými stanicemi a malými poloměry. Ideální bude provozovat jej na modulech, kde se poloměry oblouků i délky stanic přeci jenom více přibližují realitě.

Dokumentaci k modelu naleznete [na stránce výrobce](#). Informace o předloze jsou na [německé](#) i [české](#) Wikipedii. A ještě jedna zajímavá stránka o [SVT Köln](#). Na YouTube naleznete [představení předlohy](#) i [jízdu modelu](#) po kolejišti.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Pohled na hnaný díl jednotky.



Obr. 2: Rám se v místě podvozku vychýlí.



Obr. 3: Při spojení dvou jednotek mezi nimi vzniká velká mezera, což neodpovídá skutečnosti.



Obr. 4: Celkový pohled na všechny tři rozpojené díly jednotky.



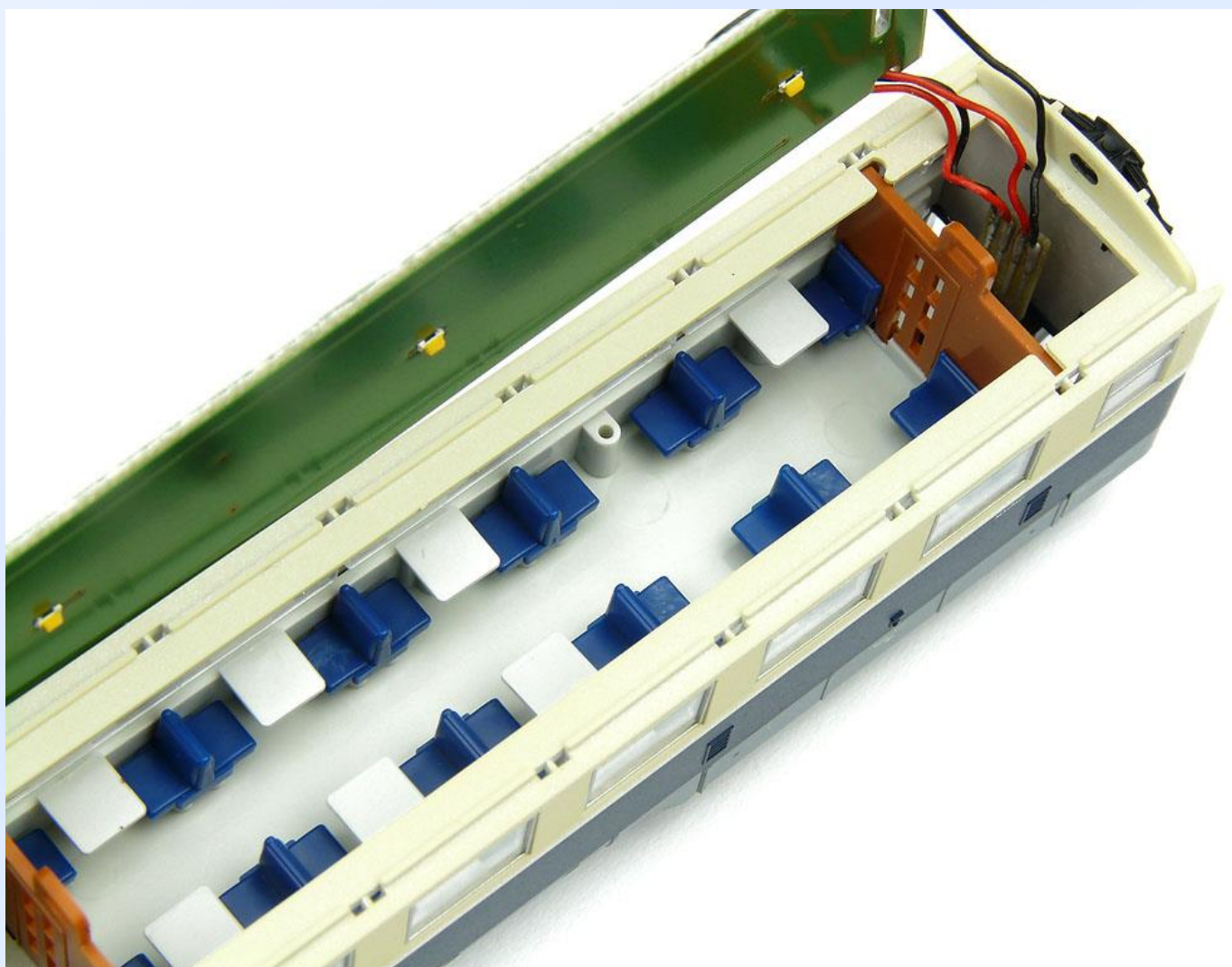
Obr. 5: Pohled na čela dílů a spojovací mechanismus.



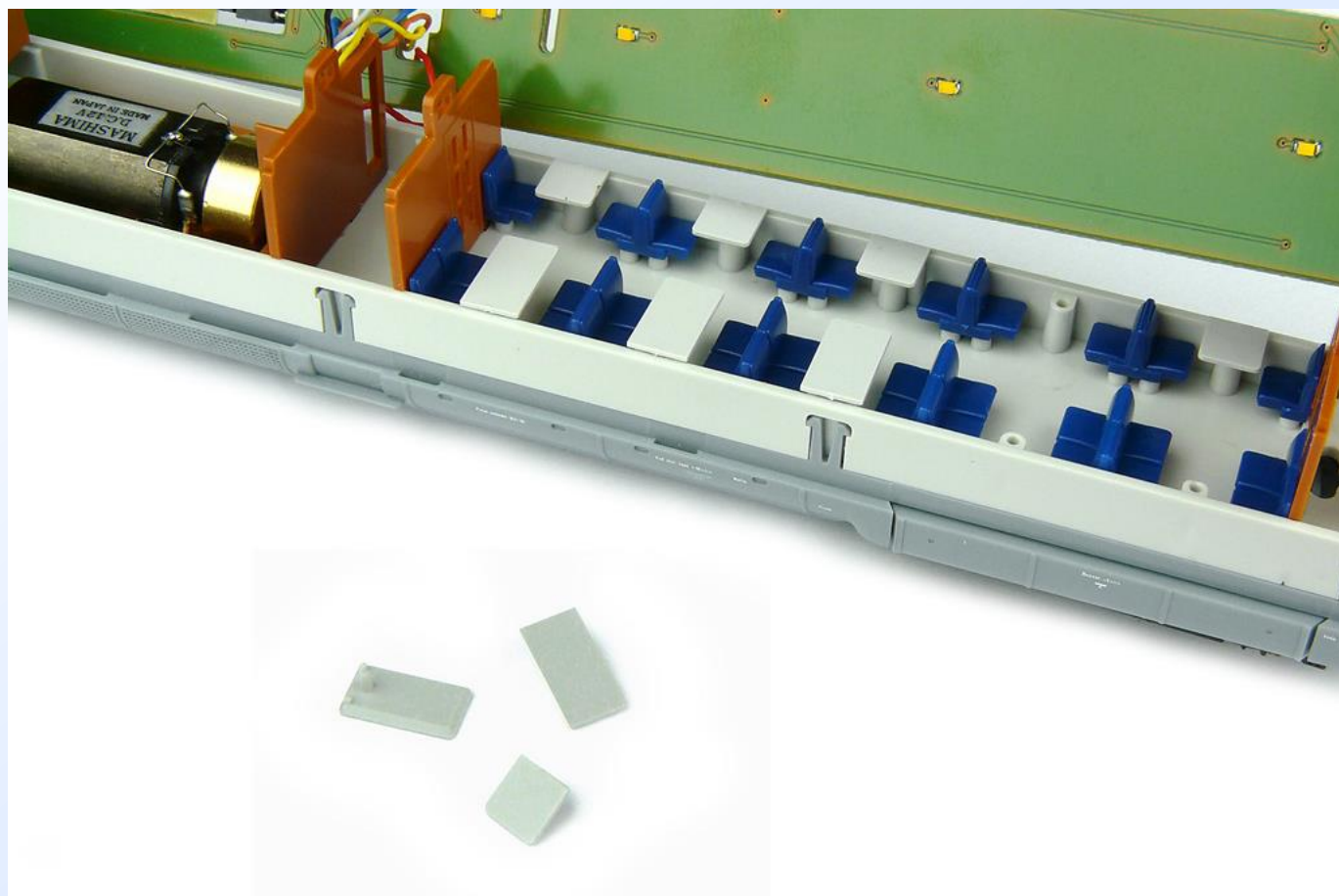
Obr. 6: Mezera mezi spojenými díly.



Obr. 7: Partie pod střechou hnaného vozu.



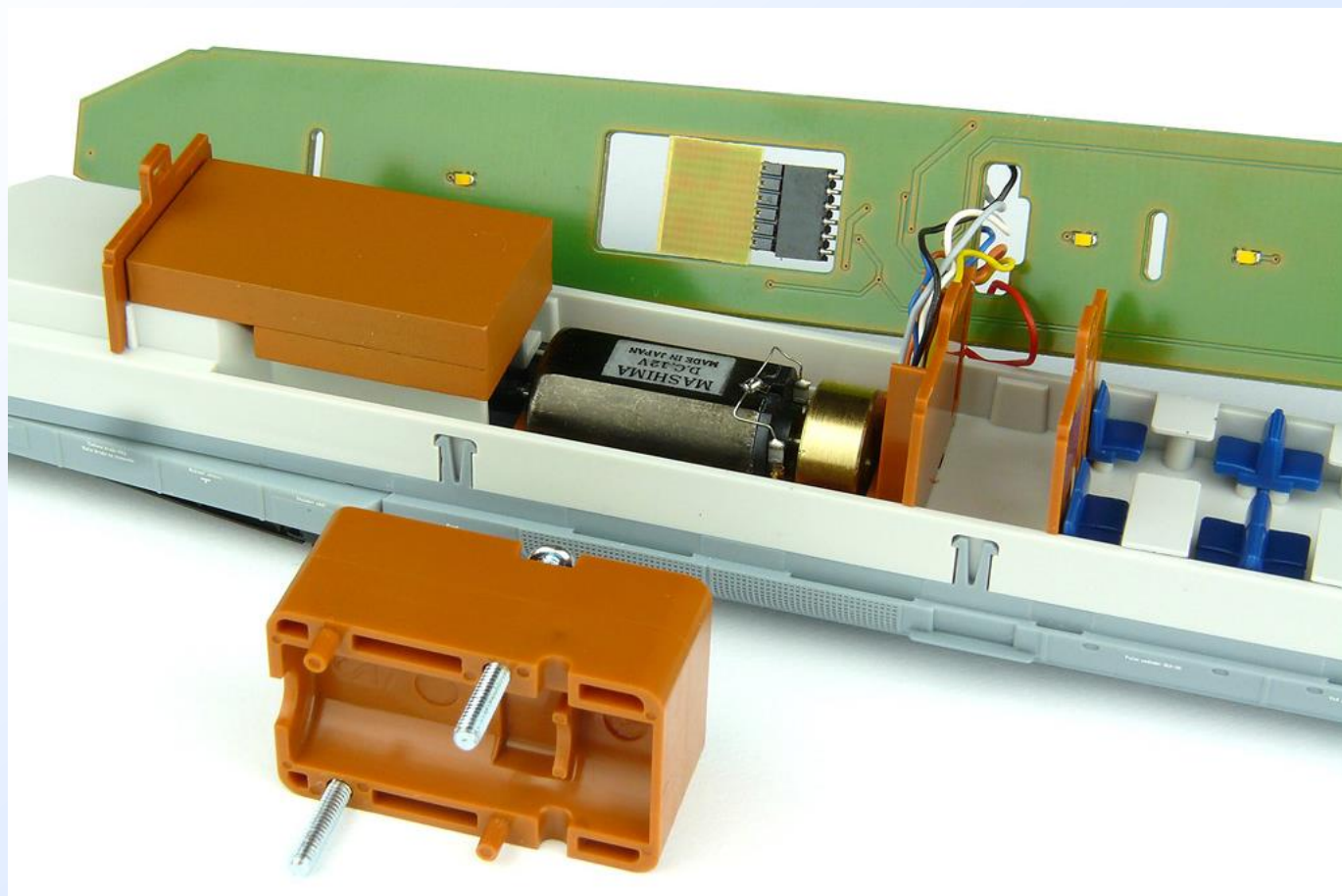
Obr. 8: Vnitřek hnaného (jídelního) vozu. Tři stolečky se uvolnily, moc dobře na čepech nedrží.



Obr. 9: Ještě jeden pohled do „jídely“.



Obr. 10: Závaží a kryt motorou..



Obr. 11: Odkrytý motor.



Obr. 12: Stanoviště strojvedoucího.



Obr. 13: Odkryté čelo s DPS.



Obr. 14: Model v provozu na kolejišti.