



V roce 1965 představila vagonka Bautzen jako následníka stroje VT 4.12.01 (173 001) z roku 1964 druhý prototyp s označením VT 4.12.02, takzvaný „kolejový autobus“ (Schienenbus). Vůz měl větší výkon než „jednička“ a na svou dobu velmi nadčasový design - vzhledově se od prvního prototypu částečně lišil, především v čelních partiích. Pojmul 65 sedících a 100 stojících cestujících. Služební hmotnost měl 46 t, poháněly jej dva šestiválcové čtyřtákní vodou chlazené dieselové motory o výkonu 220 PS (162 kW) s 1300 otáček za minutu. Přidělen byl ředitelství Říšských drah v Cottbusu, kde byl podroben společně s prvním prototypem rozsáhlým testům, zejména v oblasti Drážďany – Bautzen. V roce 1970 byl přeznačen na 173 002-7. Z důvodu vysoké poruchovosti byl však nasazován pouze výjimečně a v roce 1978 jej provozovatel vyřadil.

Firma Kres se ujala úkolu zmenšit tento neobvyklý vůz, který existoval pouze v počtu dvou exemplářů, do měřítka TT a H0. O tom prvně jmenovaném bude toto pojednání.

KRES - kat. č. 1732



Vzhled a vybavení

Model je uložen v molitanové výstelce a v papírové krabici. Překrytý je dalším molitanem, nad nímž leží přeložená dokumentace. Doplnky žádné, nic není potřeba. Madla na krajích vozu jsou součástí výlisku skříně.

Povrchová úprava je naprosto perfektní, veškeré texty dostatečně ostré a čitelné. Modrá spodní část skříně, podélné černé pruhy i šedý pruh v úrovni oken mají přesné přechody bez sebemenších neostrotí. Velice atraktivně působí i bílé zvýrazněné kruhy kol.

Do útrobu se lze dostat pouhým sejmutím střechy, kterou drží čtyřadvacet zámečků, dvanáct po každé straně. Střecha sedí přesně, bez jakékoliv mezery či nepatřičných přesazení. Její sejmutí nečiní žádné potíže, stačí podebrat přečnávající část na jednom z čel, jde to relativně lehce. Přesto není třeba se obávat, že by odpadávala sama. Pod střechou je v místě stropu deska plošného spoje s rozhraním, vnitřním osvětlením (9x LED) a osvětlením střešních reflektorů (2x LED). Deska sedí na šesti přepážkách, dvě pouze v úrovni stropu jsou součástí skříně, další čtyři uvnitř jako samostatný díl mezi oddíly a nástupními prostory. V přepážkách jsou čepy zapadající do otvorů v desce. V jedné z toalet vede k desce od spodních partií dvanáct vodičů (sběr, světla, motor). Skříň lze rovněž sejmut, musí se však vytáhnout imitace automatických spřáhel na obou čelech. Na rámu drží pomocí čtyř dvojítkých zámků vnitřní vybavení, sloužící zároveň jako kryt motoru a převodů. Ačkoli asi málokdo bude vůz provozovat ve spojení s dalším vozidlem, přesto nalezneme na spodku plnohodnotné funkční kinematiky s normovanými šachtami.

Průměr kol je **8 mm**, po přepočtu vychází 960 mm, skutečnost činila 950 mm. Přes spřáhla model měří **208 mm**, bez spřáhel 203 mm, přepočtem z uvedených 24.250 mm (rovněž bez spřáhel) vychází 202,1 mm, teoreticky to tedy „letí“ jen o 0,9 mm, což je 108 mm v realu. Zde však musím podotknout, že data v manuálu se liší od informací uvedených na internetu (viz odkazy na konci článku). U stroje číslo 002 je uváděna délka 24.700 mm, což by v TT odpovídalo hodnotě 205,8 mm bez spřáhel. Vzhledem k tomu, že se délka obou vozů lišila, lze se domnívat, že výrobce přistoupil pravděpodobně ke kompromisu z důvodu použití stejného pojezdu.

Vnější osvětlení je 3-bodové čelní teple bílé a 2-bodové koncové červené. Každé světlo má svoji LED. Z určitého úhlu lze chvílemi spatřit slabý průsvit čelního osvětlení v koncových reflektorech na předním čele po směru jízdy, ale je opravdu nepatrný a viditelný spíše při horších světelných podmínkách. Na desce plošného spoje je umístěno 6pinové rozhraní dle NEM 651 se zasunutou analogovou propojkou.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pětipólový motor Mashima je osazen jedním mosazným setrvačnickem o průměru 11 mm a síle 5,5 mm. Hnané jsou všechny čtyři nápravy, bandáže zde nebyly použity. Vzhledem k tomu, že vůz jezdí sólo, nejsou ani nutné. Proud z kolejí sbírají všechna kola, sběrače proudu se nacházejí na šasi podvozků a kol se dotýkají zezadu.

Průjezd obloukem o poloměru 286 mm je bezproblémový, model však vzhledem ke své délce zcela pochopitelně poněkud více vybočuje. Při zjišťování hmotnosti displej váhy ukázal hodnotu **69 g**. K rozjezdu dochází pokaždé při trochu jiném napětí, zřejmě záleží na tom, jak si zrovna sednou převody při zastavení. Nejnížší rozjezdovou rychlost jsem naměřil při napětí **3,9 V**, hodnota činila **14 km/h** s odběrem proudu **71 mA**. Nejčastěji se však dává do pohybu při napětí kolem 5 V. Nejvyšší rychlost při 12 V je **143,7 km/h** a odběr proudu **97 mA**. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy 125 km/h, vůz dosahuje při napětí **10,7 V** a odebírá proud **91 mA**. Dojezd

z maximální rychlosti při 12 V je **47 mm**. Měřeno po předchozím zajetí v obou směrech a po zahřátí na provozní teplotu těsně před měřením. Jízdní vlastnosti i zvukový projev motoráku jsou v obou směrech prakticky stejné. Při snížení napětí zhruba na 3,5 V se pohybuje na samé hranici svých možností a jízda je mírně trhavá. Při opětovném zvýšení o pouhých několik desetín voltu se zase zklidní a dále je již plynulá. Hlučnost pohonu není sice nejnižší, ale stále je únosná a při běžném provozu nijak neruší.

Závěr

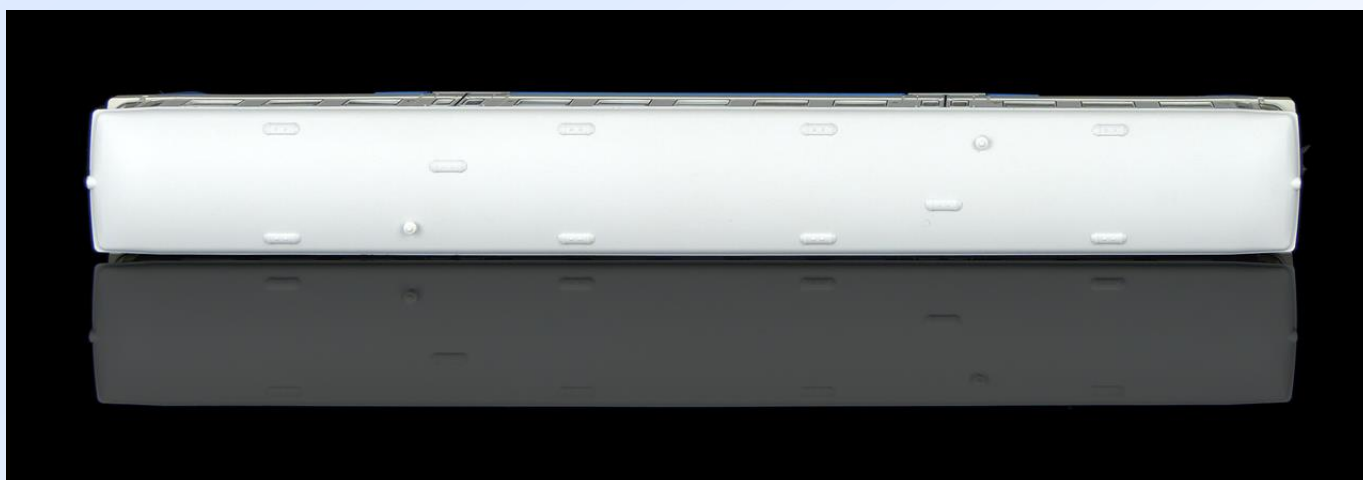
Je chvályhodné, že se výrobce nebál přivést na trh model, jehož předloha existovala pouze ve dvou kusech, navíc se od sebe lišících. Pokud by někoho zajímalo, zda je k dispozici i první prototyp, tak ano, je, jak už bylo naznačeno v textu. Ve stejném zbarvení jako „nulanuladvojka“ se nabízí pod katalogovými čísly 1733/1733D, ve veletržním nátěru pak pod čísly 1731/1731D, tedy s původním i s novým označením. Druhý prototyp je navíc v nabídce také jako vyřazený a patřičně patinovaný stroj bez pohonu a osvětlení pod katalogovým číslem 1734G.

Dokumentaci k modelu naleznete zde: http://kres.de/uploads/media/Gebrauchsinfo_BR173_002_Ep_IV.pdf. Informace o předloze jsou na německé Wikipedii: https://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_VT_4.12. A objevil jsem ještě jednu zajímavou stránku: <http://www.ferkeltaxe.de/173/173.htm>.

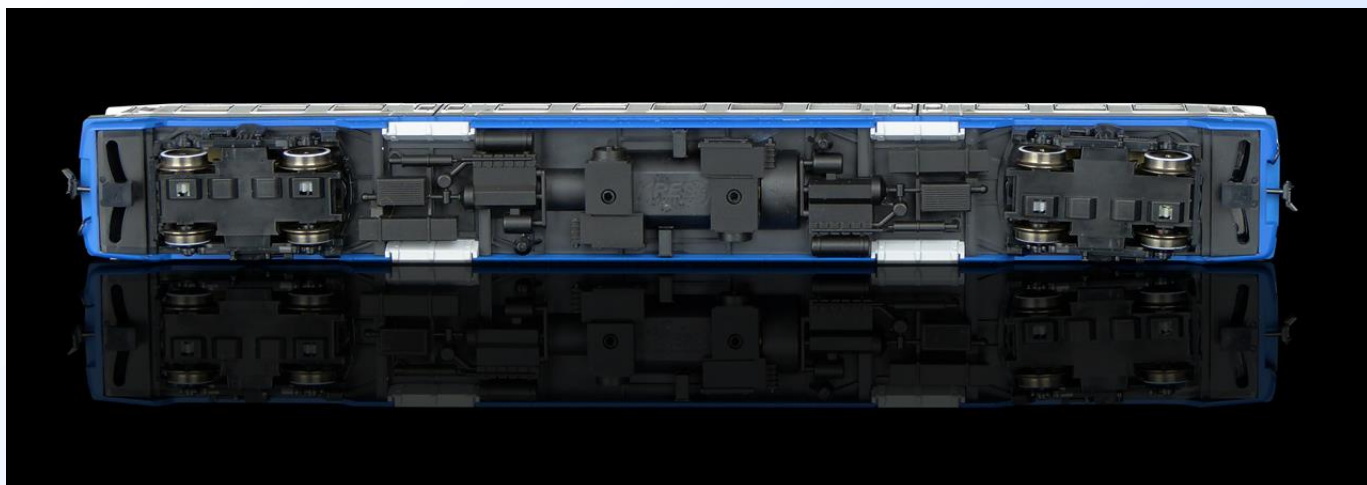
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Celkový boční pohled.



Obr. 2: Pohled na střešní partii.



Obr. 3: Pohled na partii pojezdu. Spodek rámu je velice propracovaný a členitý.



Obr. 4: Boční pohled na čelo č. 1.



Obr. 5: Boční pohled na střed vozu.



Obr. 6: Boční pohled na čelo č. 2.



Obr. 7: Detail čela. Částečně je vidět palubní deska.



Obr. 8: Podvozek a kinematika.



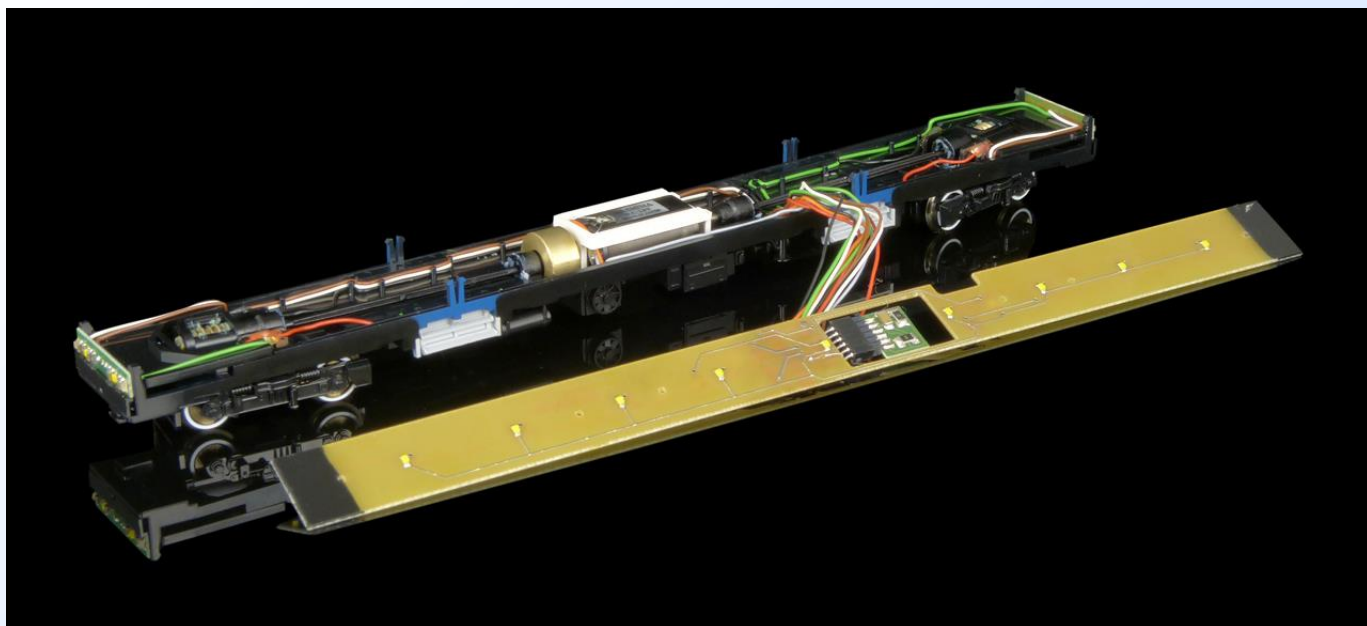
Obr. 9: Převody v podvozku.



Obr. 10: Model s odejmutou střechou. Zde je patrná DPS v úrovni stropu.



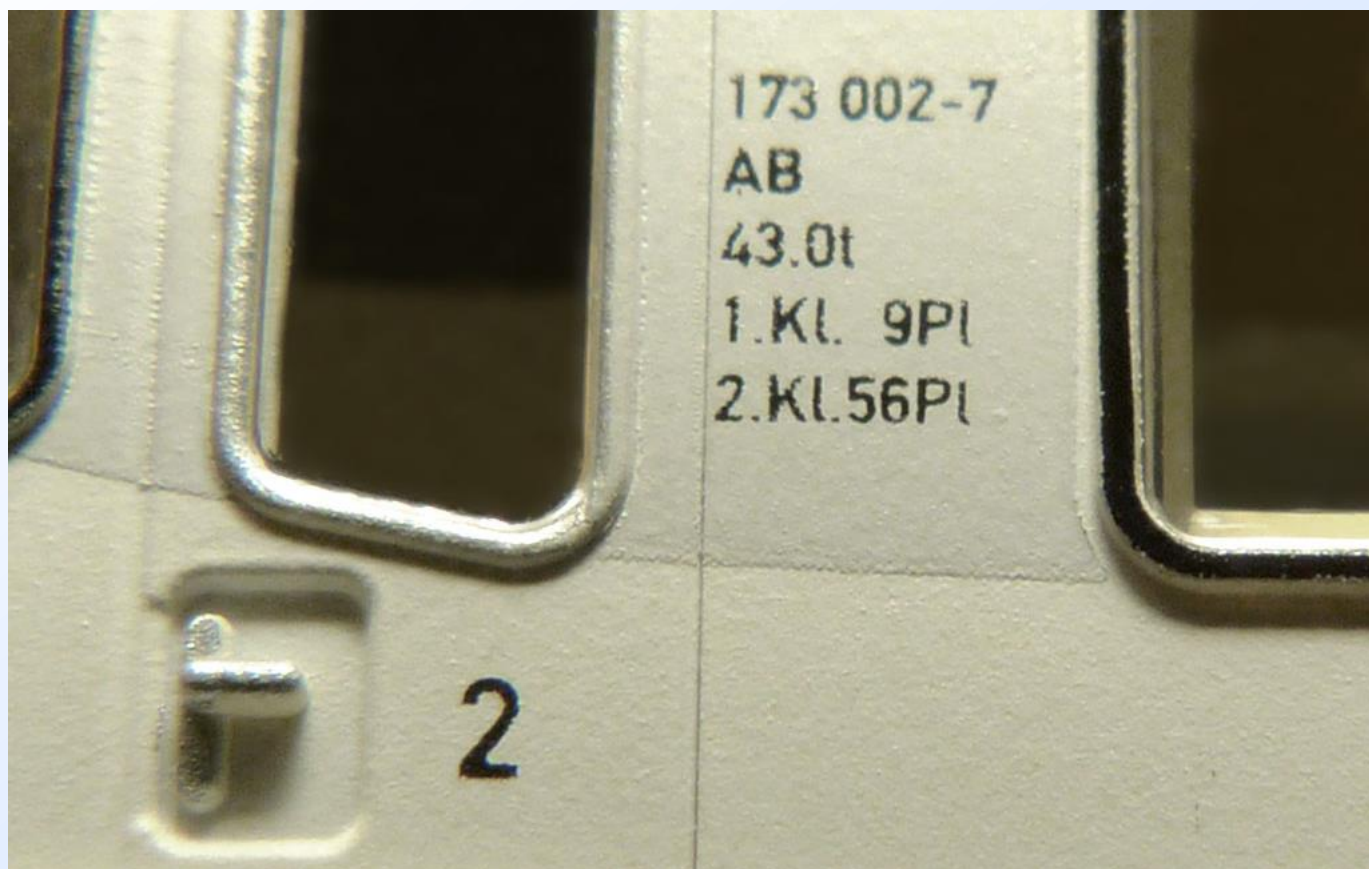
Obr. 11: Detail palubní desky na stanovišti.



Obr. 12: Celkový pohled na odkrytý pojezd modelu.



Obr. 13: Detail motoru Mashima se setrvačnickem.



Obr. 14: Nápisy na skřini.



Obr. 15: Nápisy na skřini.



Obr. 16: Nápisy na skřini.



Obr. 17: Osvětlení modelu. Zde je vidět slabé prosvítání bílého světla v koncových reflektorech.



Obr. 18: Osvětlení modelu.



Obr. 19: Celkový pohled na model.



Obr. 20: Model v krajině.