



Motorový vůz řady 820 (do roku 1988 řada M 240.0, prototypy původně značeny M 230.5) je typ železničního motorového vozu, který byl pro ČSD v první polovině 60. let 20. století vyráběn Vagonkou Tatra Studénka. V roce 1993 přešly tyto vozy do majetku nástupnických společností ČSD, tedy Českých drah a ŽSR (a následně i ZSSK). V současnosti již nejsou v pravidelném provozu. Výroba probíhala v letech 1959–1964 a světlo světa spatřilo 122 kusů. Jejich služba skončila v roce 2002, ale ještě do roku 2007 bylo možné je spatřit na některých výkonech jako náhrady za motorové vozy řady 810. Uspořádání pojezdu bylo 2' B', trvalý výkon 206 kW a nejvyšší rychlost 70 km/h. (*Výťah informací z Wikipedie.*) Jak se Singrovka povedla firmě MTB po stodvaceninásobném zmenšení, na to se nyní podíváme. Model pro zpracování recenze zapůjčil pan Martin Stejskal.

MTB - kat. č. CD 820 068



#### Vzhled a vybavení

Model je zabalen v molitanovém lůžku ve standardní, dostatečně tuhé kartonové krabici. Podložen je páskem igelitu a překryt pěnovým páskem. Přibaleny jsou doplňky z částečně průsvitného šedočerného plastu (doporučuji nabarvit), madla a jedno bandážované dvojkolí. Pod lůžkem je uložena dokumentace.

Povrchová úprava je povedená, popisky nejsou rozpité jako u některých jiných modelů, naopak jsou čisté, ostré a čitelné. Na jedné bočnici u schůdků, na čele nad hnaným podvozkem, na jedné kličce a na komínku je však trochu oloupaná barva. To je u nového a nejetého modelu trochu zářející. Přechod barev mezi střechou a skříní není ideální, šedá je na čelech podfouknutá, prozradí to ale jen detailní pohled. Já osobně bych to v této míře toleroval, ani z celkem krátké pozorovací vzdálenosti to vidět prakticky není. Rámy oken jsou leskle stříbrné a jak je již u MTB zvykem, mají příliš ostrý rádius v rozích. Přesně neodpovídá ani zaoblení střechy nad čely a v rozích a u reflektorů je velice výrazná dělicí rovina formy, především na straně hnaného podvozku.

Rozborka modelu se zdá být podle postupu popsaného v dokumentaci na první pohled poněkud složitější. Ve skutečnosti to takový problém není, stačí alespoň částečně postupovat dle pokynů. Uváděnou pinzetu jsem k tomu ani nepotřeboval. Masky zadního podvozku jsem sejmul obě, poté odehnul bočnice, aby se uvolnily západky, tyto jsem zajistil párátkem a pojezd již šel za podvozek s jistou dávkou opatrnosti a po odehnutí bočnic i na druhém konci modelu vytáhnout ze skříně. Žádné drama. Uvnitř jsou sedačky v zelené barvě (zelená je dle mého soudu příliš světlá), motor ukrytý v balastu, nad tím vším sedí třemi šroubky uchycená hlavní DPS s osvětlením interiéru, s ledkami horních reflektorů a s rozhraním Next18S ze spodní strany. Na čelech jsou malé DPS s dvoubarevnými ledkami (teple bílá/červená). V analogovém režimu však může být problém s osvětlením při jízdě s napětím nižším než 6 V, neboť hlavní reflektor se sice začíná rozsvěcet při 4 V, ale spodní bílá světla až při 5,8 V a koncová červená světla při 4,5 V. Tyto hodnoty odpovídají rozmezí rychlostí přibližně od 44 do 67 km/h, tedy téměř do maximální rychlosti předlohy. A zdůrazňuji, že při uvedených hodnotách se světla teprve začínají rozsvěcet. Až při napětí zhruba 7,5 V svítí rozumnou intenzitou, která je dobře vidět i za světla. U spodních světlometů dochází při vyšším napětí k prosvítání skříně, a to u bílého i u červeného světla. Horní reflektor má mírně žlutější odstín světla než spodní světlometry. Na čelech se nacházejí spolehlivě fungující kinematiky se spráhlem MTB.

Model měří přes nárazníky 152,2 mm, výrobce uvádí 154 mm. Ze skutečných 18 500 mm přepočtem získáme 154,16 mm, což je téměř 2 mm rozdíl. Jedná se o stejnou odchylku jako u vozu Btx<sup>761</sup>. Hmotnost vozu činí 118 g.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je veden na dvě nápravy jednoho podvozku. Bandáže na modelu nejsou, přibaleno je již zmíněné bandážované dvojkolí. Jízda je po zjetí plynulá, klidná a není ani nijak zvlášť hlasitá. Proud sbírají všechna čtyři dvojkolí. Hnaný podvozek je opatřen jakýmsi opěrkami, přesto má však určitou vůli a např. při přejezdu srdcovek se motorák trochu kymácí do stran.

Model lehce projede i oblouk o poloměru 267 mm, výrobce udává 280 mm. Rozjezd nastává při napětí 1,4 V rychlostí 8 km/h s odběrem proudu 49 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 146 km/h, odběr proudu je 69 mA. Předloha jezdí maximální rychlostí 70 km/h, těch model dosahuje při 6,1 V s proudem 56 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 82 mm.

#### Závěr

Model nedopadl nejhůře. Samozřejmě oplývá stejnými neduhy jako některá další vozidla tohoto výrobce, ale pořád patří mezi ty povedenější. Jízda je velmi pěkná, povrchová úprava také vypadá až na pár odřenin dobře. Tvarové nepřesnosti jako rohy oken či zaoblení střechy beze změny formy odstranit nepůjdou, takže se s nimi modeláři musí smířit.

Více informací o předloze naleznete na [Wikipedii](#), dokumentace k modelu je na [webu výrobce](#).

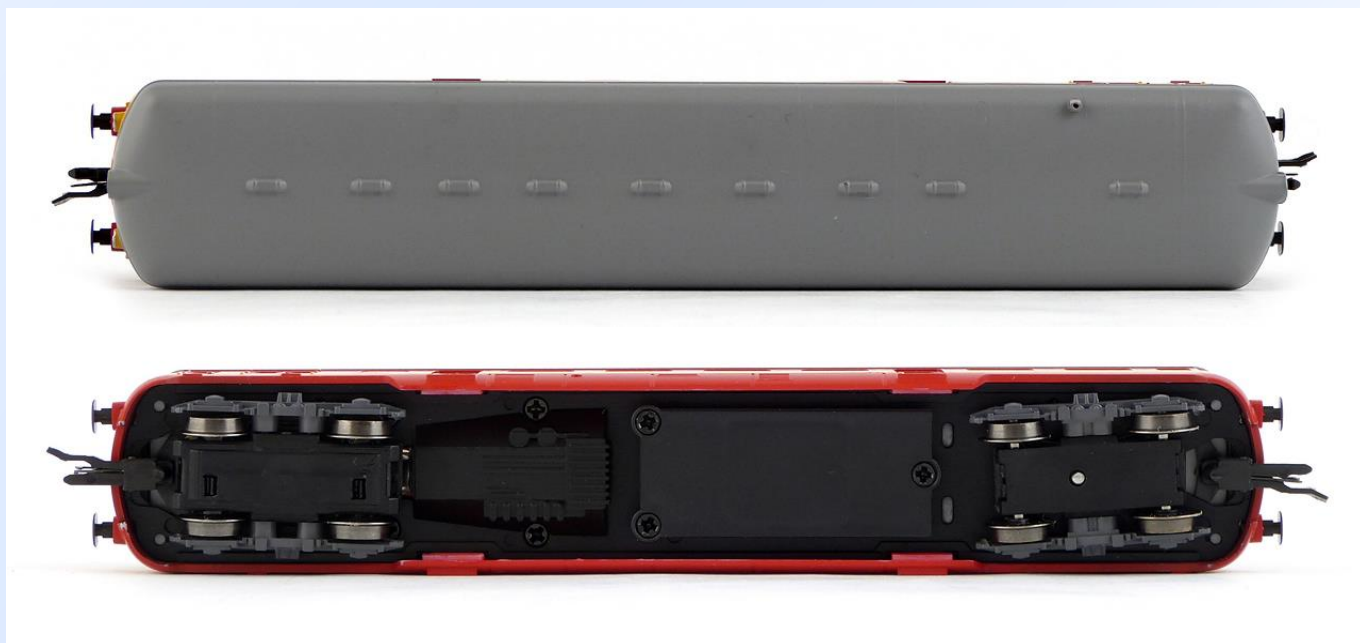
## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy. Na horní fotografii je vidět vedle pravých dveří a na komínku uloupaná barva, na dolní zase na schůdcích pod levými nástupními dveřmi.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy. Stejně tak zde na pravé fotografii je pod nárazníky vidět chybějící barva.



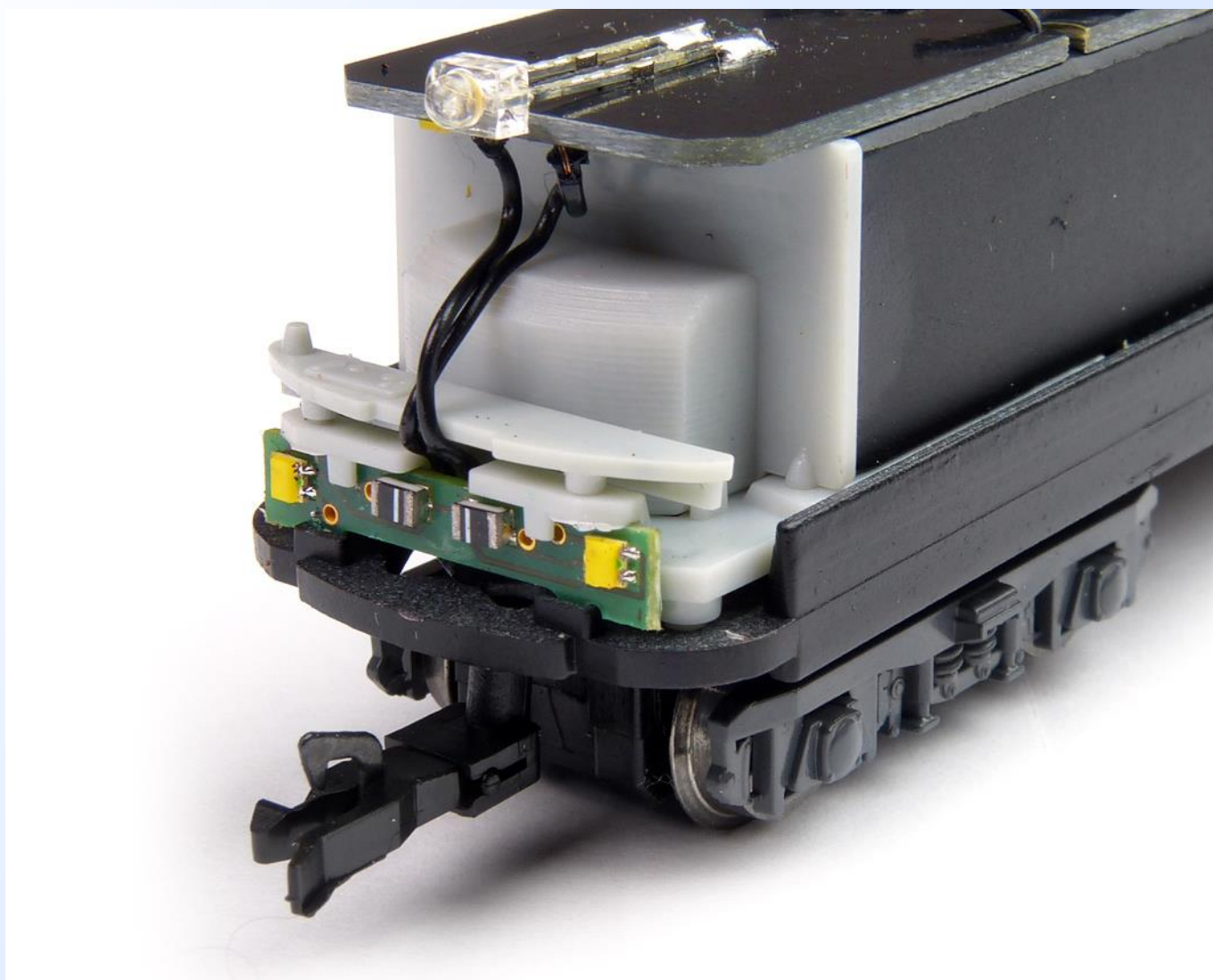
Obr. 5 a 6: Pohled na střechu a pojezd.



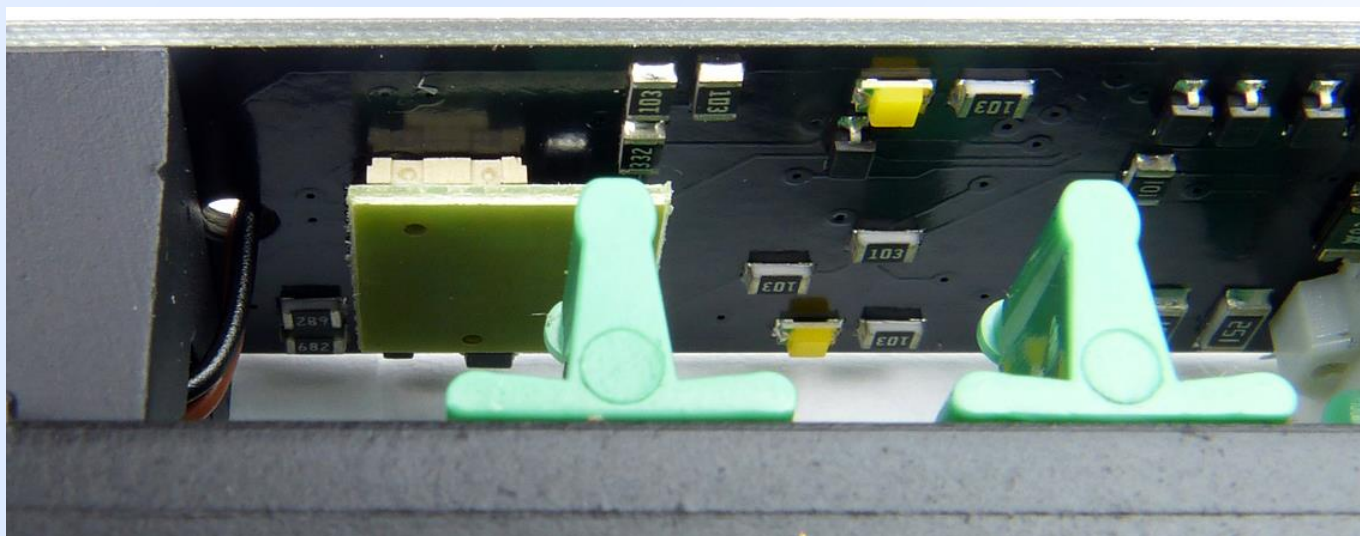
Obr. 7 a 8: Detail popisků. Na horním obrázku je patrná odřená klička u dvojitých dveří.



Obr. 9: Vnitřek modelu.



Obr. 10: Čelní osvětlení.



Obr. 11: Spodek hlavní DPS s osvětlením interiéru a rozhraním Next18S.





Obr. 12, 13, 14 a 15: Celkové pohledy na model.



Obr. 16: Singrovka na diorámatu.



Obr. 17: Singrovka na kolejišti.