

Motorový vůz řady VT 135 byl určen pro osobní přepravu na vedlejších tratích někdejších říšských drah. Vyvinut byl ve 30. letech 20. století. V 60. letech byla firmou Piko vyvinuta jeho zmenšenina v modelové velikosti H0 a v první dekádě 21. století jej v téže velikosti na trh uvedla firma Tillig. V roce 2012 se na TT-Boardu stal modelem roku výrobek firmy Kres ve velikosti TT. A o něm dnes budeme hovořit; konkrétně o katalogovém čísle 1351 s označením VT 135 062. V minulosti

jsem se již s některými produkty tohoto výrobce setkal. Jednalo se o „Delfína“, tedy jednotku řady 175 DR, a patrovou jednotku DGBgqe DR. Jakýsi obrázek o kvalitě produktů firmy Kres jsem proto již měl. Blízké setkání s dalším modelem moji představu o výši pomyslné kvalitativní laťky této firmy jen potvrdilo.

Vzhled a vybavení

Motoráček je uložen v pevné kartonové krabici s přesně tvarovanou molitanovou výstelkou. Balení je univerzální, krabička je delší a rovněž výstelka je připravena na uložení dvou vozů. K modelu se totiž vyrábí i přívěsný vůz a obé lze zakoupit i v setu. Tento způsob balení naprosto dostatečně chrání model před poškozením, molitan model obklopuje ze všech šesti stran. V krabici je přiložena dokumentace s popisem předlohy i modelu (u modelu jsou základní technické informace podrobnější, než je obvyklé), s pokyny pro zprovoznění a s nákresem jednotlivých dílů modelu.

Povrchová úprava modelu je opravdu perfektní. Přejechy barev nemají žádné kazy, jednotlivé proužky jsou naprosto ostré a čisté. Rovněž nápisům není co vytknout. I ty nejmenší lze přečíst, i když na některé bude již nutno použít lupu. Madla u vstupních dveří a na rozích skříňů jsou pravděpodobně dodatečně dosazená. Kliky dveří jsou plastické a barvené, takže dobře vyniknou.

U modelu nenajdeme žádné doleповací doplňky. Háky šroubovky jsou již instalovány z výroby (musí být), stejně tak hadice, vzduchojemy a další detaily pojezdu. Jediným přibaleným dílem je jedna normovaná šachta pro spřáhlo. Ta se instaluje po vyjmutí imitace brzdových komponent na jednom z čel.

Délka vozu přes nárazníky je dle dokumentace **102,3 mm**, po přepočtu **12.276 mm**, což velice přesně odpovídá délce předlohy - 12.280 mm. Na obou čelech modelu jsou kinematiky, které se dají, krom krátkého spojení, využít ještě k jedné věci. O tom se zmíním později.

Skla jsou z čirého plastu, na oknech kabiny jsou znázorněny stěrače v černé barvě. Rámy oken ani těsnění vůz nemá. V útrokách se nachází zjednodušené vnitřní vybavení v podobě sedaček, příček a kabinky WC. Do modelu lze posadit i figurky, pouze je nutno si chvíli hrát na chirurga a zbavit je nožiček, neboť na ně pod lavicemi jaksi není místo. 😊 Před tím je však potřeba sejmut skříň. Jde to velice jednoduše, postačí vytáhnout oba háky šroubovek, které skříň zajišťují (proto tam musí být už z výroby 😊). Pak už ji lze celkem lehce vytáhnout směrem vzhůru, čímž se nám otevře vnitřek modelu s plošným spojem na stropě.

Vnější osvětlení modelu je 2-bodové čelní (teplá bílá) a 2-bodové koncové (červená). Obstarává jej na každém čele čtveřice SMD ledek, pro každý reflektor jsou umístěny dvě vedle sebe. Zároveň je model vybaven i vnitřním osvětlením, které také zajišťují čtyři teplé bílé SMD ledky instalované na spodku plošného spoje.

Na desce plošného spoje je umístěno rozhraní dle NEM 651 s vloženou analogovou propojkou. Pro instalaci stačí opatrně sejmut střechu, která drží na každé straně na šesti jemných zámečcích, vždy na meziokenním sloupku. Při snímání střechy je tedy dobré počínat si opatrně, aby nedošlo k jejich ulomení. Model lze ovšem zakoupit také digitalizovaný již z výroby pod katalogovým číslem 1351D.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor je osazen jedním setrvačnickem. Jeho chod je naprosto klidný, i když možná nepatrně hlučnější, než je v dnešní době zvykem. Navíc na každou stranu má trochu rozdílný zvuk. Ve směru čela se vzduchojemy je hlasitější. Ovšem není to nic tragického. Rozhodně to při provozu nepůsobí rušivě. Pravdou je, že po zasetí se ještě mírně ztišil. Poháněny jsou obě nápravy. Kola jsou celokovová s plastovou vložkou. Sběrače proudu přiléhají z vnitřní strany všech kol. K tomu je v případě, že vlastníte přípojný vůz, možné využít sběru proudu i z něho. To je ta druhá vlastnost kinematiky. Je totiž osazena čtyřmi piny a vozidlo lze pomocí speciální spojky propojit vodivě. Myslím, že obdobně je řešen model „kolejového autobusu“ LVT 172. Zároveň se při zapojení spojky dají z motoráku ovládat světla v přívěsu.

Jako nejmenší průjezdový poloměr se uvádí 286 mm. Rozvor dvojkolí je přibližně 58,4 mm, model tedy pravděpodobně projede bez problémů i poloměry menší.

Základ rámu je plastový, v něm je v kovovém závaží uložen motor. Zde se nabízí otázka, proč není celý rám z kovu, ovšem po zkušebních jízdách považuji tuto otázku za irelevantní. Vůz dle informací v letáku váží **70 gramů** (mně váha ukázala 67 g) a praxe ukázala, že to pro plynulý provoz úplně postačuje. Motorák jezdí buď solo, nebo s jedním přívěsným vozem. Na to žádná velká hmotnost pro zvýšení adheze potřebná není. Do pohybu se model

dává již při napětí **1,7 V** přepočtenou rychlostí **4,11 km/h** s oběrem **43 mA**. A to prosím bez zastavení! Při 12 V činí nejvyšší přepočtená rychlost **115,9 km/h** s odběrem proudu **74 mA**. Předloha jezdila maximální rychlostí 75 km/h. Této rychlosti dosahuje model při napětí **8,2 V** s odběrem proudu **63 mA**. Dojezd modelu z maximální rychlosti při 12 V je **49 mm**.

Jízdní vlastnosti jsou výborné, a to navzdory tomu, že se jedná pouze o dvounápravové vozidlo. Jedna z náprav je totiž mírně výkyvná, čímž je zajištěn trvalý kontakt mezi koly a kolejnicemi i při jízdě na nerovnostech. Při zajíždění (zajížděl jsem necelé 3 hodiny při různých rychlostech) se ani jednou nestalo, že by vůz zůstal stát kvůli přerušení napájení. Ani izolované srdcovky neměly na jízdu žádný nežádoucí vliv. Ostrý provoz na kolejišti již proběhl a jen potvrdil výše uvedené.

Závěr

Model hodnotím velice kladně. Po nedávné negativní zkušenosti s BR 84, která ani po reklamaci nebyla použitelná, je toto taková malá satisfakce. Nevím, co bych víc napsal. Vše důležité bylo zmíněno, tudíž případný zájemce o tento model jeho nákupem určitě neprohloupí, neboť se jedná opravdu o špičkový model. Prostě Kres. 😊 Vůz bych si rád v budoucnu pořídil také.

Dokumentaci k modelu možno stáhnout zde: http://kres.de/uploads/media/Gebr.info_VT_135_062_Art.-Nr._1351.pdf.
Informace o předloze naleznete na německé Wikipedii: http://de.wikipedia.org/wiki/DR_135_061_%E2%80%A6_132.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



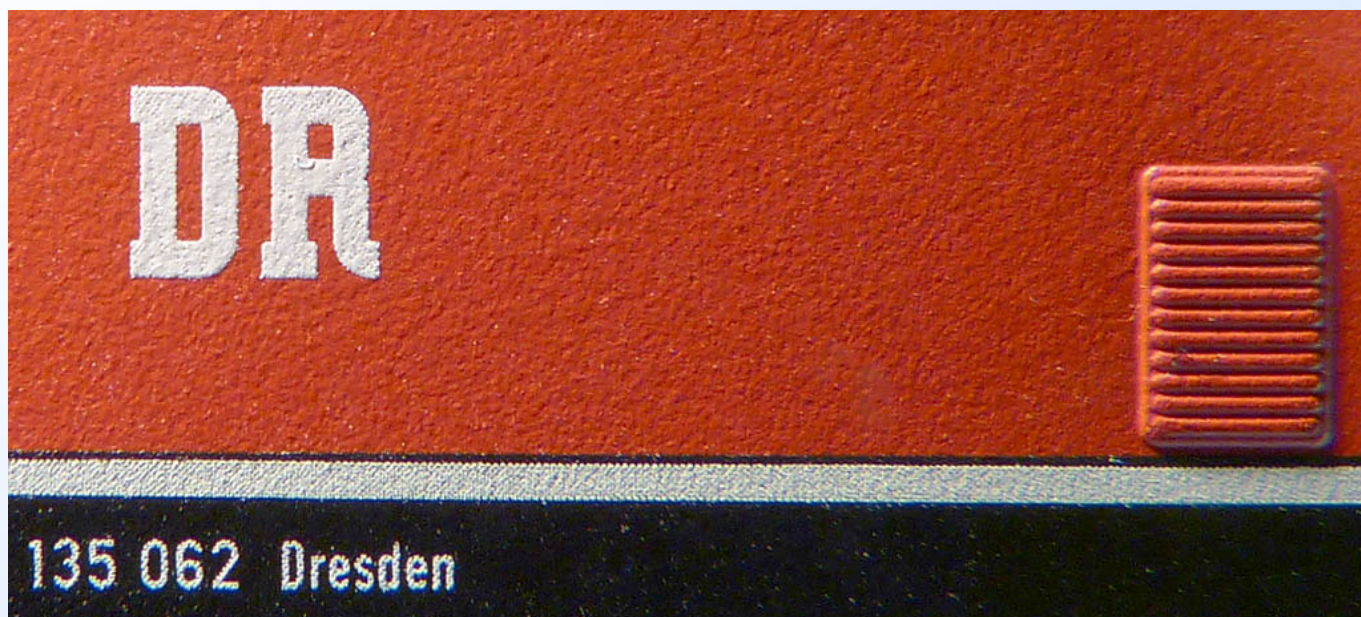
Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2: Balení modelu.



Obr. 3: Nápisy na bočnici.



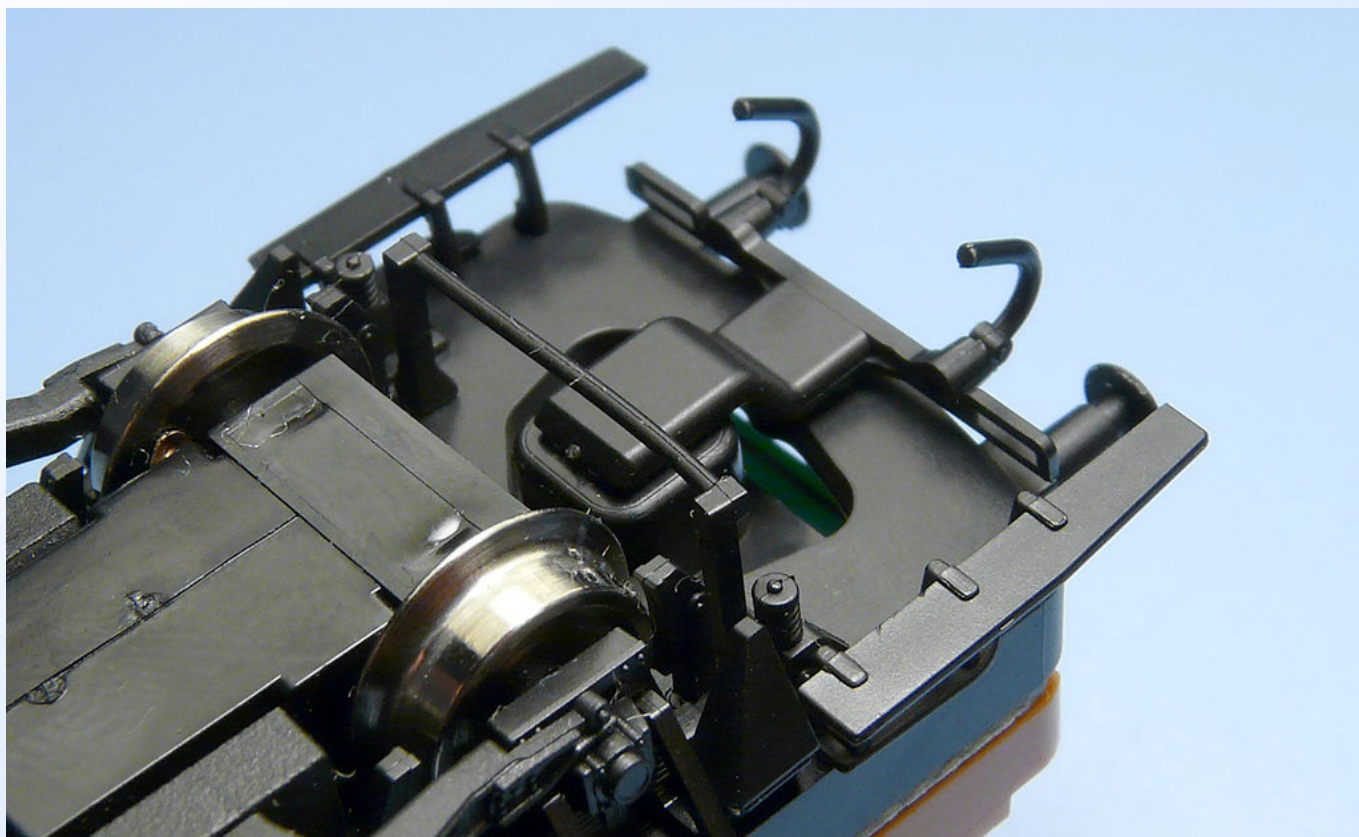
Obr. 4: Nápisy na bočnici.



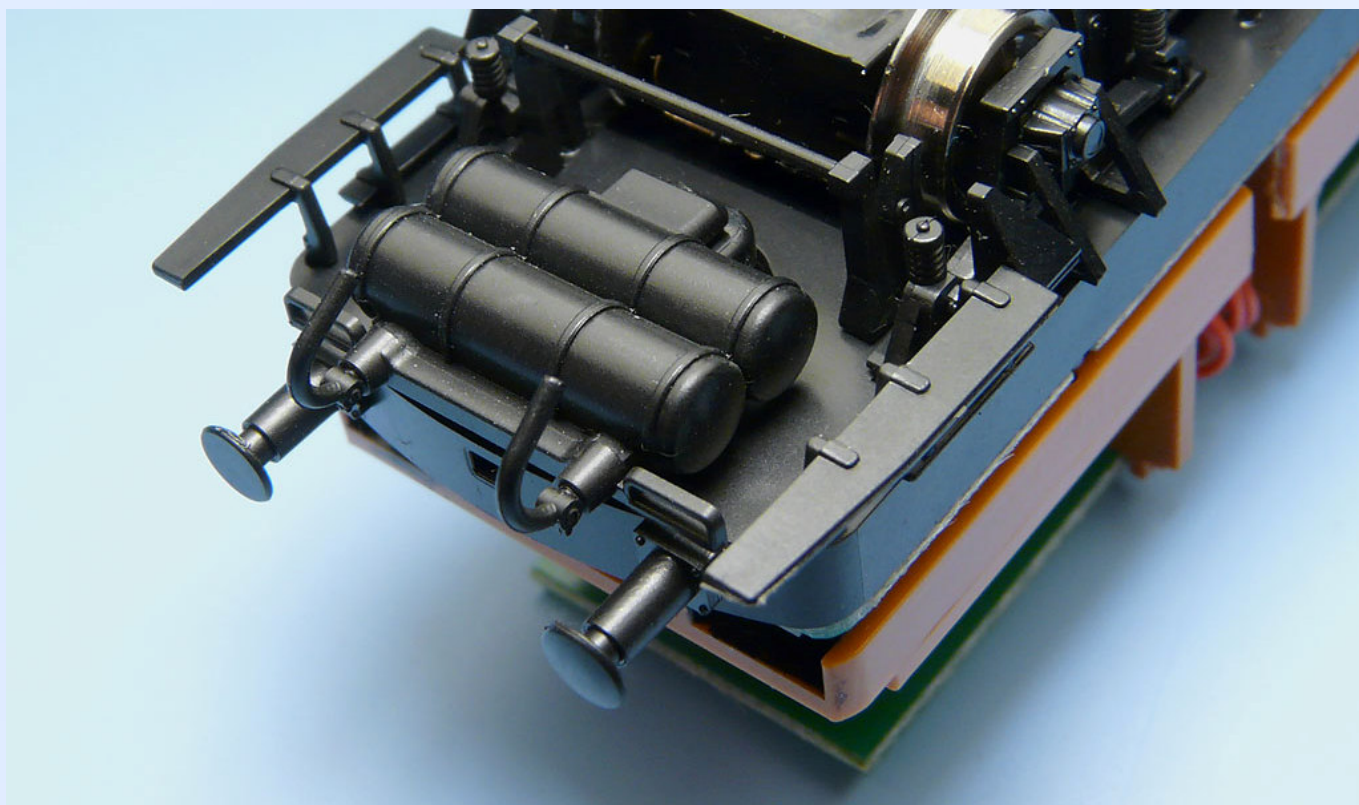
Obr. 5: Nápisy na bočnici.



Obr. 6: Nápisy na čele.



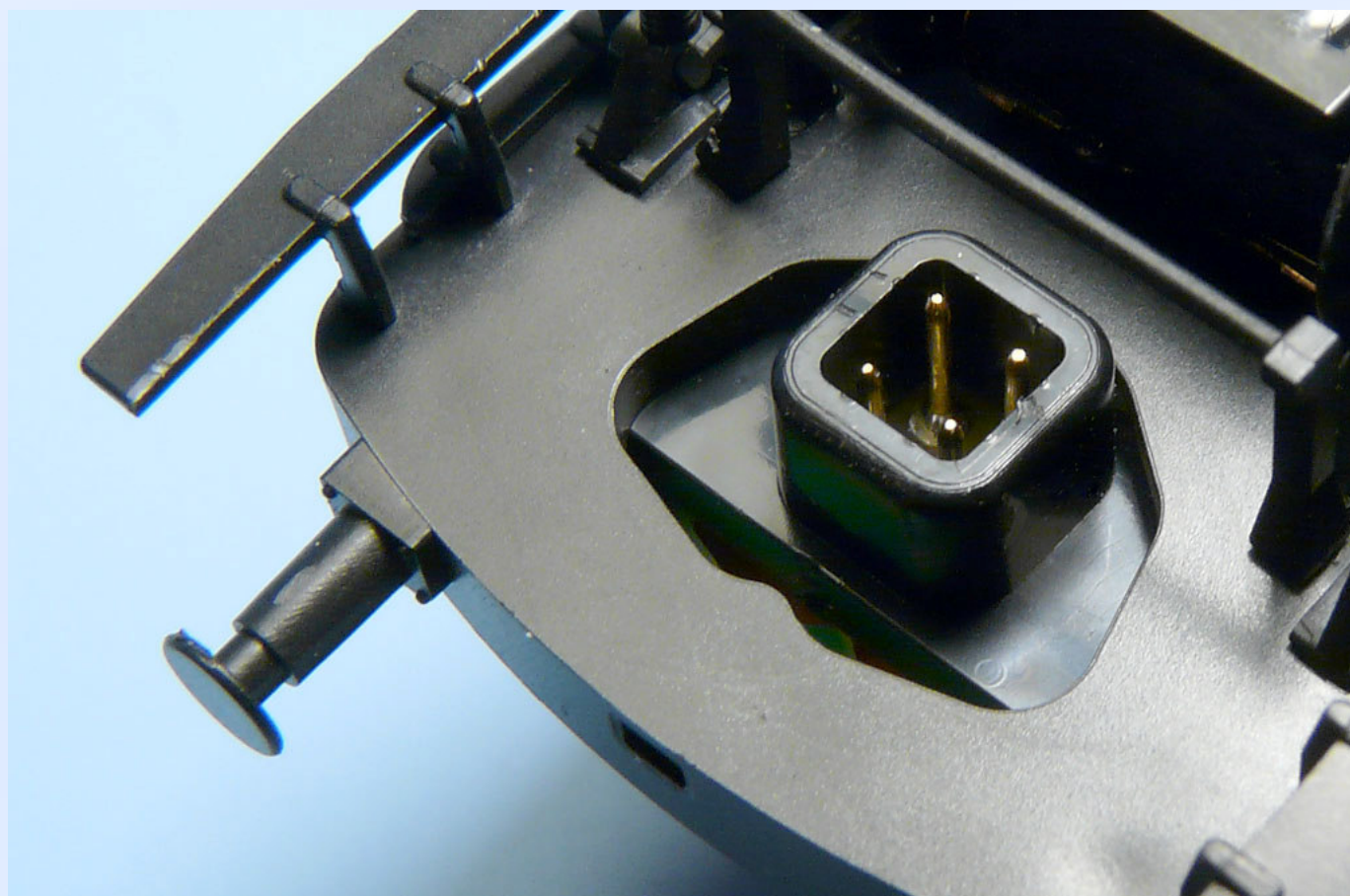
Obr. 7: Držák hadic vsunutý v kinematice.



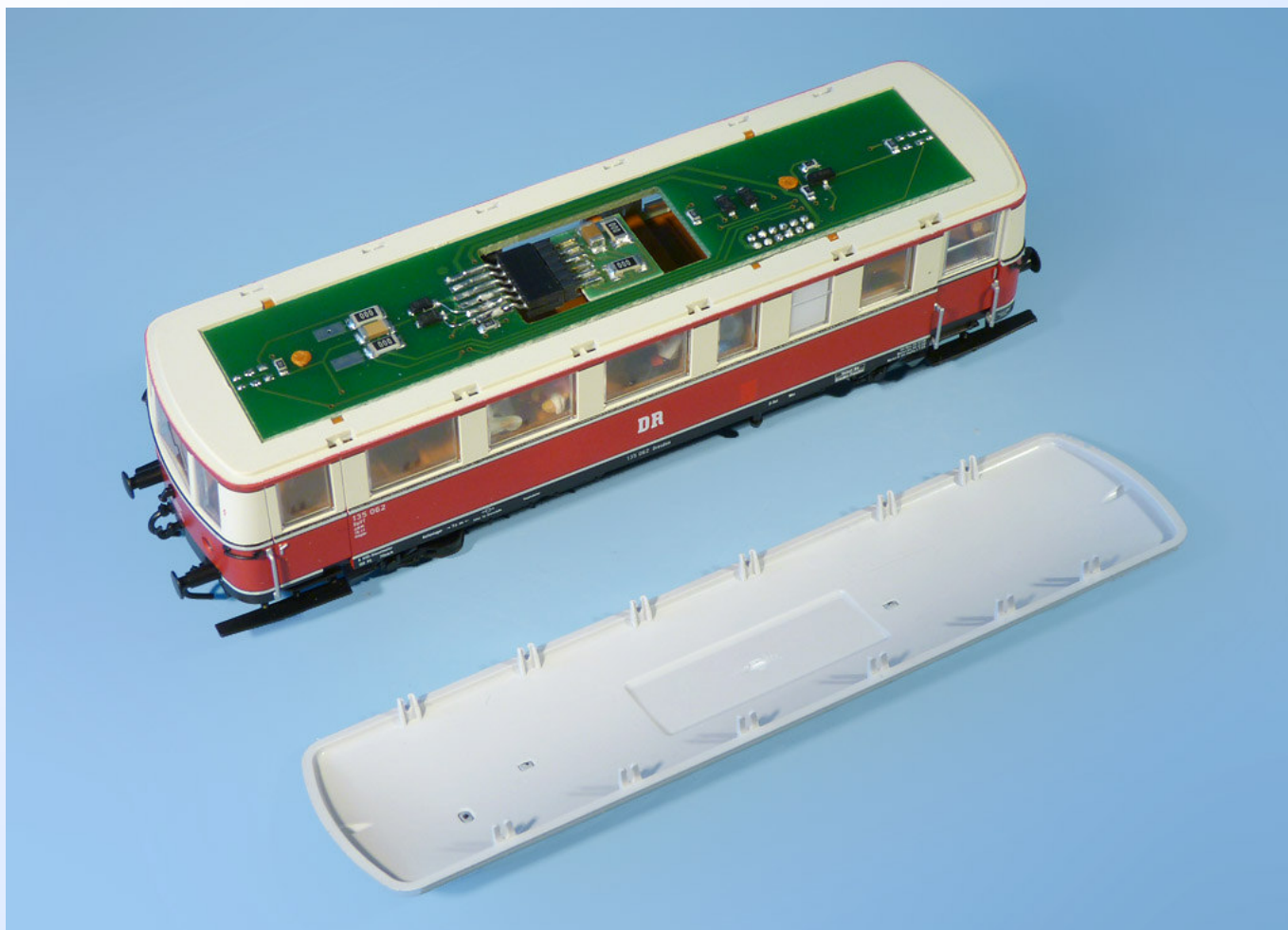
Obr. 8: Vzduchojemy.



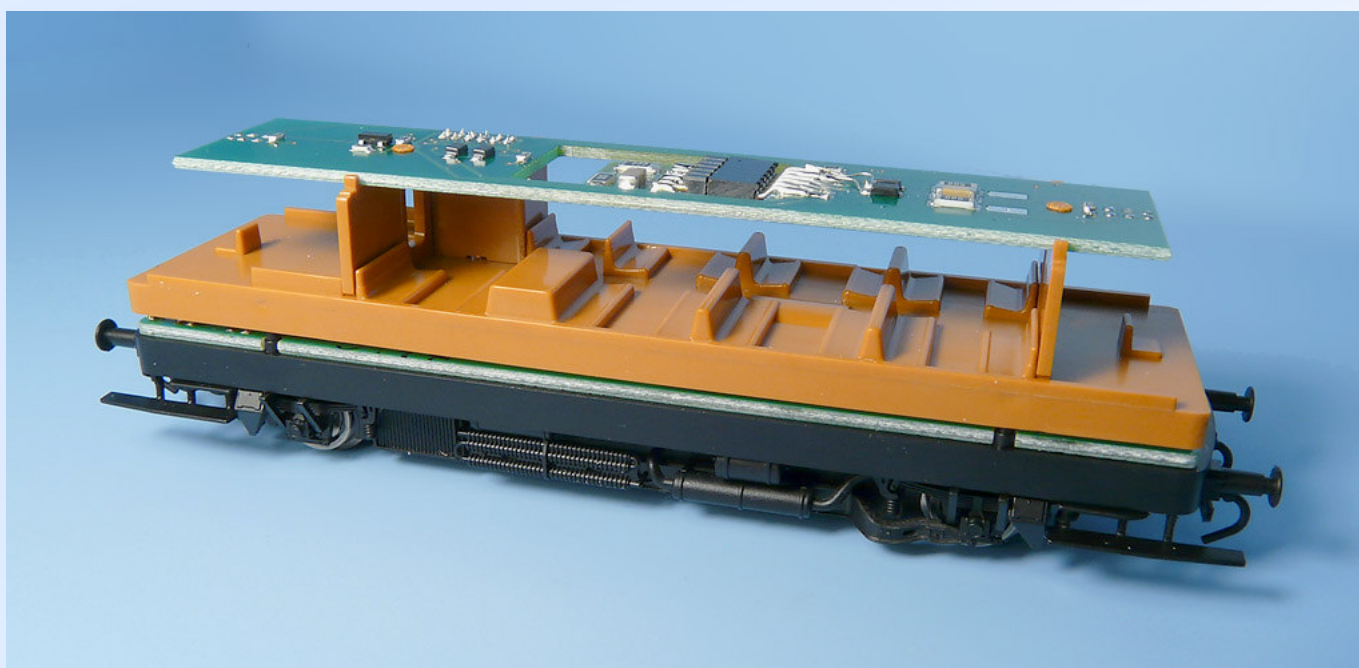
Obr. 9: Držák hadic vysunutý z kinematiky.



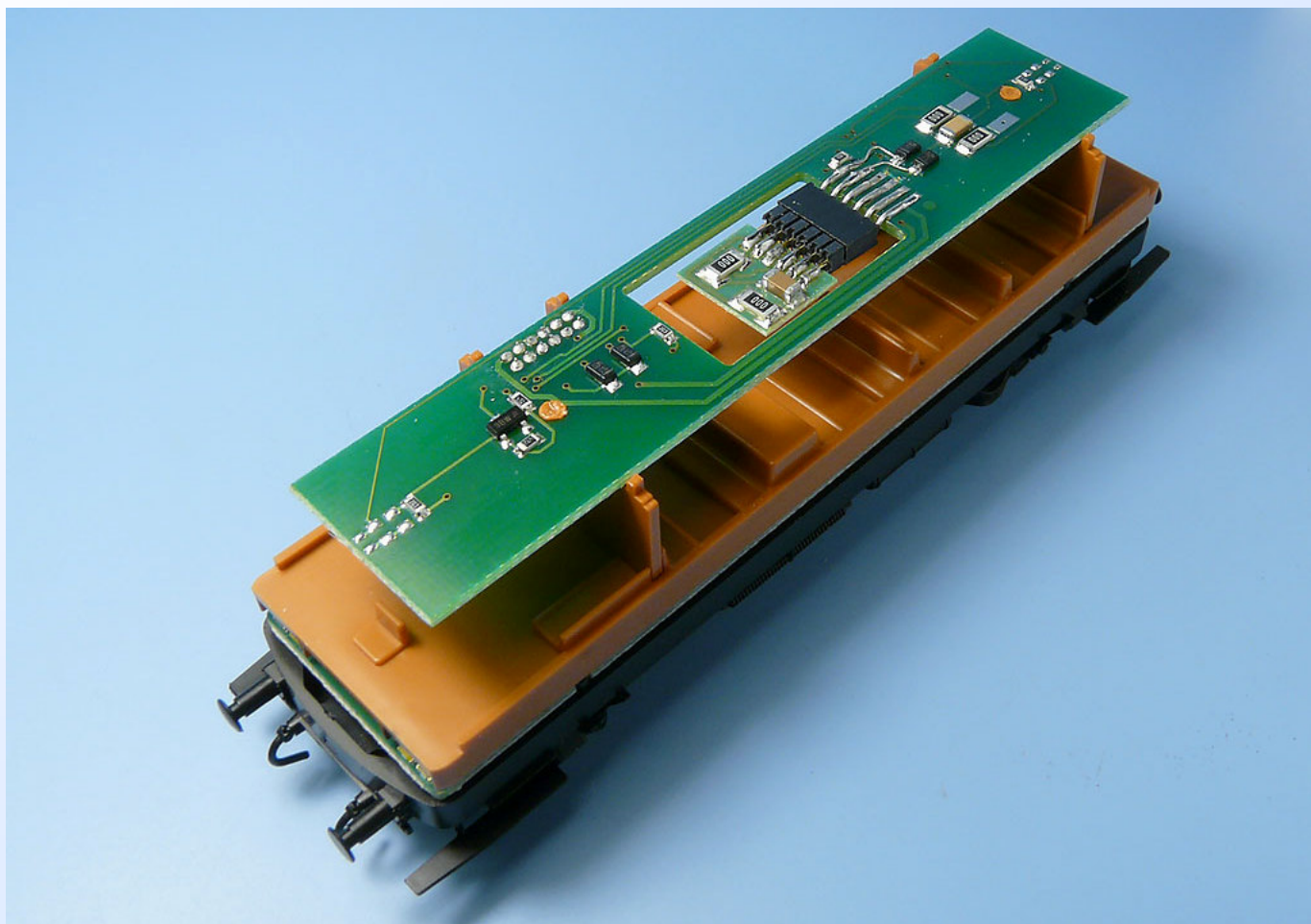
Obr. 10: Kinematika s piny.



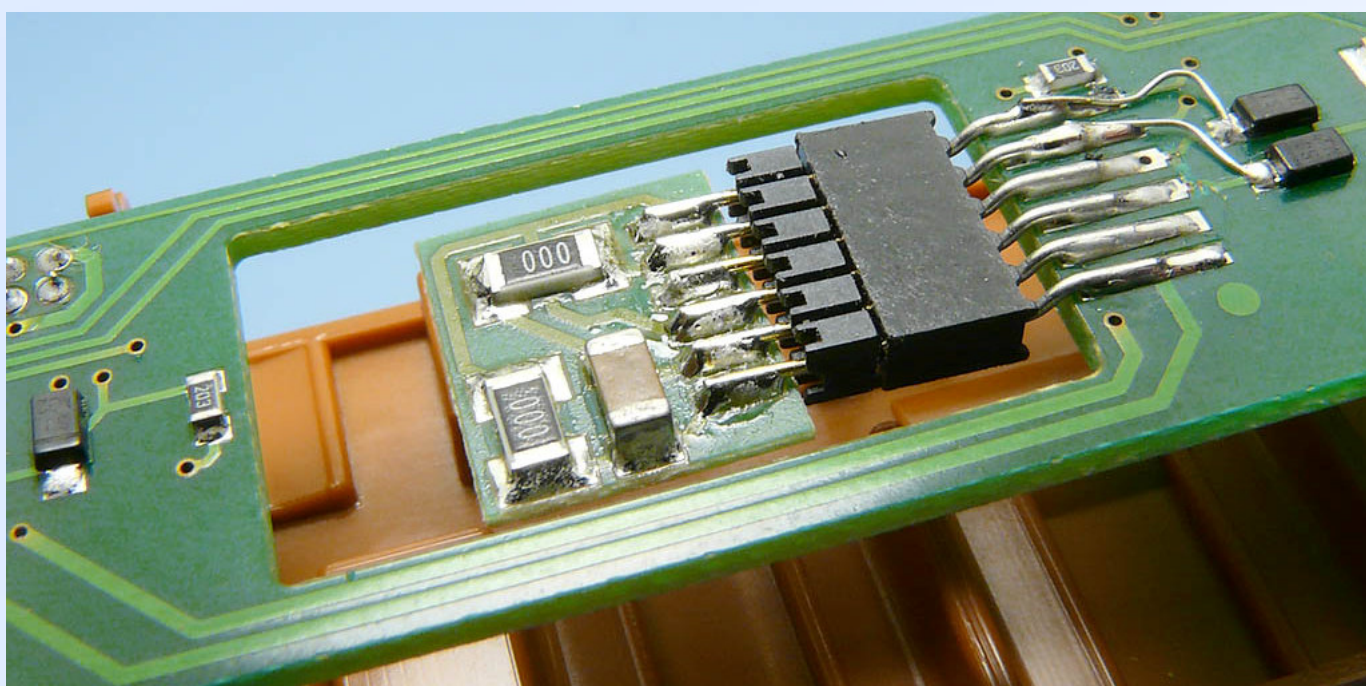
Obr. 11: Model se sejmoutou střechou. Dobře patrné jsou zámečky držící střechu na skříní.



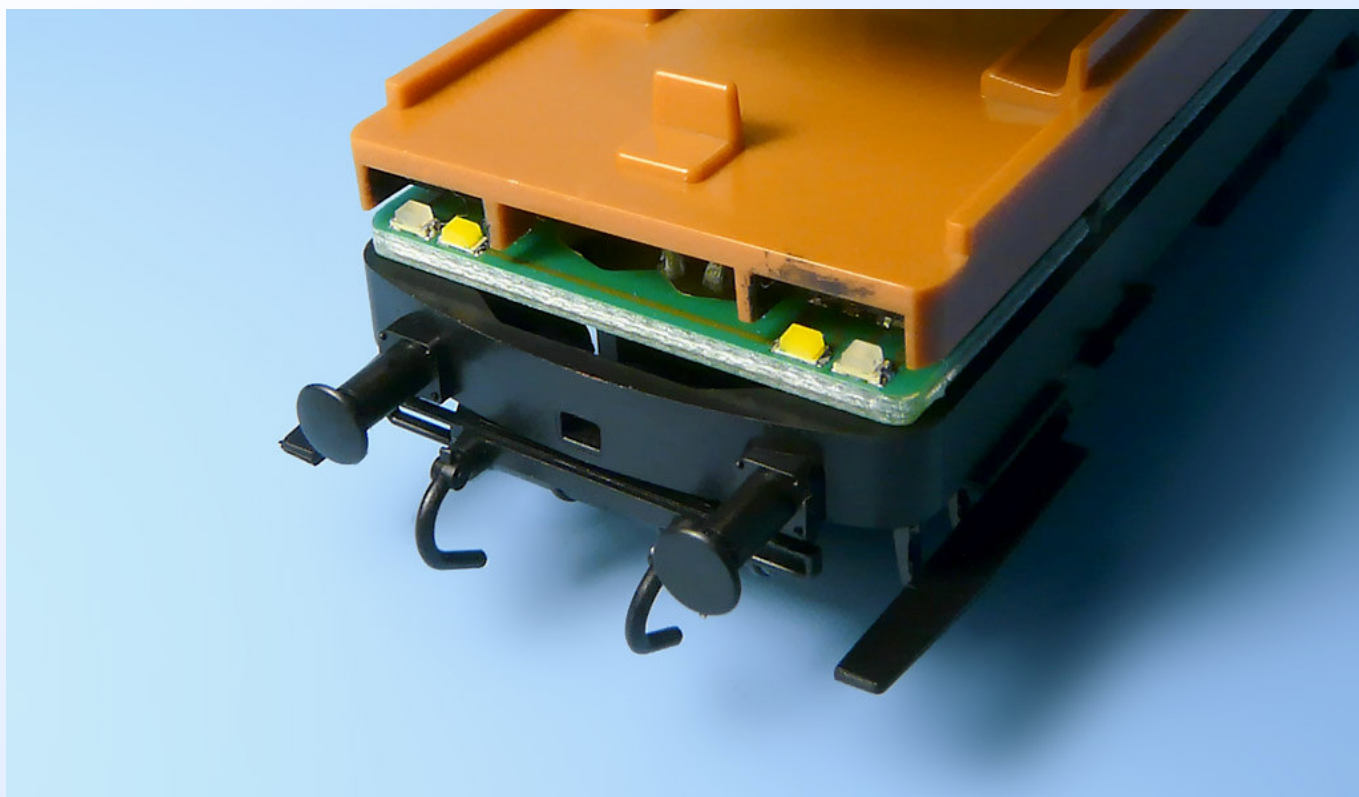
Obr. 12: Model se sejmoutou skříní.



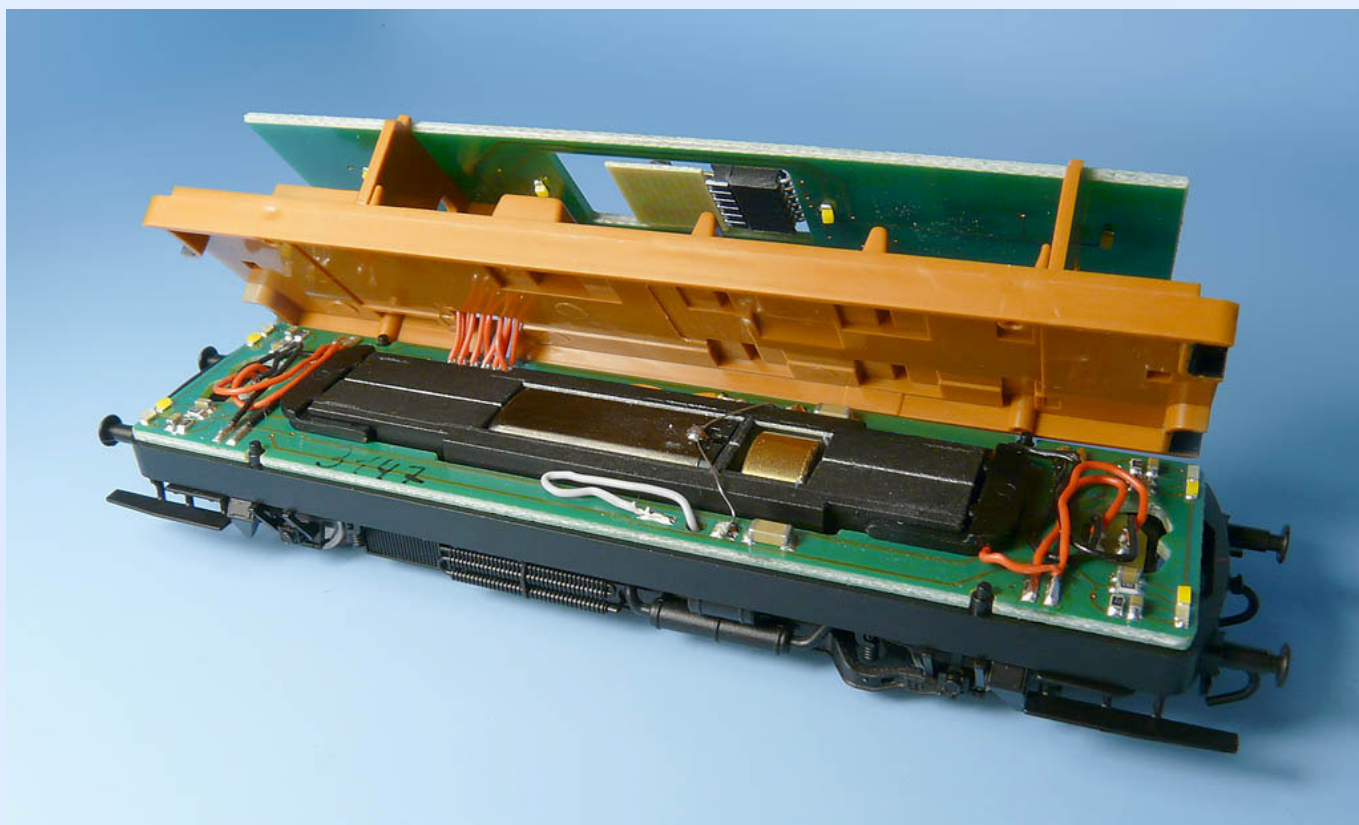
Obr. 13: Deska plošného spoje.



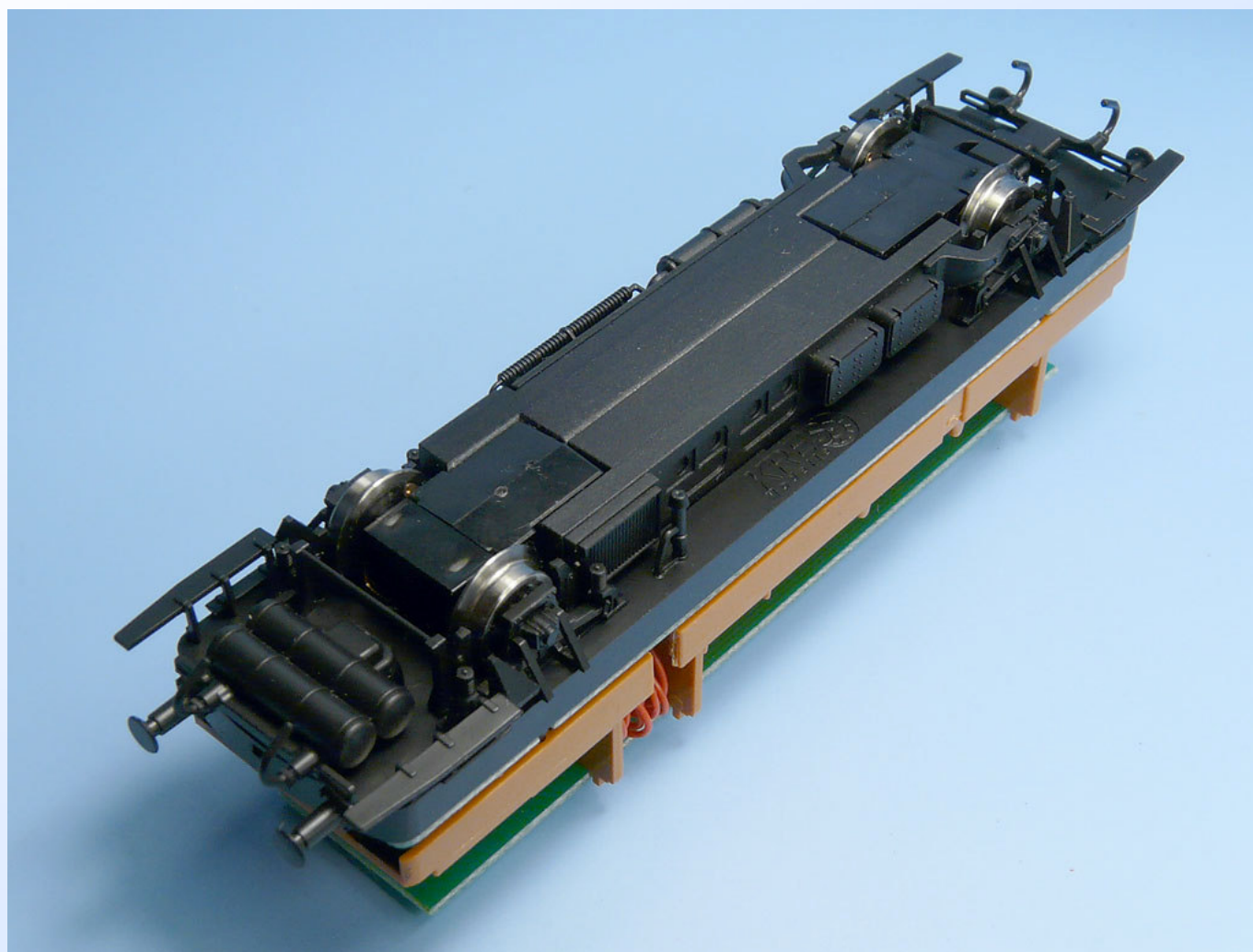
Obr. 14: Rozhraní s analogovou propojkou.



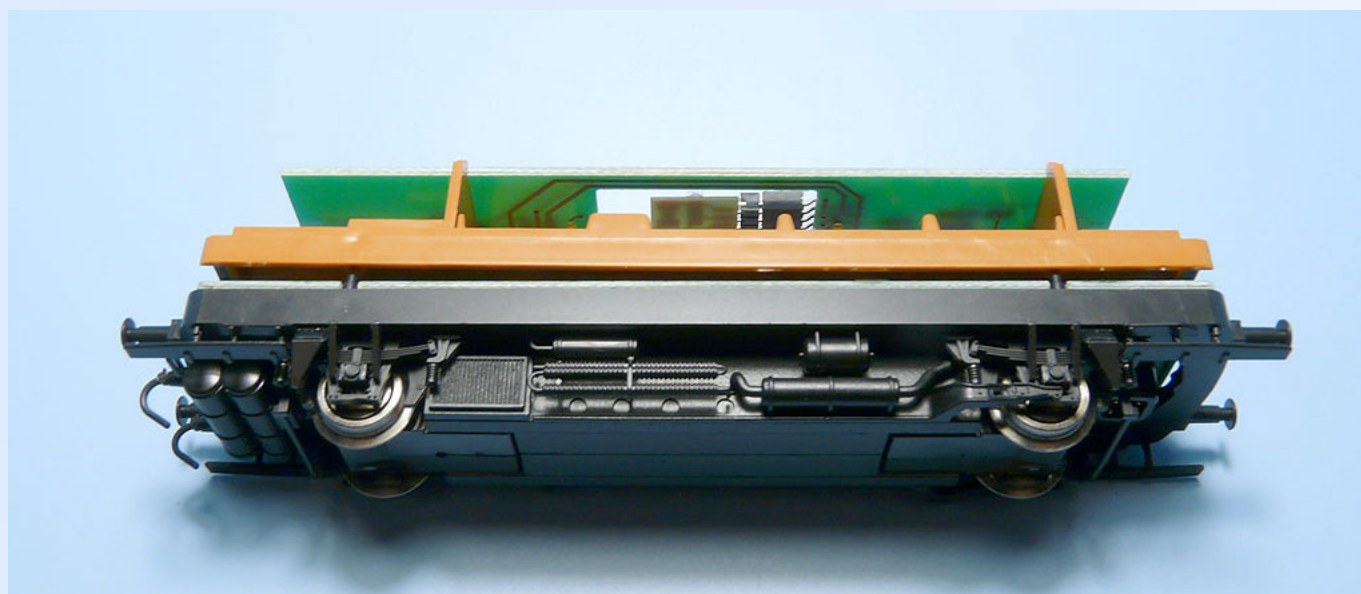
Obr. 15: Ledky vnějšího osvětlení.



Obr. 16: Motor umístěný v podlaze modelu. Nad sedadly a nad stanovišti jsou v plošném spoji patrné ledky vnitřního osvětlení.



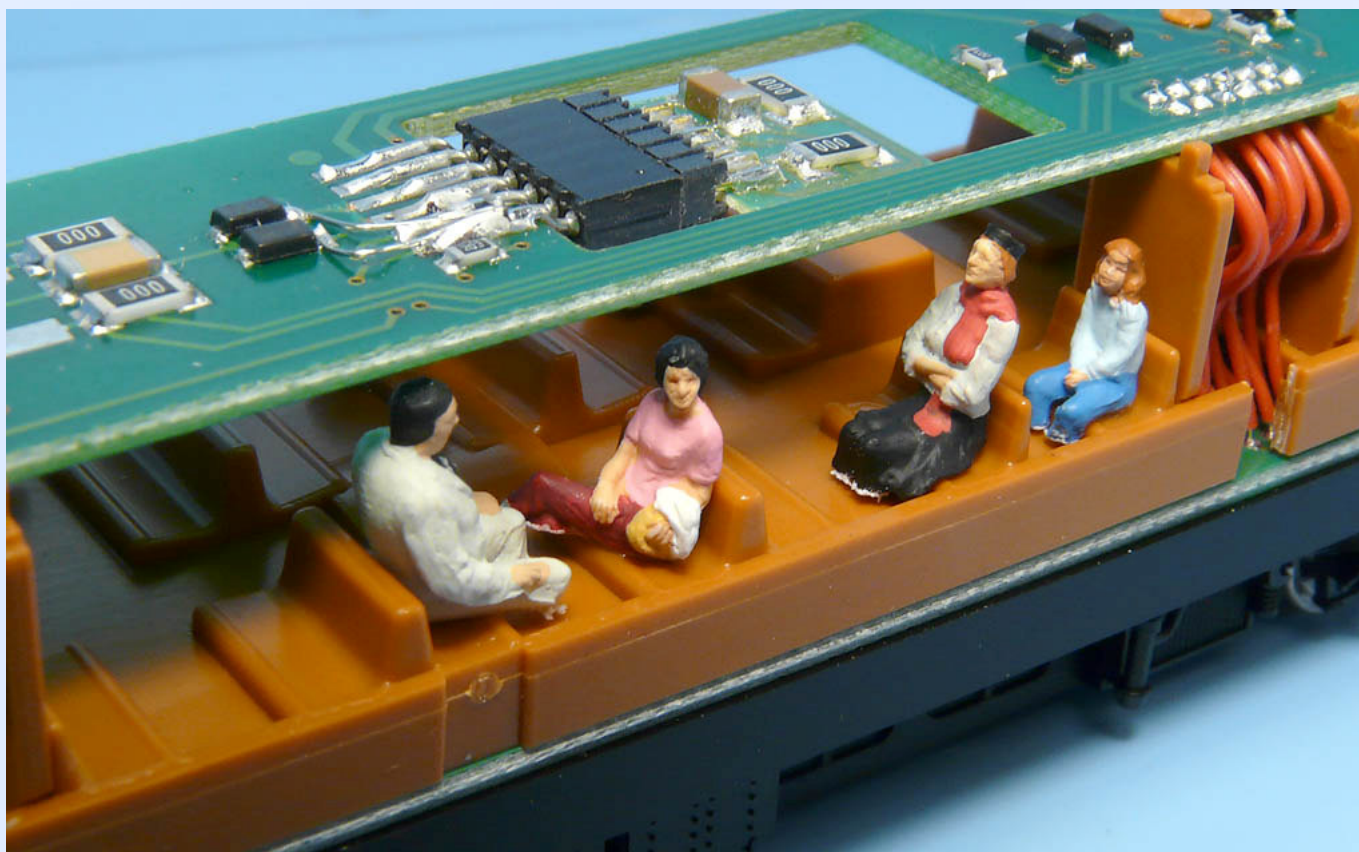
Obr. 17: Spodní pohled na pojezd modelu.



Obr. 18: Boční pohled na pojezd modelu.



Obr. 19: Celkový pohled na model.



Obr. 20: Model osazený beznohými figurkami.



Obr. 21: Model osazený figurkami při vnějším pohledu.