

MOTOROVÝ VŮZ VT 137 DR (12.9.2005)

Zhruba v roce 1991 (*nejsem si zcela jist*) se mi během častých návštěv u dobrého známého v sousední vsi zalíbila jeho dvě vozidla. Měl H0-kové kolejiště a mezi ostatními vozidly mne právě tato dvě velmi zaujala. Jednalo se o lokomotivu V 60 a motorový vůz VT 137 s řídicím vozem, oboje z tehdejší produkce firmy PIKO. Když se po letech tyto skvosty postupně objevily v sortimentu TT, nebylo jiného východiska, než si je pořídit. V 60, přesněji BR106, se dostala do mého inventáře 3.dubna 2004, motorák 20.srpna 2005. Splnil jsem si tedy dva dlouholeté sny, přesto že to nejsou typická vozidla našich drah. Tyto kousky mi nyní přinášejí radost z jízd po kolejišti, ale také mi připomínají dávno uplynulá léta, kdy sice modely nebyly na takové úrovni jako dnes, ovšem my, vlastně ještě děti, jsme zdaleka nebyli tak nároční a dokázali jsme prožít hodiny a hodiny proháněním vlaků po oválu, přičemž i maličkosti nás dokázaly nadchnout. Byla to krásná léta.

Ale nyní k věci. V nedlouhém pojednání bych chtěl vyjádřit svůj názor na výše uvedený motorový vůz. Na rozdíl od staré H0 verze, která měla řídicí vůz kratší než motorový, tato souprava sestává ze dvou vozů stejné délky. Když jsem poprvé viděl, jak je souprava balena, byl jsem překvapen. Krabice je dlouhá bezmála půl metru. Předpokládal jsem, že v tomto případě, kdy jsou oba vozy spíše delší, bude krabice řešena tak, že v ní budou nad sebou. Nikoli, jsou za sebou a ještě je tam „přihrádka“ pro doleповací díly, jako jsou madla, houkačky, držáky svítlen, brzdové hadice apod. Chvilí jsem nad tím seděl, než jsem vše osadil tam, kam to patří. Šlo to celkem bez problémů, jenom je to titěrnější práce. Vše, kromě závěsných háků, jsem lepil. Závěsné háky stačí do šachtičky pouze zasunout. Jsou konické, takže mají tendenci vyskočit ven, ovšem po pečlivém zasunutí „až nadoraz“ se zaklesnou a drží. Lepení se ovšem nevyklučuje. Madla jsou ve třech různých délkách, na vyobrazení v přiloženém letáku jsou k vidění dvě nejčastější, třetí (nejdelší) jsou „ohne Abbildung“. ☺ Pozor při doleповání brzdových hadic! Ty je možno nalepit pouze v případě, že nepoužijete žádné spráhlo, neboť v obloucích by hadice zabraňovaly vychylování mechanismu do stran. V návodu je na to upozorněno, ovšem pouze v německém jazyce. Spráhla jsou řešena známým způsobem. Mezi vozy je klasické pevné spráhlo rozpojovatelné zvednutím a vysunutím vozu (*viditelné na obrázku*), na vnějších čelech je možno si vybrat z klasického, pevného nebo žádného spráhla. Já jsem preferoval třetí možnost. Za pozornost stojí také přechodové můstky. Ty jsou rovněž řešeny formou doplňkových dílů. Není je však nutno lepit, postačí zasazení do minikloubků na čelech vozů. Jsou totiž sklopné, tedy můžete jezdit se sklopenými můstky mezi vozy. Při provozu však dříve či později (*spíš dříve*) nastane situace, že není-li trať dokonale rovná (*a ona není*), můstek, který je nahoře, se při poklesu svého vozu třeba jen o pár desetin zvedne, ale již se nesklopí zpět, což je vzhledem k jeho mikrohmotnosti pochopitelné. Dopadá to tak, že vlak jezdí s můstkem jen částečně sklopeným, ovšem chodit bych přes něj nechtěl. Vystává otázka, zda není lepší nechat můstky nahoře.

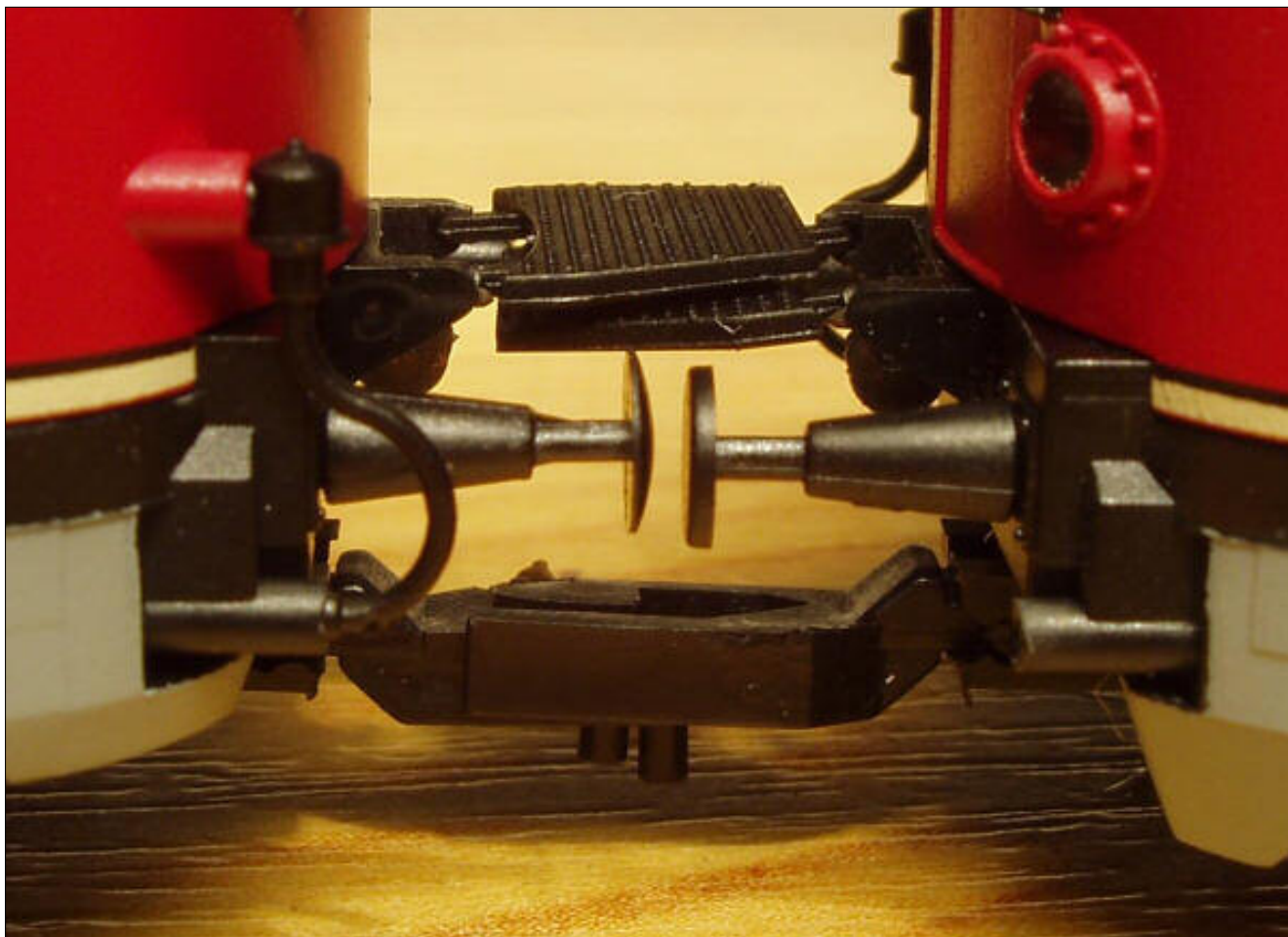
Přejděme nyní k jízdám vlastnostem. Vlastním od firmy Tillig lokomotivu T679. Její jízda je vskutku krásná. Jízda motoráku je obdobná, nedá se jí nic vytknout. Tichý a plynulý chod se tak krásně pozoruje, opravdu jsem se zatím nenabažil. Vůz se rozjíždí při velmi nízkém napětí. Vzhledem k délce vozu a k tomu, že na každé straně sbírají proud tři kola (*hnaný podvozek má na každé nápravě jednu bandáž*), nestavává se, že by zůstával stát kvůli přerušení dodávky proudu. Svoji roli hraje jistě i setrvačnick. Kdyby všechna vozidla jezdila takto, nevadily by u nás v ložnici ani noční jízdy. ☺

Pokud jde o osvětlení, najdete jej na čelech, na koncích i uvnitř vozů. Je řešeno pomocí světelných diod, tedy už žádné žárovky (*porovnával jsem řídicí vůz s diodami a osobní vůz Ca s žárovkami - diody od začátku svítí více, teprve při opravdu vysokém napětí se i žárovky rozsvítí pořádně, ovšem při takovém napětí je již jízda nemodelová*). Čelní/koncové osvětlení se samozřejmě přepíná podle směru jízdy. Malou chybku je, že motorový vůz, jenž má osvětlení na obou čelech, svítí i na tom čele, které je uprostřed vlaku, nejede-li tedy solo. Takže to působí trochu zmateně, nemodelově, světla mezi vozy nelze vypnout. Naproti tomu řídicí vůz má světla jen na jednom čele (*je to patrné na fotografii*). Přesněji řečeno otvory pro světla. Samotné zařízení má rovněž na obou čelech, jenom to na tom vnitřním není téměř vidět. Při pozorném

pohledu však pozorovatel zjistí, že i na „bezreflektorovém čele“ jsou uvnitř diody a dokonce i svítí, jenom to světlo prostě nemá jít kudy ven. ☺

Co říci závěrem? Myslím, že Tillig opět vypustil ven model, za který se nemusí stydět. Povrchová úprava i parametry a chování vozu jsou skvělé, i ty nejmenší popisky jsou za určitých okolností (*dobrý zrak, makro-snímek*) čitelné. Rozhodně nelituji vynaložených financí, neboť požitky a chvíle radosti, které mi tento motorový vůz přinesl, jsou k nezaplacení. Cena modelu v době psaní tohoto článku je na našem trhu zhruba 5500,-Kč (+/-), jsou však výjimky, zahlédl jsem jej již i za 6000,- Kč.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr.1 – Pohled na sklopené přechodové můstky



Obr.2 - Celkový pohled na soupravu



Obr.3 - Noční momentka



Obr.4 – Noční momentka