

**Motorový vůz M 152.0 je jedním z nejtypičtějších vozidel našich tratí a snad nejrozšířenějším motorovým vozem u nás vůbec (nebo alespoň byl). Dá rozum, že když se věci mají takto, tak jen málokterý modelář je ochotný jej ve své sbírce postrádat.**

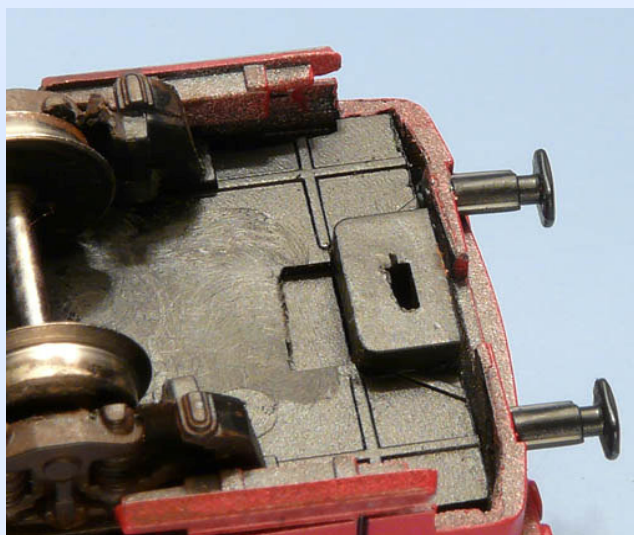
Já jsem tedy ochotný nebyl a svého času jsem si pořídil jeden motorák a dva přívěsné vozy. Opatřeny byly klasickými očkovými spřáhly BTTB. Postupem doby, když přišly do módy kinematiky a různá pevná a krátká spřáhla, nastal čas, abych je nainstaloval i na tato vozidla. U motorového vozu mne však odradila skutečnost, že bych musel provést zásah do pluhu. To se mi nechtělo. Nakonec to tedy dopadlo tak, že kinematikami byly opatřeny jen přívěsné vozy mezi sebou, tedy každý jen na jednom konci, a spojeny byly pevnými spřáhly Tillig, později Peho. Tak to vydrželo několik let. Jednoho dne (přesně 3.10.2013 😊) mne ale přepadla myšlenka, že by to přeci jenom chtělo zkrátit vzdálenost i mezi přívěsem a motorákem. Sice na těch čelech vozů, která se připojovala k motoráku, byla zkrácená očková spřáhla, nicméně i tak byla vzdálenost nějakých 7 - 8 mm. A to nebylo ono. Ke slovu se tady opět dostaly kinematiky. Ne, nezměnil jsem názor, do pluhu jsem ani teď nehodlal kutat. Vyřešil jsem to jinak. Možná poněkud nestandardně, ovšem velice jednoduše a prakticky bez jakéhokoli zásahu do modelů. Na spodku rámu vozů jsem pouze ubrousil příčnicku, vystupující sotva 1 mm nad plochu spodku. Tím vznikla krásná ploška pro kinematiku. Ovšem pozor, kinematiku jsem umístil až za šachtu se strunkou, neboť ta zůstala zachována! Z kinematiky bylo nutné jen odstranit výstupek a pak ji čelní stěnou přisadit těsně k původní šachtě. Z mého pohledu má toto řešení hned několik výhod:

- Pokud budu chtít, kdykoliv se mohu vrátit ke klasickým spřáhlům uchyceným strunkou (vystupující strunku jsem pouze zkrátit tak, aby nepřekážela kinematice). Pokud zkrátím spřáhlo tak, aby nečnělo ze zadní stěny šachty, nemusel bych ani odstraňovat kinematiky. Ale proč bych to dělal, že...?
- Spřáhla na "utopené" kinematice jsou více zasunutá pod vůz, tedy méně straší.
- Aniž bych hrábnul do pluhu motorového vozu, získal jsem mezi nárazníky téměř stejnou mezeru, jaká je u ostatních vozidel s kinematikou a novými spřáhly Tillig (či jejich alternativami).

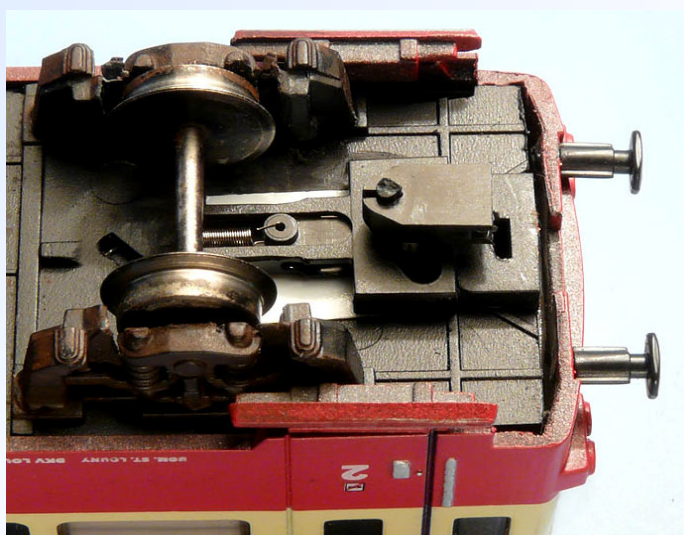
Má to i několik nevýhod, které jsou pro mne naprosto nepodstatné:

- Vozy mezi sebou nelze vzájemně spojit takto upravenými čely, protože spřáhla jsou zasunutá až za úroveň konce nárazníků. No a co? 😊
- A už vůbec by vozy nešly spojit v případě, kdy bych do šachty místo očkových spřáhel zasunul spřáhla současná. No a co? 😊

Řešil jsem jen jeden problém. Kde vzít očková spřáhla s uchycením do šachty? Všechna už jsem dávno poslal do světa. Naštěstí jsem před nedávnem koupil BR 290 DB od Piko a jak známo, na modelech tohoto výrobce je stále starší typ spřáhel, což sice není pro většinu téčkarů žádná výhra, ale mně se to tentokrát hodilo. A aby se to nepletlo, mezi přívěsné vozy jsem místo pevných spřáhel použil spřáhlo z Břejlovce Roco (Fleischmann N). 😊



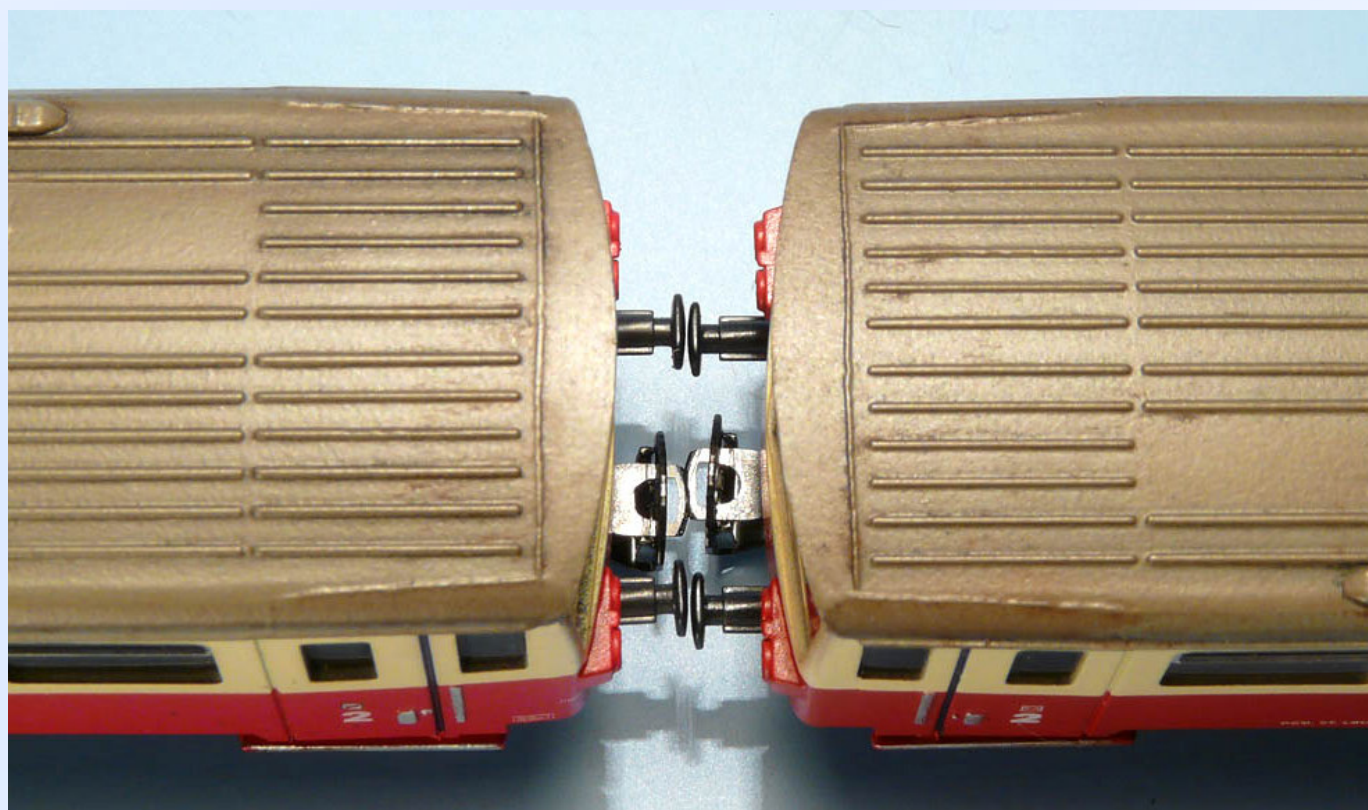
Obr. 1: Vybroušená ploška pro kinematiku



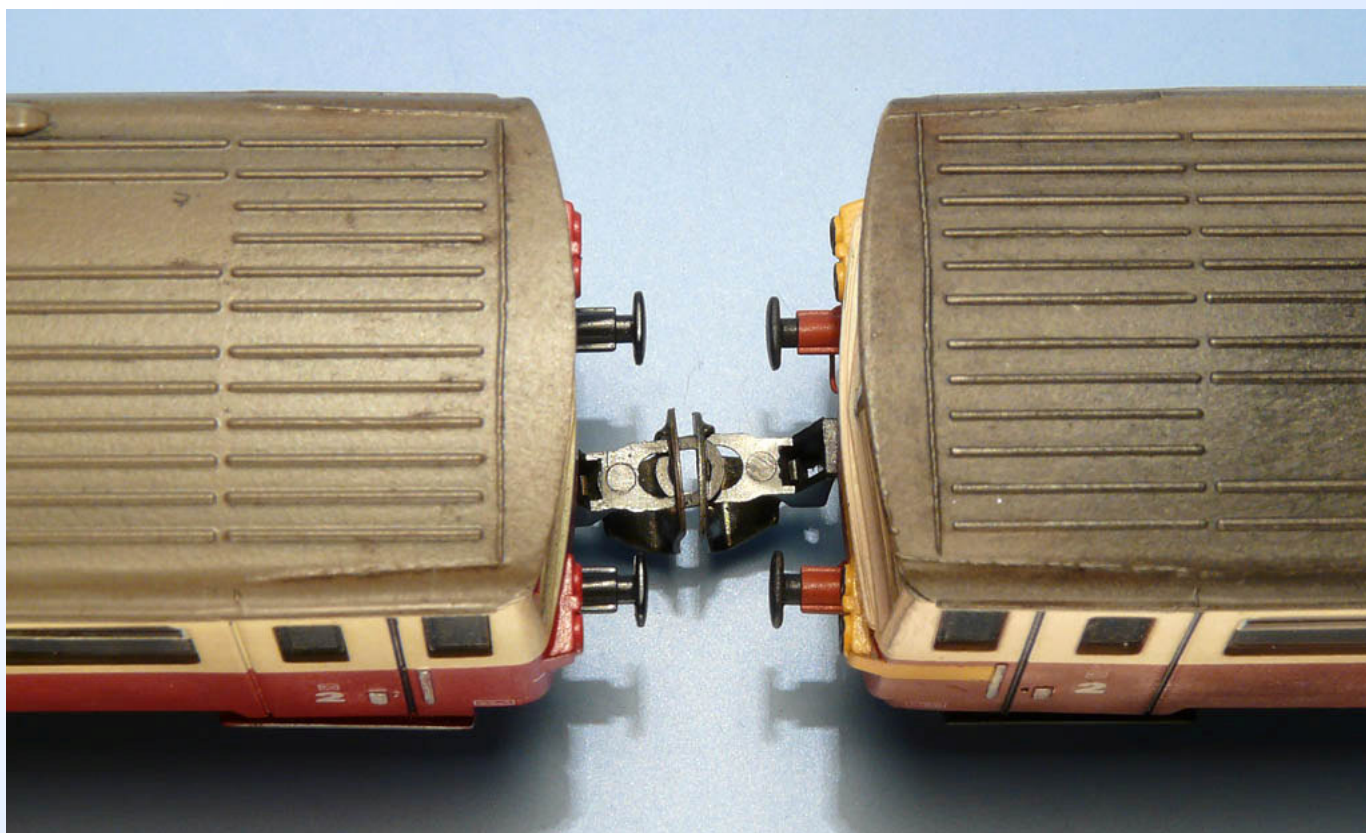
Obr. 2: Kinematika na oboustranné lepicí pásce



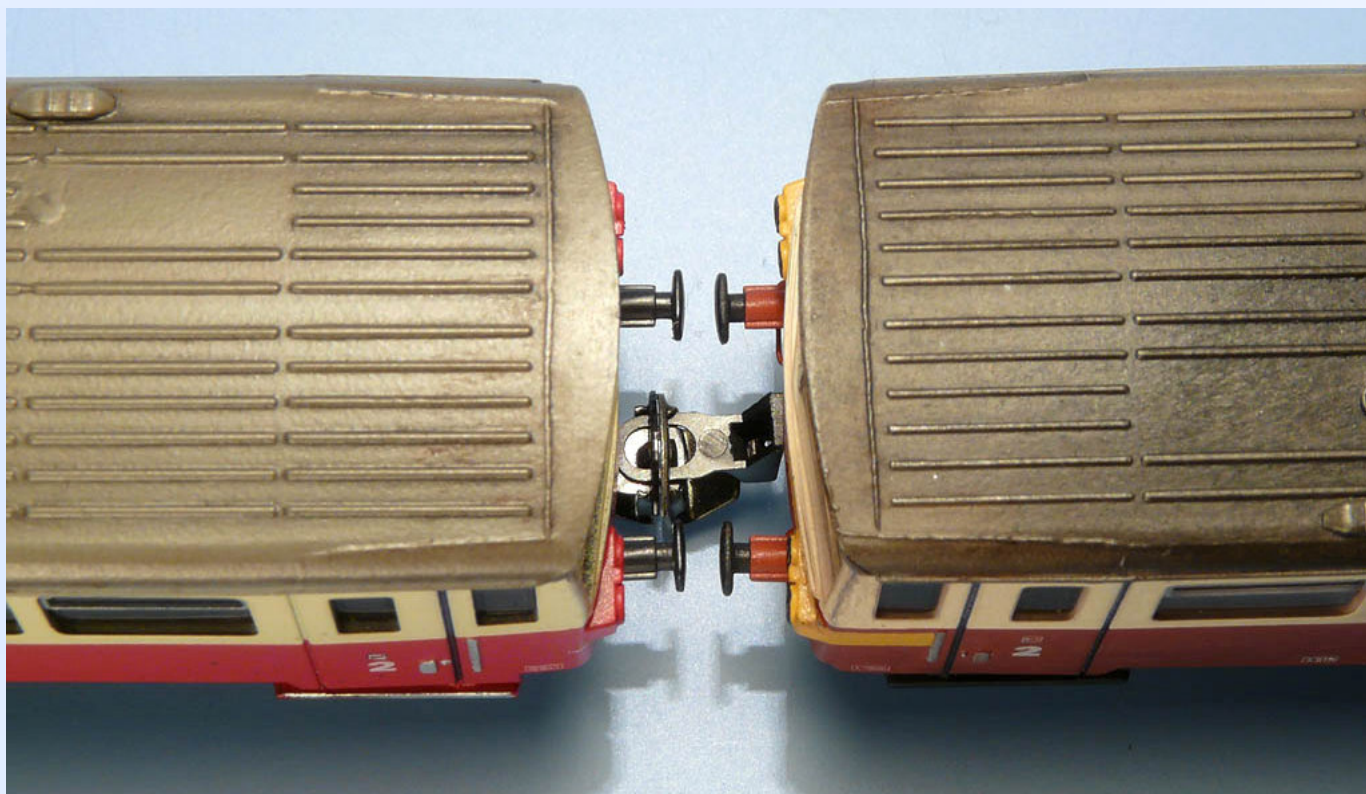
Obr. 3: Osazené spřáhlo



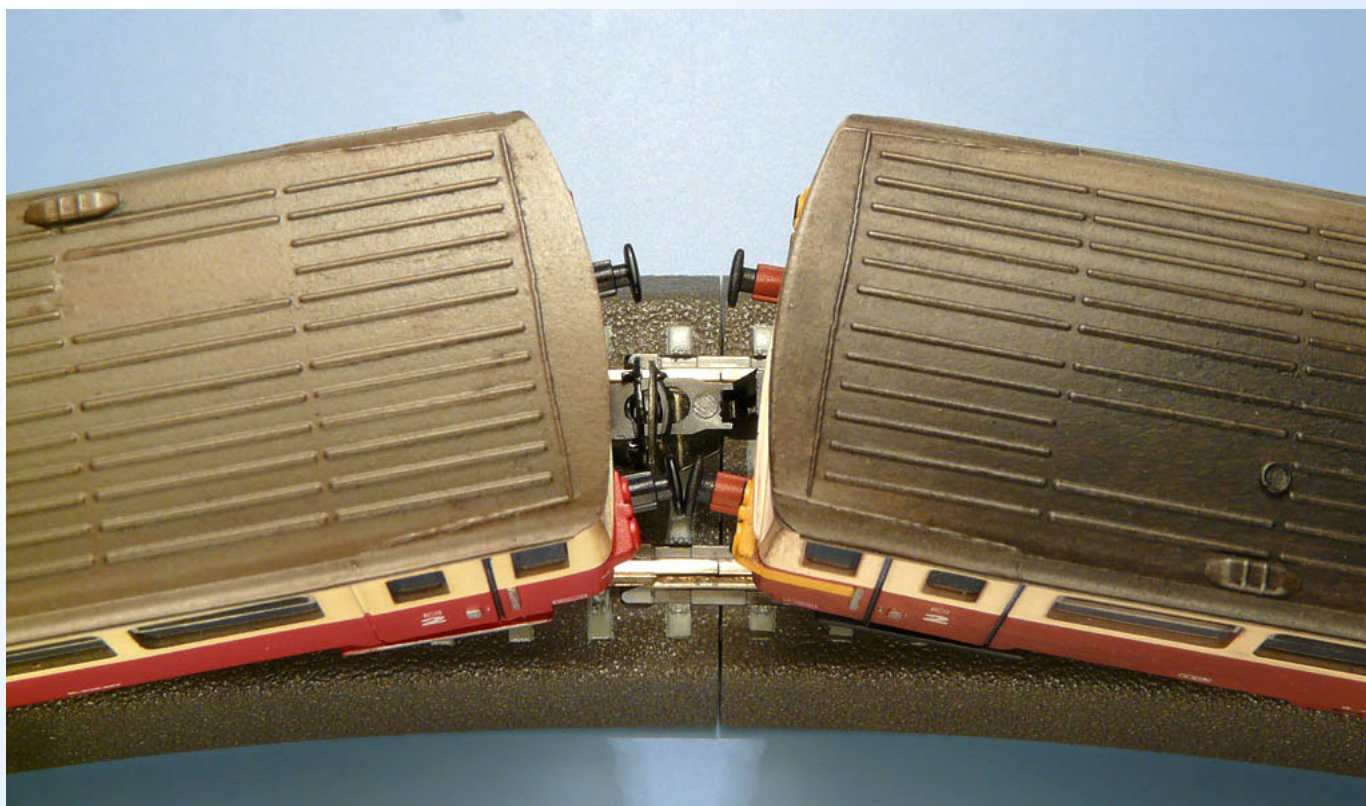
Obr. 4: Ukázka „nespojitelnosti“ vozů upravenými čely k sobě



Obr. 5: Původní spojení motorového a přípojného vozu



Obr. 6: Spojení stejných vozidel po úpravě – přímý úsek



Obr. 7: Spojení stejných vozidel po úpravě – oblouk o poloměru 310 mm



Obr. 8: Spojení stejných vozidel po úpravě – výhybka EW1