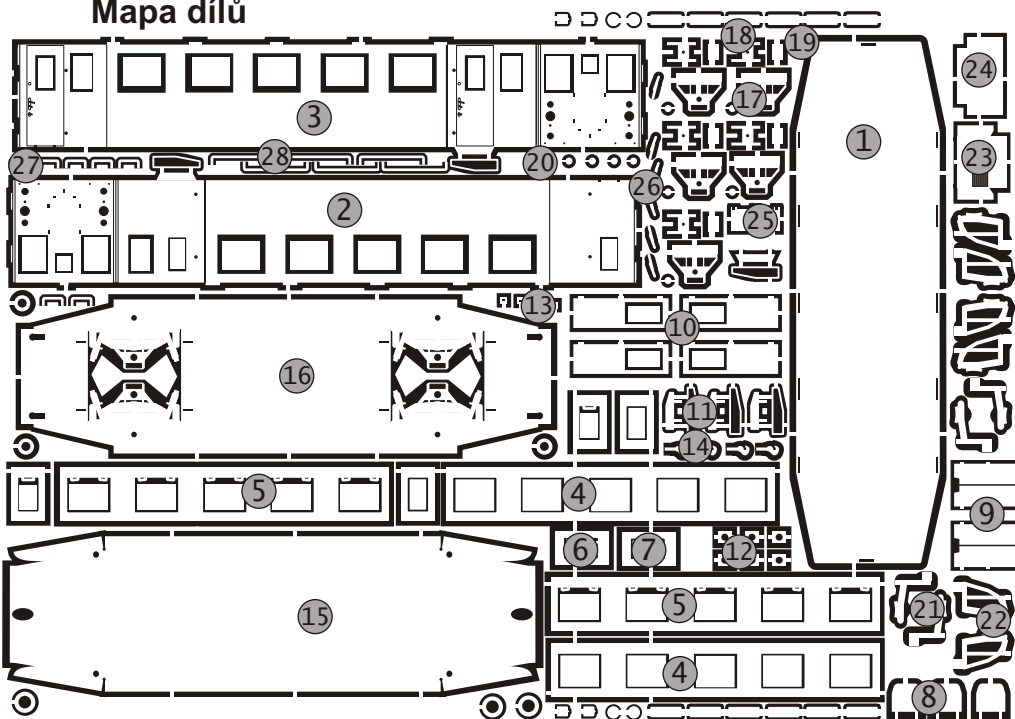


## **Pokyny ke stavbě:**

- 1/ Podrobně si prostudujte všechna schémata. Díly se k sobě pájí za pomoci neutrální pájecí kapaliny na mosaz, menší díly možno lepit např. sekundovým nebo rychlým epoxydovým lepidlem.
- 2/ V místech ostrých ohybů můžete naleptanou ohybovou drážku protáhnout skalpelem či špičkou nože..
- 3/ Naohýbejte díly 2 a 3, sestavte je a spájejte společně s dílem 1, který určuje geometrii půdorysu.
- 4/ Pokračujeme detaily skříně. Připevníme přechodové můstky 8, přechodová vrátka 9, hák 14, na čelník madla posunovače 27 a ke dveřím madla 28. Díly dveří a vnitřní rámečky oken budeme lepit až na hotový model.
- 5/ Díl 15 vytváříme na kulatinách vhodných průměrů a pomocí kleštíček podle profilu střechy na schématu I. Předtím je dobré nechat díl střechy vyžítat, (rozžhavit a nechat volně zchladit), čímž se stane tvárnější pro tuto "klempířinu". Střechu přilepujete ke dnu střechy 1 tak, že sleduje půdorys bočnic skříně, tedy necháte volný okap na dílu 1. Na střechu potom podle naznačených rysek přilepte čtyři odlišné střechní větráčky.
- 6/ Vyhnutím rozsoch podvozků na dílu 16 do pravého úhlu zahájíme stavbu spodku vozu. Tento díl je nutno upravit podle použitého pojezdu (pokud nestavíte maketu), popř. rozsochy oddělit a přilepit přímo na pojezd. Od řešení pohonu se také odvíjí spojení spodku a skříně, které je na modeláři. Podle schématu III pak navrstvíme díly rozsochy.
- 7/ Do otvorů v dílu 16 vletujeme makety brzdových zdrží 21, na straně s poháněným podvozkem zdrže s hadicemi pískovacího zařízení 22. Na poháněnou stranu také patří podvěšené skříně 23 a 24. Na díl 24 pak ještě patří kryt baterií 25.
- 8/ Výrobu výfuků, světel a reflektoru necháváme na modeláři. Doporučujeme použít mosazných trubiček vhodných průměrů.
- 8/ Nyní je na řadě nátěr. Všechny díly je nutno odmastit a nejdříve natřít základní barvou na kovy. Dál už pokračujeme modelářskými barvami. Skříně vozu je karmínově červená, žlutý pásek poprsnice pod linií oken vyrobíme z nařezaného pásku žlutého papíru nebo žluté samolepící fólie šířky 0,7 mm. Střecha je středně šedá, spodek vozu a čelník rámu s táhlovým a narážecím ústrojím černý. Vybrání dveřních otvorů na dílech 2 a 3 bude v barvě kovu (hliníku), dosazením červeně natřených dveří tak vznikne rámeček

## **Mapa dílů**

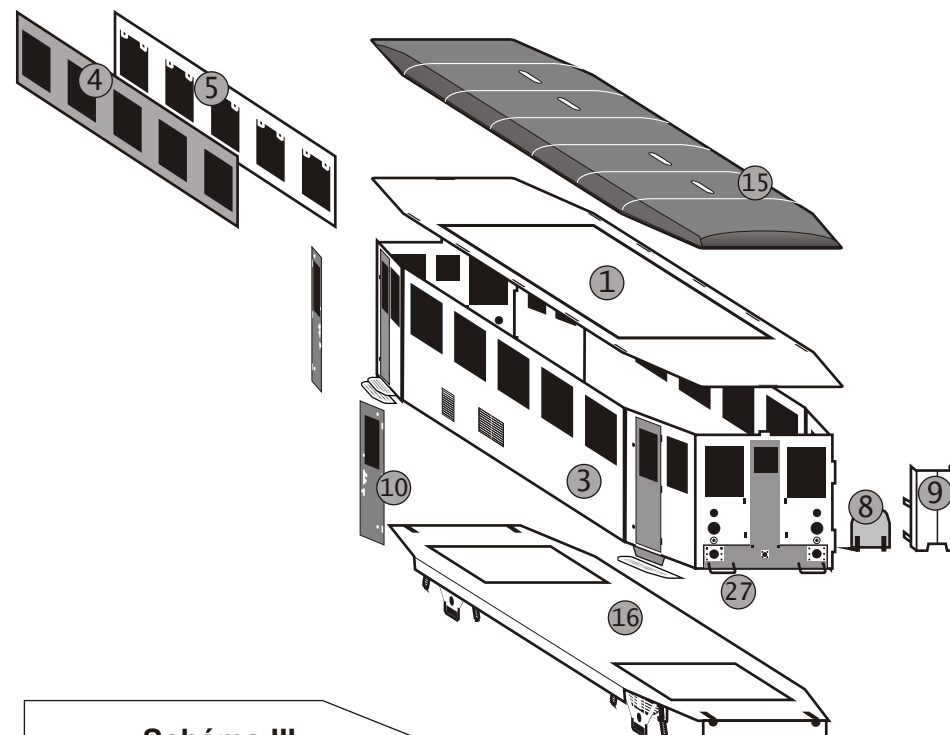
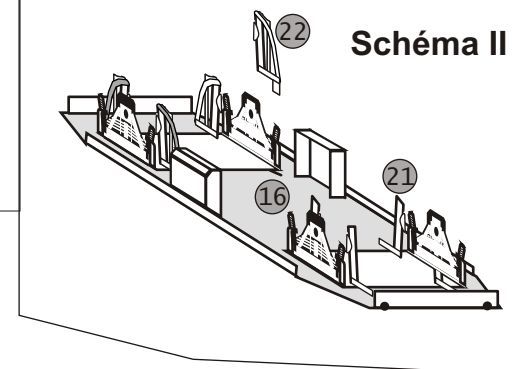


## **Schéma I**

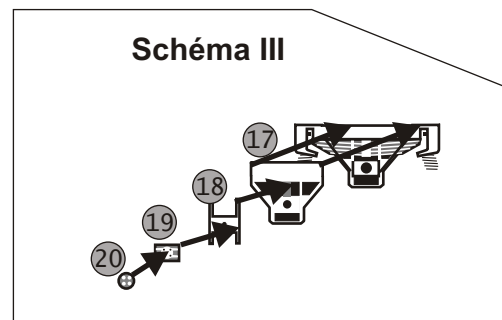
### **Profil střechy**



## **Schéma II**



## **Schéma III**





## Motorový vůz řady M 131.1

Sada dílů ke stavbě motorového vozu ČSD

v měřítku 1 : 120 (velikost TT) vyleptaná do 0,3 mm mosazného plechu

### O předloze:

Před 2. světovou válkou vlastnily ČSD poměrně rozmanitý, ale roztržitý park motorových vozů různých řad, přitom však každá z nich byla vyrobena v poměrně zanedbatelném počtu kusů. Po válce se potřeba motorizace osobní dopravy na vedlejších tratích stává stále více aktuálnější. Využívaje zkušeností z konstrukce a provozu předválečných vozů, byl našimi konstruktéry navržen motorový vůz M 131.1, který svými 549 vyrobenými kusy park motorových nejen sjednotil a naplnil, ale pod přezdívkou "Hurvínek" stal se svou více než třicetiletou službou legendou dodnes obdivovanou.

Prvních 40 vozů vyrobil závod Tatra Kopřivnice v roce 1948, posléze však byla výroba, s výjimkou motorů, přesunuta do blízké Vagonky Studénka. Výroba byla ukončena v roce 1956.

Konstrukčně se jedná o dvojnápravový motorový vůz, jehož jednu hnací nápravu pohání vzduchem chlazený vznětový motor Tatra 301. Ocelová skříň leží na hlavním rámu, pod ním je zavěšen rám pomocný s pohonnou jednotkou. Jediný oddíl vozu má kapacitu 48 dřevěných sedadel. Na každém představku vozu je pak asymetricky umístěno jedno stanoviště řidiče, které je součástí nástupní plošiny vozu. Vytápění je řešeno zpočátku výfukovými plyny, později naftovým topením. Řešení 1. série, tedy prvních 340 kusů, mělo zaoblené kryty podvěsů a střešní větrací tunel, pozdější pak mělo spodek rovný a na střeše čtyři normalizované větrače "Kuck-Kuck". V průběhu času se měnilo také vnější osvětlení. Původní střešní svítlnu nahradil střešní reflektor většího průměru.

Jednoduchost a bezproblémovost konstrukce a dobré jízdní vlastnosti vysloužily Hurvínkovi značnou oblibu.

Délka vozu přes nárazníky je 12 100 mm, hmotnost vyzbrojeného vozu byla 15 500 kg.

K motorovému vozu byly vyrobeny přípojné vozy prakticky stejné konstrukce, a to Clm r. v. 1948, Clm r. v. 1654 s vyšší kapacitou a vůz se služebním oddílem CDIm, r. v. 1954.

### O modelu:

Rozhodnutí o zařazení stavebnice tohoto vozu jsme dlouho odkládali. V prodeji byly hotové "Hurvínky" od firmy Detail, a také leptané stavebnice jiné firmy. Detail však přestal modely vyrábět a někteří modeláři nás oslovili, zda bychom "leptík" přece jen nevydali. Tady jej máte.

Náš model představuje podobu vozu pozdějšího provedení, tedy se čtveřicí střešních větračů. Pouze v případě opravdu znatelného zájmu bude vyrobena i odlévaná střecha pro variantu se střešním větracím tunelem.

V případě zájmu bude připravena i stavebnice přípojného vozu BDIm, a možná i dalších.

