

BREJLOVEC OD FIRMY MTB (11.10.2011)



Po mnohých debatách a kritikách v diskusích, jež navíc měly značný předstih oproti skutečnému času vydání modelu, se nyní můžeme podívat na zoubek tolik probíranému modelu Brejlovce od tuzemské firmy MTB. I když na zoubek... to není přesné. V tomto pojednání nehodlám ani vyzdvihoval, ani zatracovat zmíněný model. Budu pouze neutrálně poukazovat na jeho vlastnosti, k čemuž si dovolím využít porovnání s modelem Roco (jiný k dispozici nemám), případně si pomohu fotografií předlohy. Všichni víme, jak se kritici trefovali do rozměrových i vzhledových nesrovnalostí. Já rozhodně nejsem ten, který by mohl většinu těchto záležitostí posuzovat. Nemám potřebné znalosti a nerad hodnotím něco, o čem toho moc nevím. Spekulovat nehodlám. Poskytnu zde tedy podrobné fotografie s popisem a znalci nechtě si závěry vyvodí sami. Tento článek má být nestranným představením modelu v detailu, nikoliv reklamou pozitivní či negativní. Proto jej také tak berte. Pokud na modelu něco zdůrazním, kladně či záporně, tak jen proto, že jsem přesvědčen o objektivnosti svého tvrzení. Co postřehnu, to zmíním. Ne ke všemu se vyjádřím, na některé detaily poukážu pouze prostřednictvím fotografií.

Vzhled

Říká se, že i obal prodává. Proti tomu asi není co namítnout. Všichni výrobci si toho jsou vědomi a ani v tomto případě se nejedná o výjimku. Design krabičky je jednoduchý, nepřelácaný, líbivý. Model leží v molitanové výstelce, ve víku krabičky je okénko, aby bylo na model vidět. Balení má prostě dobrou úroveň. Ale s krabičkou jezdit nebudeme, že ano. ☺ Takže pokračujme.

Čelní okna – ožehavé téma diskusí. Musím říci, že po vybalení a zevrubném prohlédnutí modelu ze vzdálenosti 326,67 mm ☺ jsem neměl pocit, že by bylo něco špatně. To však může být dáno tím, že to prostě nemám „ve voku“, oproti jiným, technicky více vzdělaným kolegům. Při porovnání čelních partií s modelem Roco tam ale jakási odlišnost je. Mimo jiné i ve velikosti skla reflektoru nebo v (ne)zakřivení horní hrany oken.

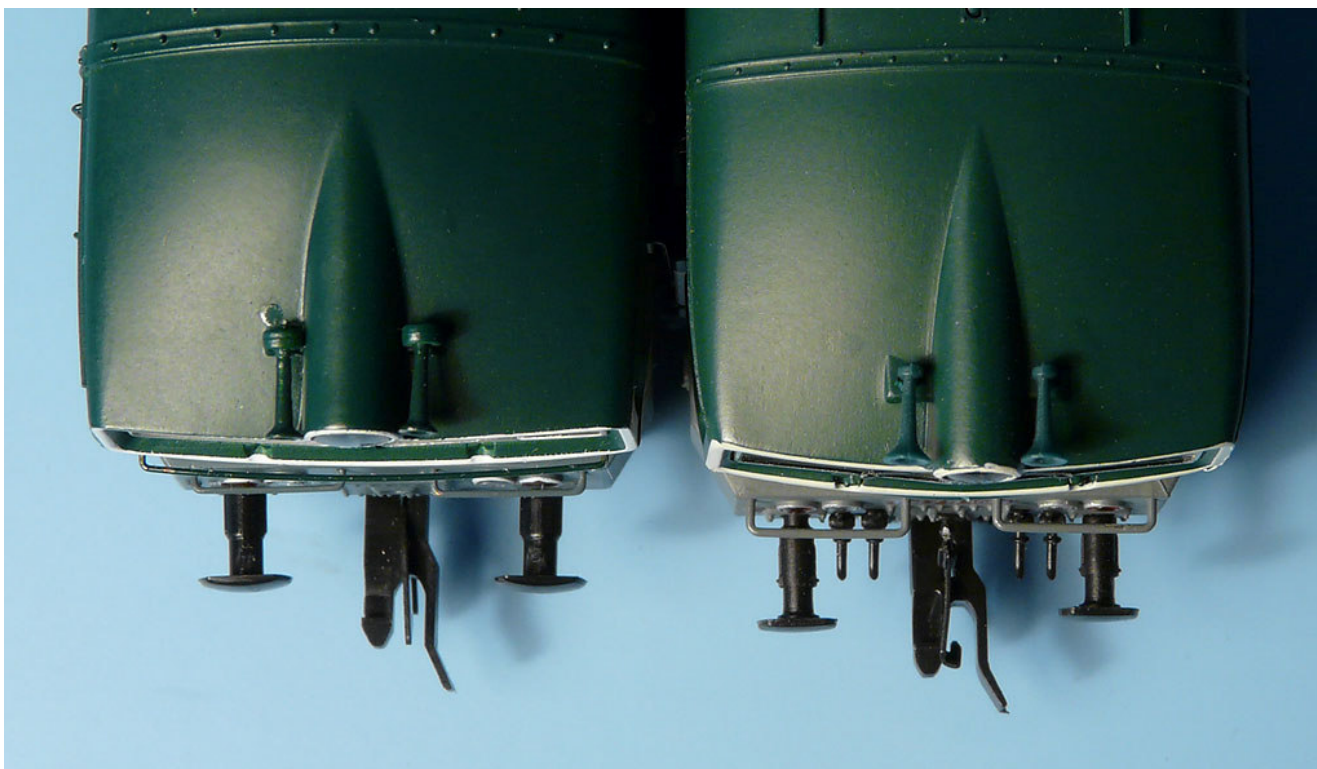


Obr.1: Balení

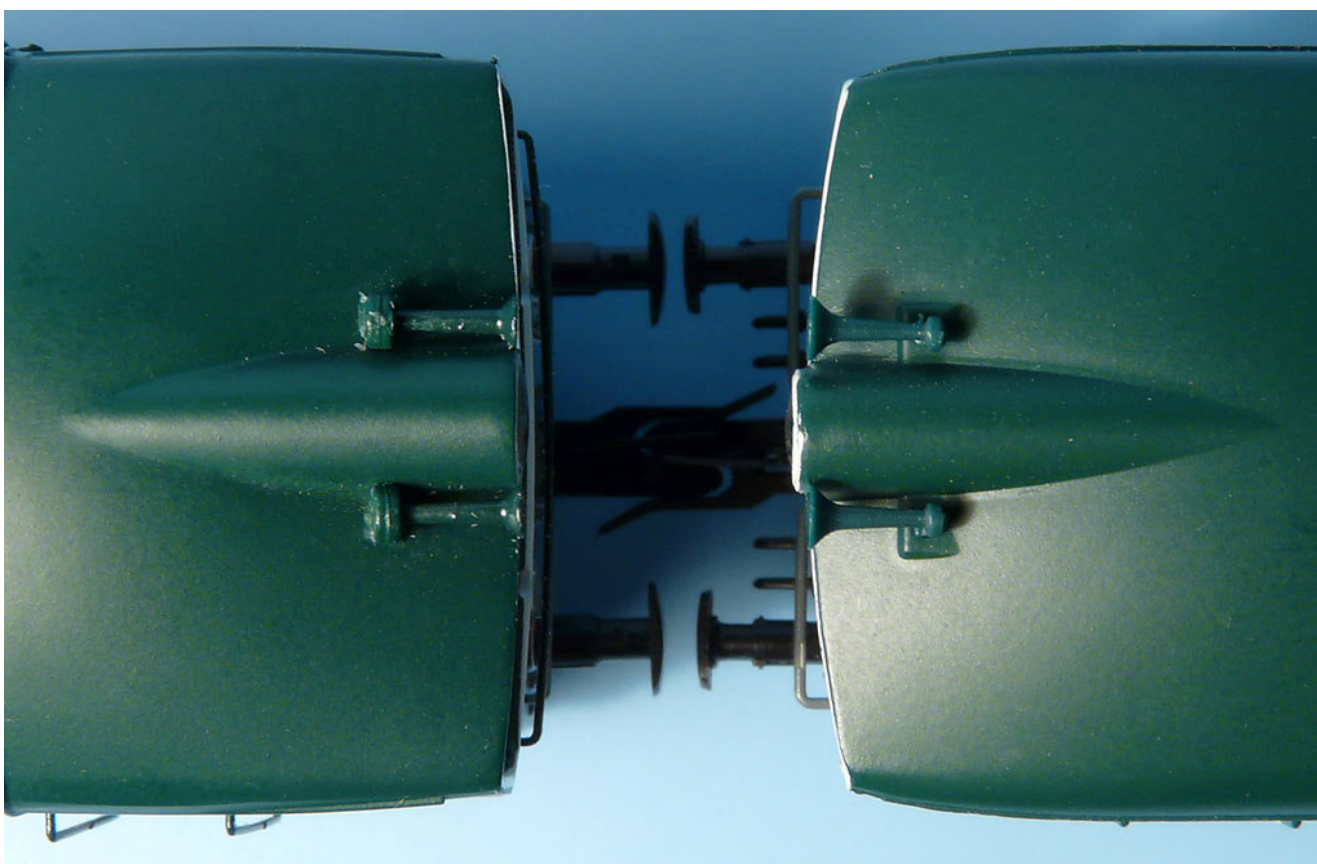


Obr. 2: Porovnání čel Brejlovců. Model MTB (na všech fotkách vlevo nebo nahoře) zatím nemá osazeny přiložené doplňky ani tabulky.

Při pohledu shora vidíme nestejně zakřivená čela. Co je správně, to nebudu posuzovat, protože to nevím. Obecně se v diskusi tradovalo, že čelo MTB je špatně. Já se zdržuji hodnocení. Ani z typového výkresu, který mám vypůjčen, není toto dostatečně zřejmé, a jak jsem již podotknul, nejsem znalec. Navíc z tohoto pohledu jsem se na skutečnou lokomotivu nikdy nedíval. ©

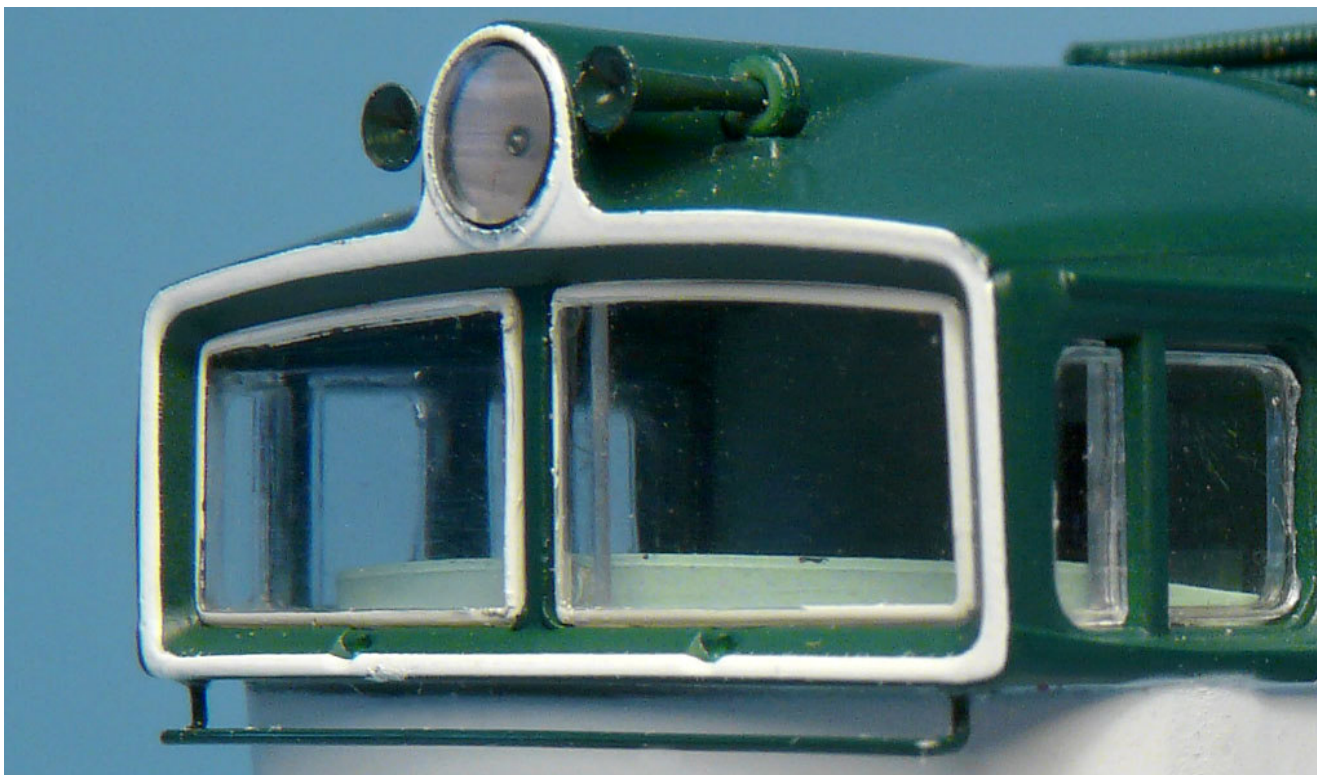


Obr.3: Pohled na zaoblení čel při postavení strojů vedle sebe.

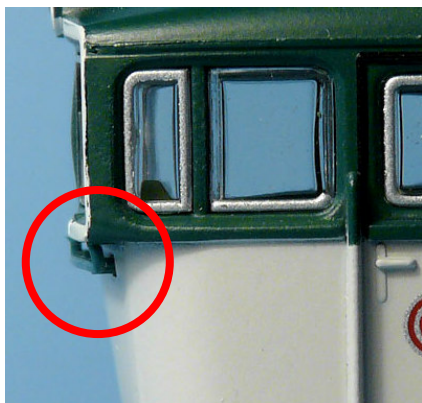


Obr.4: Vrchní pohled na čela při postavení strojů proti sobě. Zde je patrný i rozdíl v rozměrech nárazníků (v řádu desetin mm).

Málokomu asi unikne skutečnost, že madlo pod čelními okny postrádá prostřední upevňovací konzolku a že má poněkud nezvyklý tvar – je vyhnuto dopředu. U předlohy jsem viděl vždy jen madlo visící od rámu „brejlí“ dolů. Takže jsem toho buď viděl málo, nebo je to nepřesné. Model Roco má naopak upevnění provedeno do čela a zahnuté madlo nahoru končí těsně pod „brejlemi“, není do nich zapouštěno. Tvar je ale v porovnání s realitou lepší. U nových modelů MTB je už výrobcem tvar upraven.



Obr. 5: Přední madlo pod čelními okny na modelu MTB.

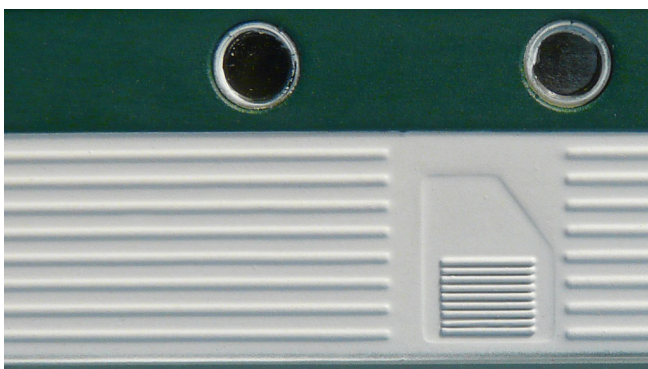


Obr. 6 a 7: Boční pohled na stanoviště – zde vynikne rozdíl ve tvaru madla.



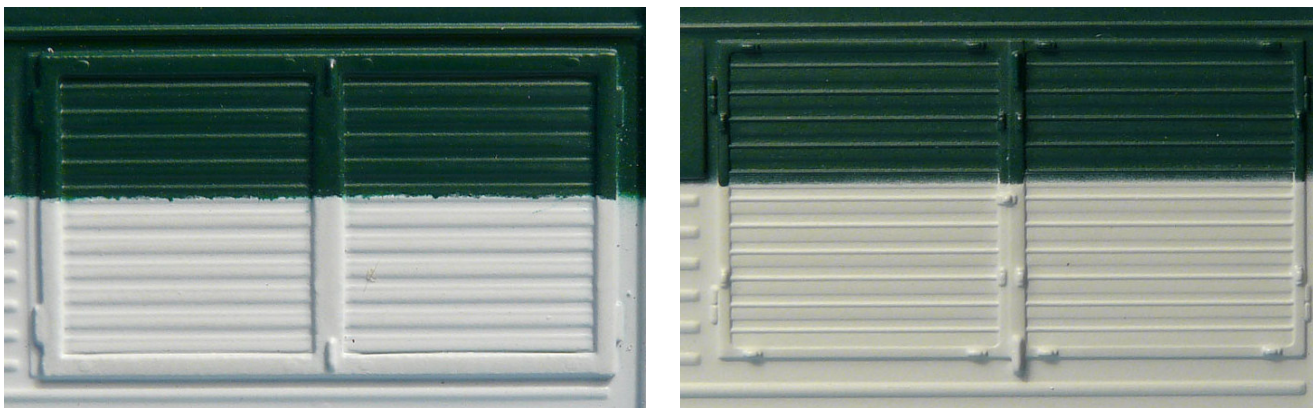
Obr. 8: Madlo na skutečném stroji.

Další rozdíl jsem objevil ve velikosti bočních kulatých oken strojovny. U modelu MTB jsou menší než u modelu Roco. Opět neznám a nehodnotím správnost, ale mému oku více lahodí Roco.



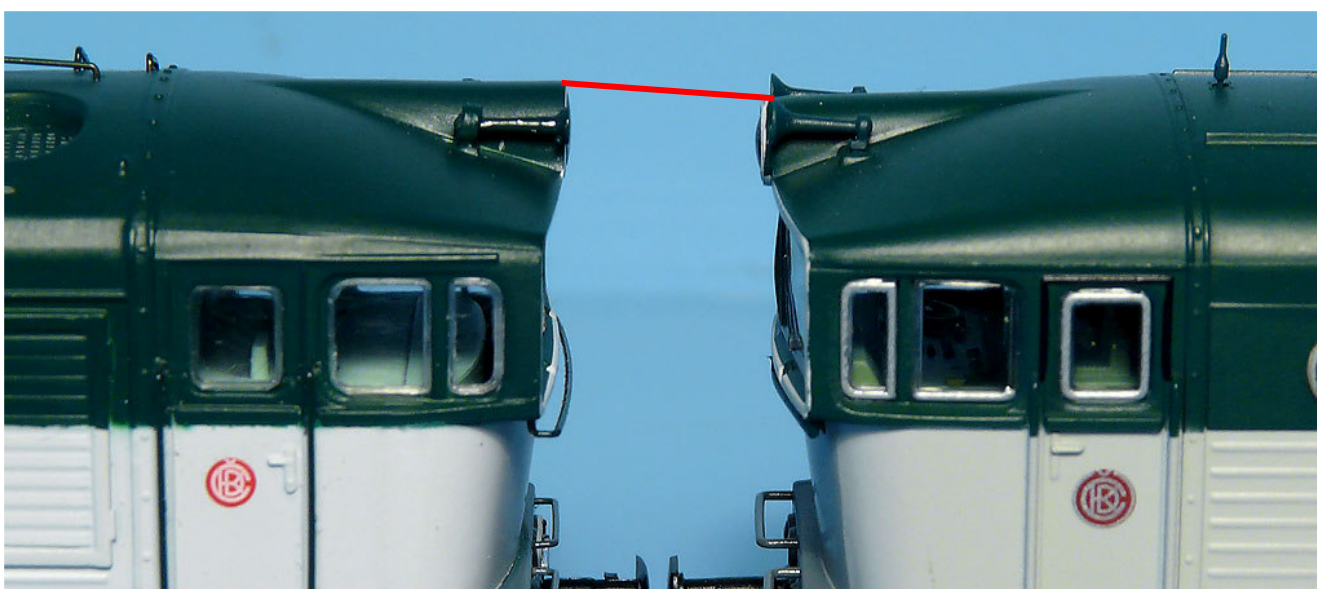
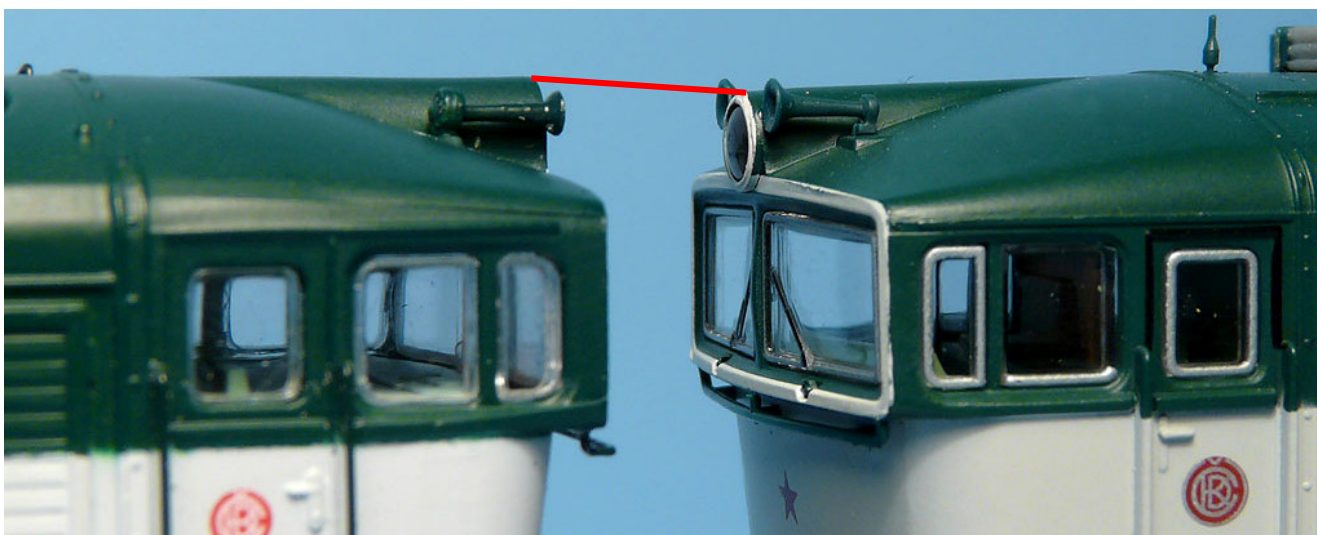
Obr. 9 a 10: Pohled na boční kulatá okna strojovny.

Žaluzie na bočnici jsou u MTB méně podrobné, jejich okraj je téměř dvojnásobný. Při provozní vzdálenosti je rozdíl těžko rozeznatelný, při pohledu z 20 cm je to už znát.



Obr. 11 a 12: Pohled na boční žaluzie.

Poloha, resp. směr vrchního reflektoru – zde se obávám, že je správně varianta Roco. U modelu MTB je hrana reflektoru znatelně výše, než by měla být. Dobře je to patrné na následujících obrázcích. Ale opět – vidět je to na makrofotkách nebo při opravdu blízkém pozorném pohledu. Vykoukaní znalci pak možná poznají nesrovnalost i bez možnosti porovnání. Já o tom vím hlavně proto, že se to na internetu probíralo. Zaměřil jsem se na to a opravdu tomu tak je. Reflektor MTB jde prakticky rovně, jakýsi mírný sklon směrem dolů k čelu by tam však být měl.



Obr. 13 a 14: Výška hrany reflektoru je u obou modelů různá, reflektor u modelu MTB postrádá sklon.

Madla vedle dveří jsou skutečně madly, za něž by se dalo držet. Model Roco má jen nalisované výstupky. Madla pode dveřmi u schůdků jsou však též pouze naznačena, a to dokonce méně výrazně než u stroje Roco. Za ně by se špatně drželo. ☺ Obdobně je tomu u žebříku na střechu.

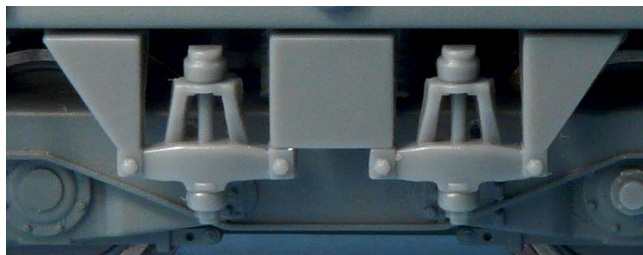
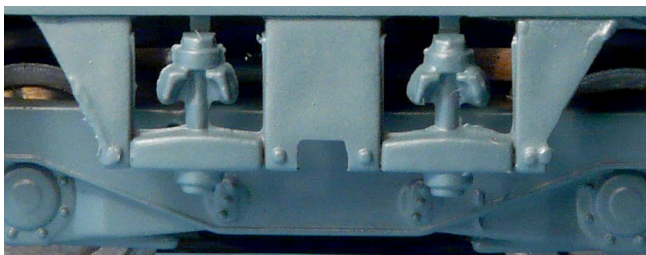


Obr. 15 a 16: Detailní pohled na madla a žebříky obou modelů.

Závěsky má model MTB vyrobeny jako separátní díl, ovšem neoddělitelně připevněný na skříni. I v tomto případě je mezi oběma modely patrný tvarový rozdíl. Zde nemám úplně jasno, neboť podle fotografie reálu na webu Hektora (ve fotodokumentaci Výtopny) se mi zdá věrnější MTB, ovšem podle technické dokumentace v knize Motorová lokomotiva T 478.3 od ing. Mizerovského zase výkresu odpovídá více Roco. Tedy v tomto případě necht' posoudí laskavý (znalejší) čtenář sám. ☺ Pokud se i jejich vzhled v reálu měnil, není mi to známo.

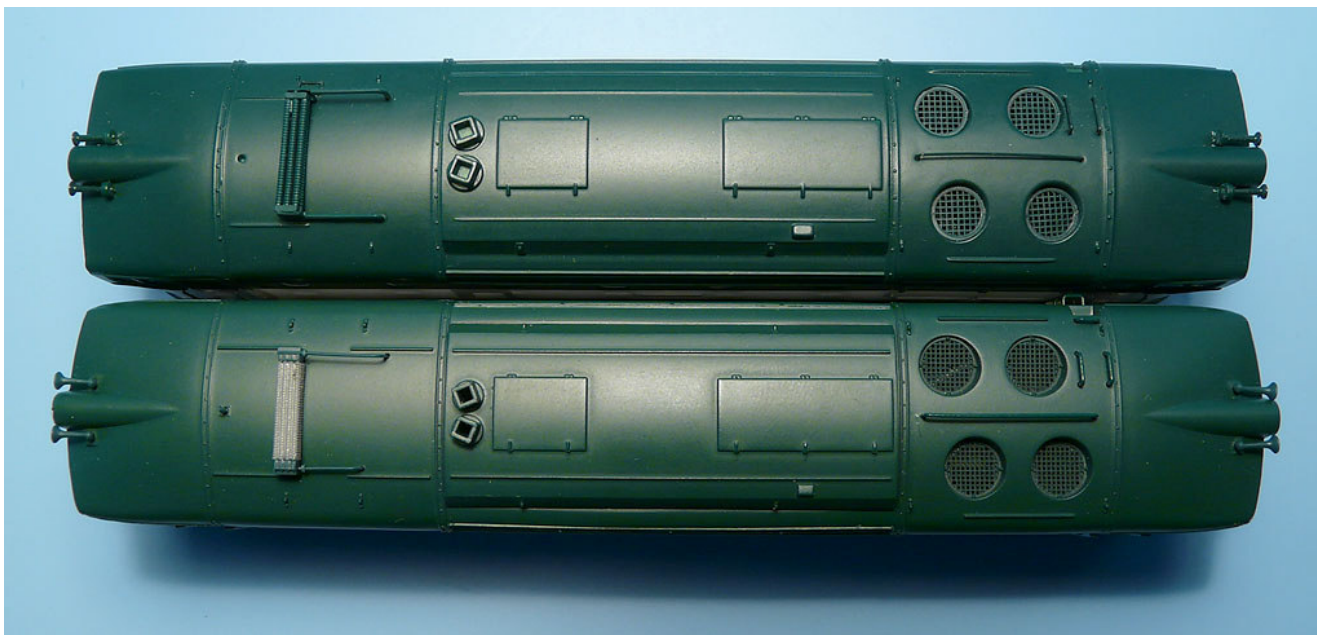


Obr. 17: Pohled na závěsky připevněné na skříni.



Obr. 18 a 19: Pohled na závěsky obou modelů.

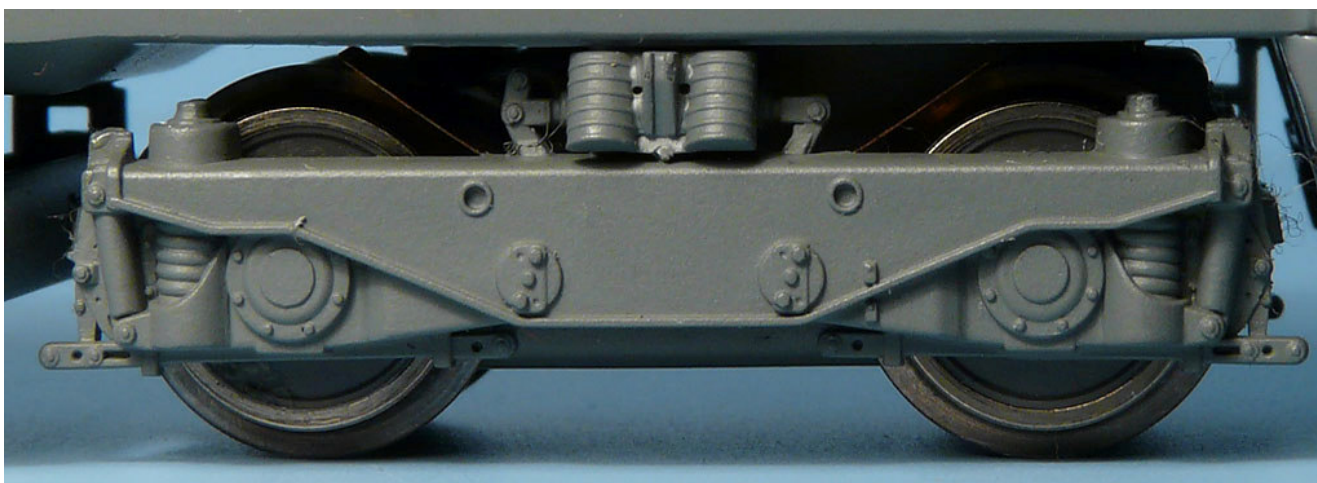
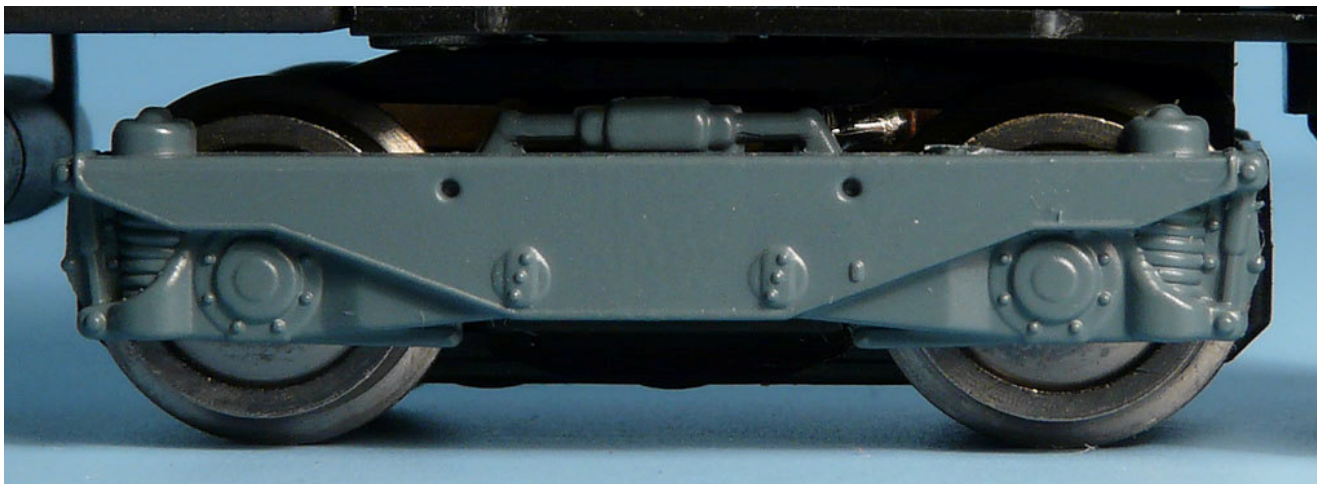
Na následujícím obrázku lze porovnat střešní partie modelu. Rozdíly jsou v rozměrech komínků, v poloze příčných nýtovaných lišt, v chladiči...



Obr. 20: Pohled na střešní partie. MTB je (i na dalších fotografiích) nahoře.

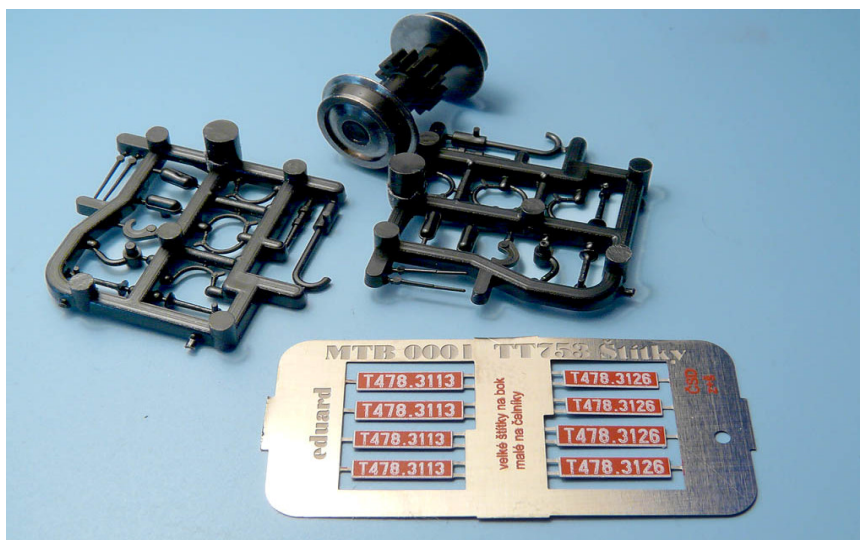


Obr. 21 a 22: Detailní záběry nádrží.



Obr. 23 a 24: Detailní záběry masek podvozků.

Myslím, že pochvalu si zaslouží popisy modelu. Jsou ostré a dobře čitelné, jak ukazuje třeba foto nádrže výše. I zde jsou drobné rozdíly, ale u písma vysokého pouhých několik desetin milimetru snad ani nemá cenu to řešit. Text je o něco větší, než u modelu Roco. Nezpochybnitelnou chybou jsou ale přibalené leptané tabulky s číslem lokomotivy. Tam to ujelo. Číslíce za tečkou mají být menší, jsou však stejně velké, jako ty před tečkou. Situace nebyla ponechána bez řešení, k dispozici jsou krom leptaných tabulek i nové laserem řezané samolepky se správnou velikostí

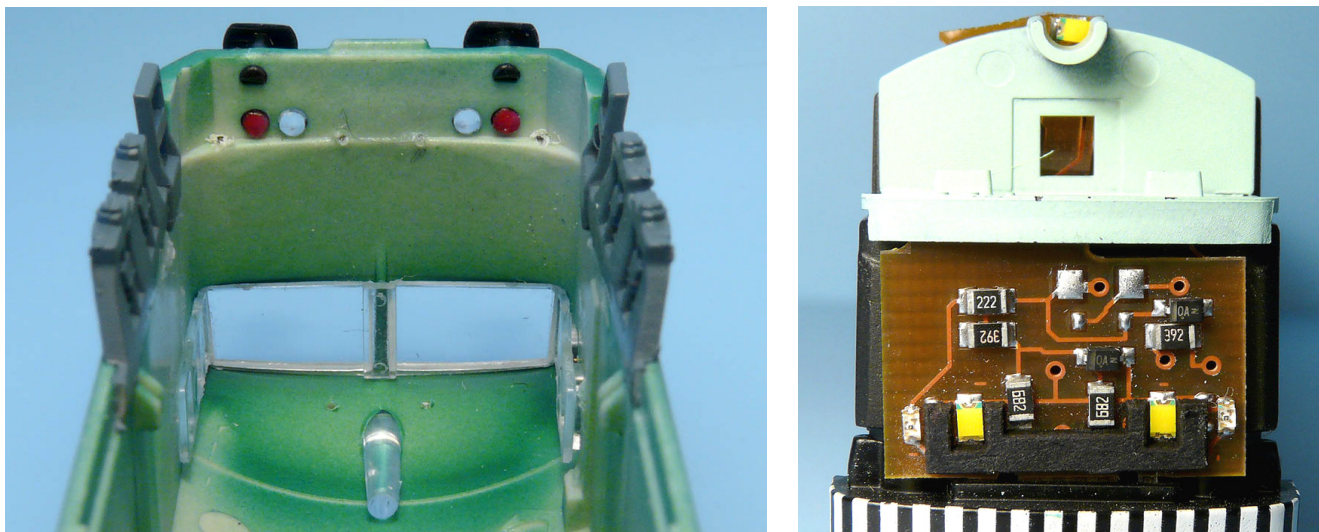


Obr. 25: Ukázka doplňků, které jsou k modelu přibaleny.

číslí. Drobné rozdíly jsou také v odstínech barev. Na jejich přechodech je znatelné drobné rozptí, což je u modelu Roco v jisté míře též. Neřekl bych, že MTB je na tom nějak znatelně hůře, alespoň ne na tomto vzorku. V některých místech vede jeden, v jiných druhý. ☺

Osvětlení modelu

Osvětlení zajišťují SMD ledky, přepíná se podle směru jízdy. Zde se kritizovalo prosvítání světla do vedlejších otvorů. Výrobce problém vyřešil dodáním stínítek, která se upevní na plošný spoj. Dochází ale k průniku světla reflektoru do kabiny strojvedoucího. Při podrobném pohledu na strop kabiny je zřetelně vidět holý světlovod zhruba o délce 5 mm, z něhož světlo do kabiny proniká. Je možné, že i toto se bude řešit. Pokud ne, musí nastoupit opět modelářský um. Známe však i tovární modely, v nichž by se daly v kabině v noci číst noviny, že ano. ☺ To neberte jako omluvu tohoto problému, pouze to konstatuji.



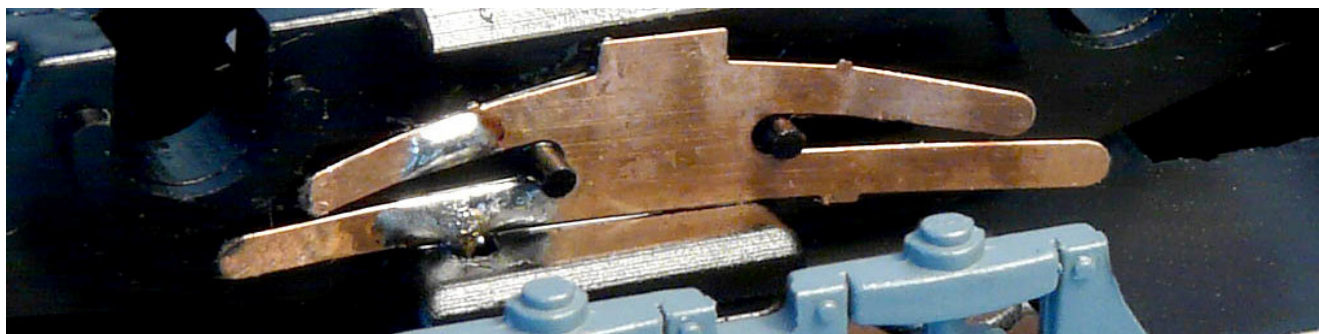
Obr. 26 a 27: Vnitřní pohled na uspořádání světlovodů a ukázka plošného spoje na čele modelu (včetně stínítek).

Pohon a jízdní vlastnosti

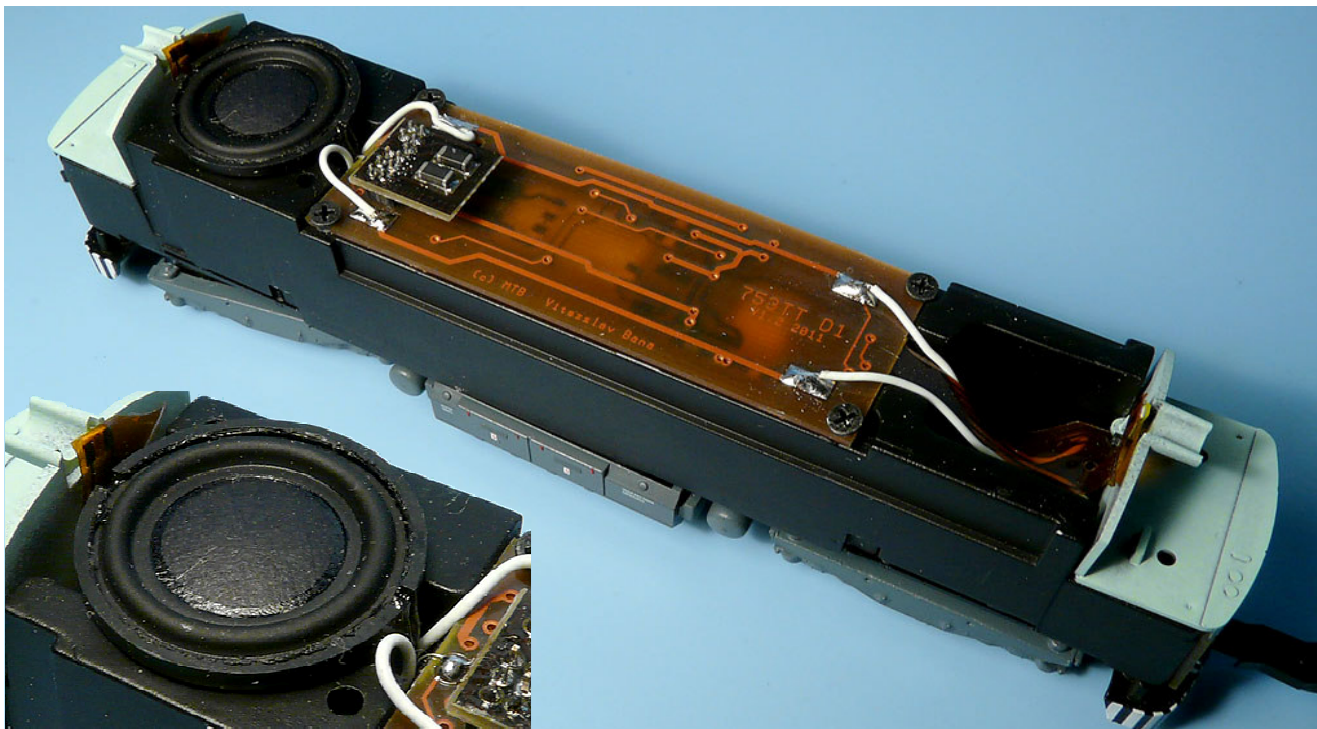
Hmotnost lokomotivy uvedená v manuálu činí 205 gramů, mně digitální váha na dopisy ukázala 202 gramů. To je pouze drobná odchylka pravděpodobně způsobená případnou nepřesností váhy. Rám lokomotivy je z kovu, k tomu je ještě pod ventilátory instalován již z výroby reproduktor. Přepočtená nejvyšší rychlost odpovídá přibližně 70 km/h v reálu. Zkoušeno na okruhu napájeném pulzním regulátorem. Ano, tento Brejlovec je oproti modelu Roco znatelně pomalejší, a to dokonce natolik, že nedosahuje ani maximální rychlosti předlohy, která je 100 km/h. Mně konkrétně to až tak velký problém nečiní. Jak jsem již kdysi kdesi zmiňoval, jsem „kochací“ typ a mám rád spíše jízdu pomalejší, abych si dosytosti vychutnal pohled na jedoucí vlak v krajině, takže i v tomto případě mi vyhovuje jízda s regulátorem vytočeným do poloviny, resp. do tří čtvrtin stupnice.

Jízda stroje je klidná, hlučností naprosto srovnatelná s Brejlovcem Roco. V tomto ohledu není modelu co vytknout. Zkoušel jsem i velice pomalou jízdu. Jedno kolejové pole o délce 166 mm projel model za 122 vteřin (opět s pulzní regulací). To je, pokud dobře počítám, rychlost asi 0,6 km/h v reálu. A jel, a jel... ☺ Bez zastavení, bez zadrhnutí. Pohon zajišťuje motor Mashima opatřený jedním setrvačnickem. Přes kardan je výkon přenášen na oba podvozky, poháněné jsou všechny nápravy. Zde upozomím na jednu zajímavost: Žádné z dvojkolí nemá bandáže, nicméně součástí balení je ještě jedno oboustranně obandážované dvojkolí, které si může modelář volitelně dodatečně na model osadit. Výrobce uvádí, že model projede oblouky o poloměru 250 mm.

Sběr proudu zajišťují všechna kola, sbírání je dvojité. Jeden sběrač je napružený, druhý je zamýšlen jako „záložní“. Výrobce na tento fakt upozorňuje v manuálu a zároveň jej vysvětluje.



Obr. 28: Detail dvojitých sběračů.



Obr. 29: Pohled na model se sejmudou skříní + detail reproduktoru.

Závěr

Co napsat závěrem? Snad jen obecně jasnou věc – neexistuje dokonalý model. Vyberte si jakýkoliv z těch tisíců modelů všeho druhu, co jich jen na světě je, a nenajdete jediný, který by dokonale do všech podrobností kopíroval předlohu. Rozdíly mohou být jak v popisech, v barevném provedení, tak v rozměrech a tvarech. Někdy je to vidět na první pohled, jindy musí mít člověk hlubší znalosti, aby si toho všimnul. Velká část modelářů je však nemá a o některých nepřesnostech svých modelů ani neví. Nechci tím nikterak omlouvat tento trend, jen poukazuji na fakt, že to tak je celkem běžné a těchto prohřešků se dopuštějí i velcí světoví výrobci. Pro příklad uveďme třeba (dnes již celkem letitého) Sergeje Tilliga a jeho čelní partie. Po čase se objevila sada leptů, s jejíž pomocí si zručnější modeláři tyto „průšvihy“ opravovali. Inu, každý modelář si najde svého favorita, jeho věrnost posuzuje úměrně svým požadavkům a nárokům (někdy i penězence) a nikdo nemůže druhému zazlívát, že si zvolil zrovna nějaký „nepřesný“ model.

Brejlovec MTB je zajímavý počín a i přes některé zjevné nedostatky či nepřesnosti, z nichž některé lze dodatečně uvést do pořádku, si myslím, že si kupce najde. Navzdory výše uvedeným postřehům se jedná o aktivitu v našich krajích zatím zřídka. Je to první kůň ze stáje MTB a pokud výrobce při výrobě toho dalšího využije zkušenosti a poučení a zájem o jeho modely typických československých vozidel bude stoupat, bude vytvořena dobrá „živná půda“ pro výrobu nových. Ztracování i chvály si model užil dost, a to dokonce dříve, než jej modeláři měli možnost spatřit na vlastní oči a tak říkajíc si jej „vošahat“. Máme sice na trhu trochu „přebrejlovcováno“, ale to je z pohledu zákazníka vlastně výhoda. Každý si vybere, co se mu líbí.

Model pro zpracování tohoto článku zapůjčila firma **Pojezdy.EU** (www.pojezdy.eu).



Obr. 30: Modely Brejlovců firem MTB a Roco.