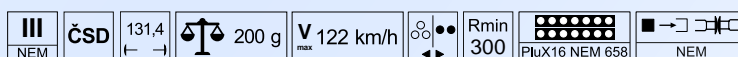




V letech 1953 až 1958 se v tehdejších závodech V. I. Lenina v Plzni, dnes Škoda Transportation a.s., vyráběly lokomotivy řady E 499.0, tovární typ Škoda 12E. Patří k československým elektrickým lokomotivám takzvané I. generace. Jedná se o první poválečnou v Československu vyrobenou elektrickou lokomotivu určenou pro nově elektrizované tratě soustavou 3 kV DC. Jako univerzální lokomotivy byly určeny pro vozbu osobních vlaků, rychlíků i nákladních vlaků. Vyrobito se celkem 100 kusů a ve službě je možné je zahlédnout dodnes u různých, dokonce i zahraničních provozovatelů. Výkon činil 2 032 kW, hmotnost 82 tun, délka přes nárazníky 15 740 mm a dosahovaly rychlosti 120 km/h. Přezdívku Bobina získala tato lokomotiva díky svému uspořádání podvozků Bo' Bo'. *(Stručný výtah informací z Wikipedie.)*

Ve velikosti TT Bobina vyjela poprvé na koleje zhruba v polovině 60. let, kdy ji začala vyrábět firma Zeuke, a to hned ve dvou provedeních, tedy v zeleno-krémovém a modro-krémovém. V katalogu na roky 1972/73 přibyla sovětská zelená varianta s označením 4C 1. Model měl možnost přepínání sběru trakčního napětí i z pantografu. Ve výrobě vydržel až do roku 1991, v katalogu na období 1992/93 již nebyl a výroby pod hlavičkou Tillig se tedy nedožil. Až v roce 2019 se tato atraktivní lokomotiva na 12mm rozchod vrátila, když ji představila firma MTB. Podívejme se tedy, jak se Bobina vydařila. Model mi pro účely recenze laskavě zapůjčil MUDr. Jan Prouza.

MTB – kat. č. ČSD 499-0071 TT



#### Vzhled a vybavení

Lokomotiva je zabalena v igelitové fólii a vložena do molitanového lůžka v kartonové krabici. Na ní je, nevím proč, špatné katalogové číslo ČSD 469-0071 TT. Zřejmě pozůstatek z předchozího modelu, kdy někdo zapomněl přepsat šestku. Na střeše je ještě blistr, který chrání elektrovýzbroj včetně pantografů proti poškození např. při zasouvání do lůžka. V sáčku je přiloženo několik doplňků jako houkačky, háky, brzdové hadice atd. a pod lůžkem se nachází složená dokumentace. Do útroh modelu je celkem jednoduchý přístup, stačí odehnout bočnice v místě zámků (jsou čtyři) a pojezd sám vypadne. V manuálu je to popsáno. Doporučuje se dělat tento úkon nad nějakým měkkým materiálem, třeba nad spodní částí molitanové výstelky. Stejně jednoduché je i nasazení skříně, jen je potřeba ji na pojezd nasouvat rovnoměrně, aby se nezkřížila. Po docvaknutí všech zámečků drží pevně. Pravdou však je, že není úplně rovně, což je vidět na fotografiích s bočními a čelními pohledy. U jednoho čela sedí zhruba o 0,5 mm níže.

Kvalita povrchové úpravy je velice dobrá. Popisky jsou dostatečně ostré a čitelné (krom těch na čelníku mezi nárazníky, ty nejsou čitelné vůbec, do podoby písmen má „text“ daleko), povedné jsou i přechody barev. V laku se nevyskytují žádné cizí částice, vše je čisté a hladké. Dobře je vyvedena též výrobní tabulka a rámy oken. Postrádám však stěrače, nejsou přibaleny ani jako lepty. Madla jsou osazená rovně, nejsou nijak odřené, jen by zasloužila o něco více zapustit, neboť dosti vystupují. Pantografy fungují spolehlivě a dobře drží ve spodní i horní poloze. Na stanovištích je skromně znázorněn interiér.

Tradiční, ale tentokrát spíše drobné nedostatky se na modelu najdou také. Na čele pod stříbrným pruhem je vidět předěl mezi krémovou a zelenou částí skříně a pod řadovou tabulkou zase prosvítá klín stříbrného pruhu. Barvy prostě hůře kryjí. Průsvit ovšem není tak markantní, z běžného pohledu si toho málokdo všimne. Červené linky kolem pruhu jsou na čelech zhruba dvojnásobně silné než na bočnicích. Na pluzích lze najít červené skvrny v bílých pruzích, na levé straně obou pluhů dokonce téměř identické. Navíc pluhy nejsou potištěny úplně souměrně, ale to je zanedbatelné. Na přechodech mezi bočnicemi a čely skříně vyniká výrazná dělicí rovina formy. Jeden z nárazníků není úplně rovně, srovnat jej pouhým pootočením nelze.

Celková délka přes nárazníky je 131,4 mm a s tolerancí 0,24 mm takřka přesně odpovídá přepočtu ze skutečných 15 740 mm. Průměr celokovových kol je 10 mm, tedy 1 200 mm po přepočtu, v realu je to 1 250 mm, to odpovídá modelovým 10,4 mm. Na rozdíl od předlohy jsou kola plná. Tato skutečnost se řešila již před

dvěma lety u jedničkové Bobiny, názory modelářů se různily, ovšem já jsem již tehdy psal, že plná kola nepovažuji za velký prohřešek, neboť je z velké části schovávají masky podvozků, tudíž nejsou téměř vidět. Masky drží v šasi podvozku na 2 čepech. Osy dvojkolí jsou plastové.

Osvětlení je 3bodové čelní a 2bodové koncové, osvětleno je i stanoviště (pouze v digitálu). Obstarávají jej na každém čele dvě teple bílé (reflektor a stanoviště) a dvě dvojbarevné (pozičky) SMD ledky. Odstín světla horního reflektoru je u této lokomotivy stejný jako ve spodních světlech, což u některých dřívějších modelů nebylo. Světlo prosvítá do stanoviště strojveducího, a to jak čelní, tak koncové, reflektor pak střechou a též bočnicí. Viditelné je to až při větším šeru a tmě. Modelář se, bude-li mu to vadit, nevyhne barevné úpravě vnitřku skříně, případně jinému způsobu odstínění. Na desce plošného spoje je rozhraní PluX16 se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí dobře fungující kinematiky, v nichž je vlastní spřáhlo MTB.

### Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je od motoru prostřednictvím kardanů veden na oba podvozky a na všechny čtyři nápravy. Bandáže na modelu ani v krabici nejsou, proud sbírají všechna čtyři dvojkolí dvojitými sběrači, napružený je ale vždy jen jeden jejich plíšek. Zvuk motoru nijak neruší a celkový zvukový projev během jízdy při nižších rychlostech je velice příjemný. Ani při těch vyšších ale nijak nevybočuje z běžných standardů současných modelů. Jízda je kultivovaná a plynulá.

Model bez sebemenšího odporu projede oblouk o poloměru 267 mm, výrobce v manuálu uvádí jako nejmenší průjezdný poloměr 300 mm. Hmotnost činí **200 g**, rozjezd po zasetí nastává při napětí cca **2,4 V** rychlostí **8,2 km/h** s odběrem **85 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá **122 km/h**, odběr proudu je **130 mA**. Předloha jezdí maximální rychlostí 120 km/h, což je velice přesné. U modelů MTB není nijak výjimečným jevem, že se maximální rychlost modelu blíží +/- maximální rychlosti předlohy. Dojezd při 12 V je **45 mm**.

### Závěr

Rád píši, že jsem mile překvapen. Z mého pera většinou přicházela na modely MTB kritika, ale tentokrát je tomu jinak, což mě těší. Sice se na modelu vyskytují staré známé nedostatky, avšak v mnohem menší míře, kterou bych byl ochoten akceptovat. Celkově na mě Bobina působí čistě a dostatečně precizně. Potěšily mne i velmi dobré jízdní vlastnosti. Výběr tohoto modelu byl trefou do černého, bezesporu udělal radost velkému množství našich modelářů a jsem přesvědčen, že ne jeden z nich si Bobinu pořídí i přesto, že běžně elektrické lokomotivy neprovozuje. Uvidíme, jaké přijdou další mutace. Na výběr jich je dost, tak doufejme, že výrobce se bude držet kvalitativní laťky, kterou tímto modelem nastavil. Osobně jej v současnosti považuji za nejpovedenější produkt, který tato firma ve velikosti TT vyrobila.

Informace o předloze naleznete [na Wikipedii](#).

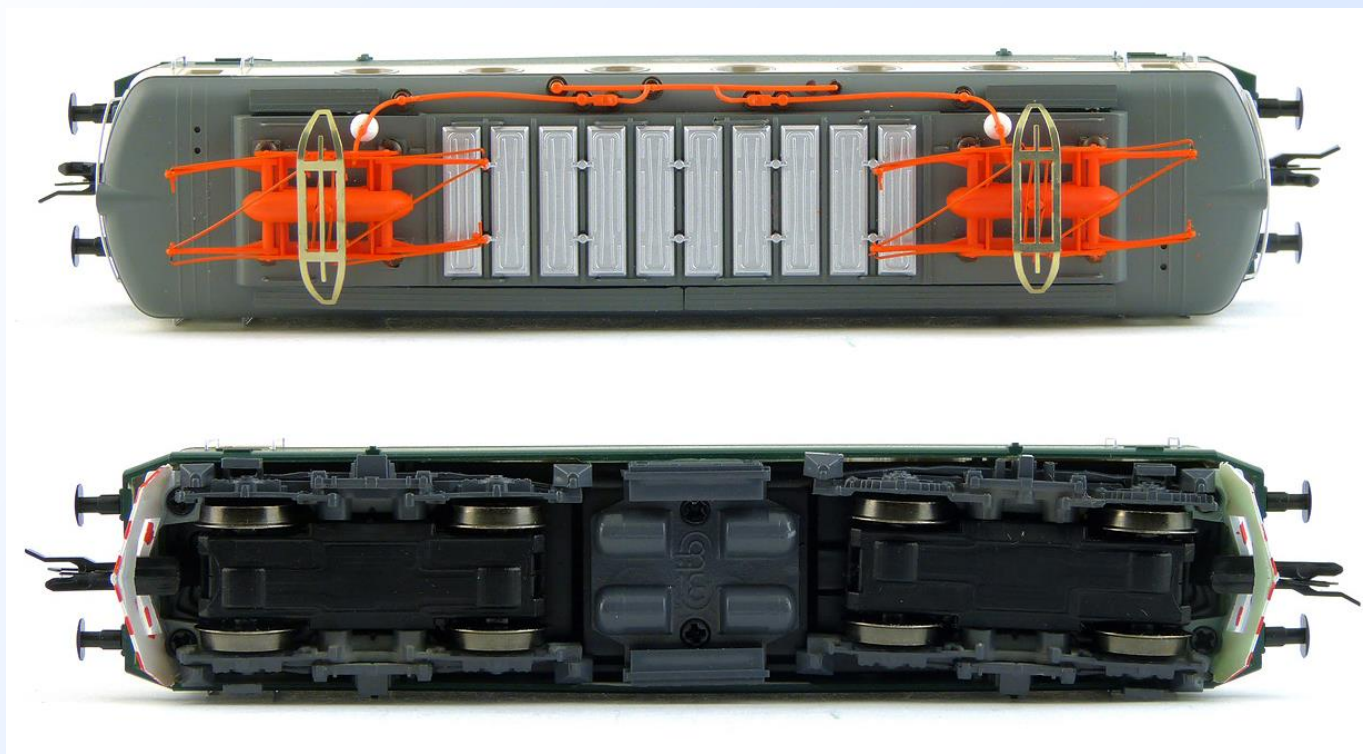
## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



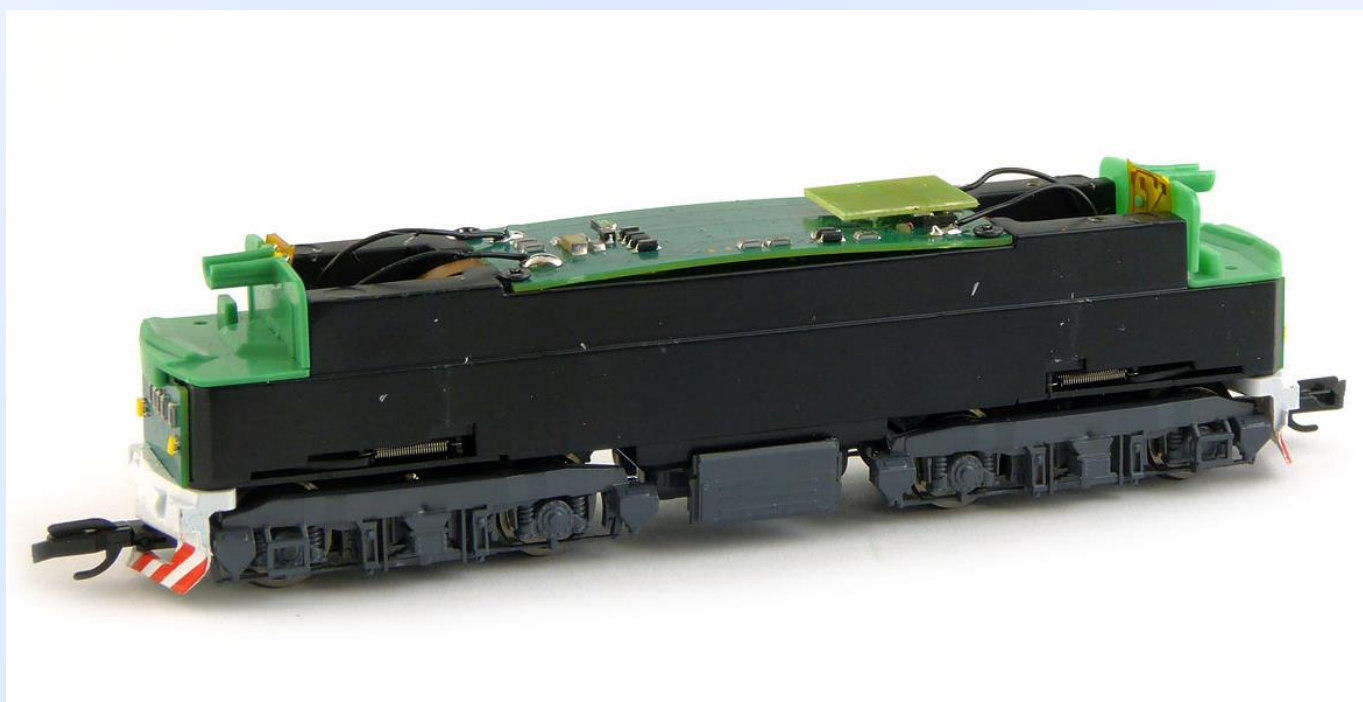
Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



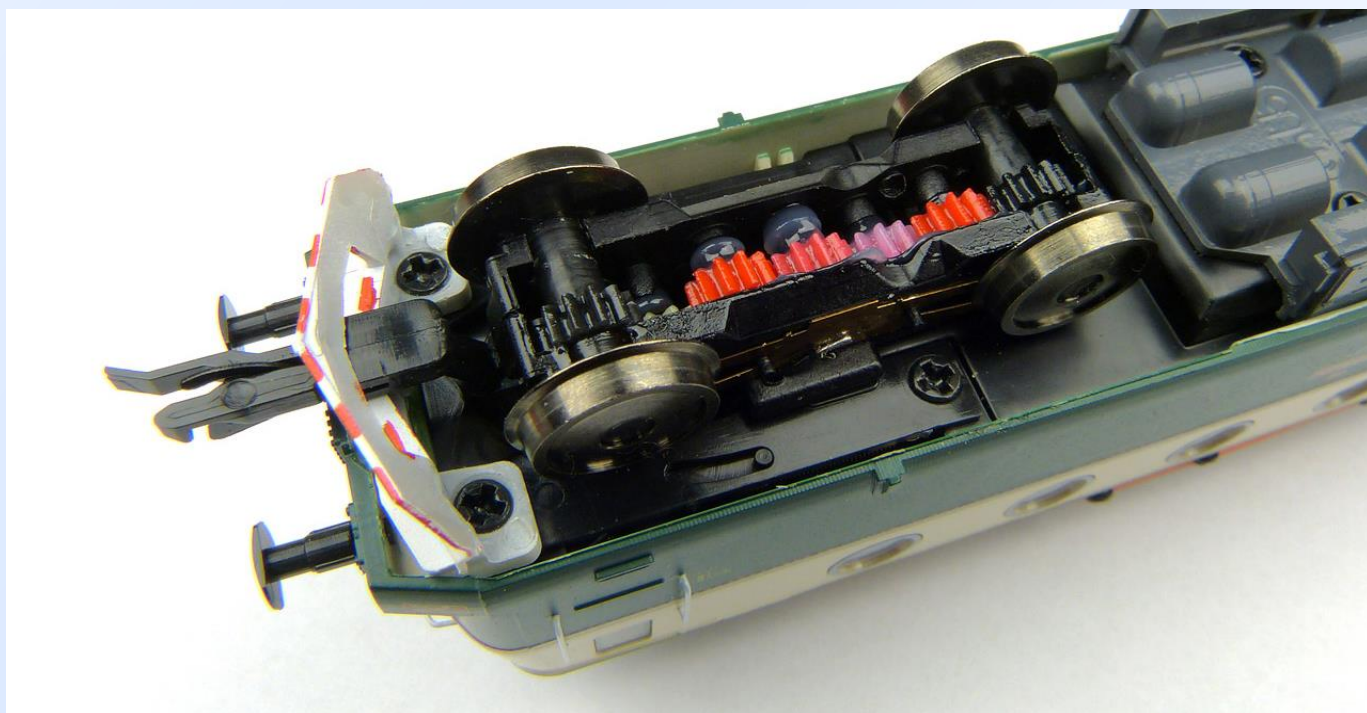
Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohled.



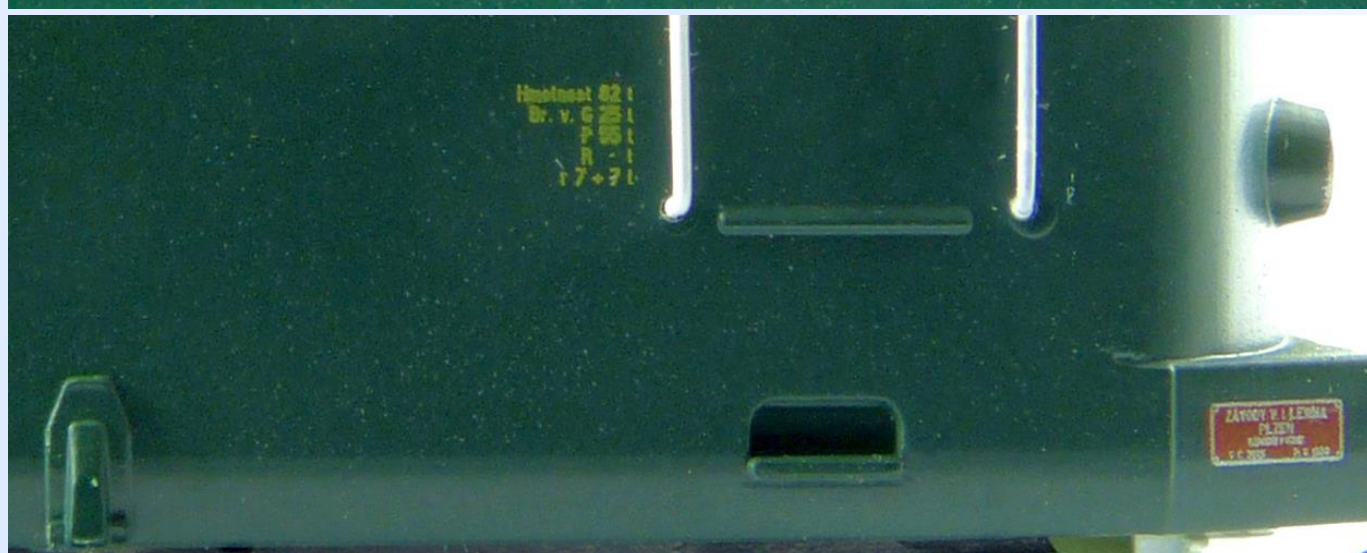
Obr. 7: Odkrytý pojezd.



Obr. 8: DPS s čelním osvětlením.



Obr. 9: Odkrytý podvozek a dvojkolí s platovými osičkami.



Obr. 10, 11 a 12: Popisky v detailu.



Obr. 13: Celkový pohled.



Obr. 14: Celkový pohled.