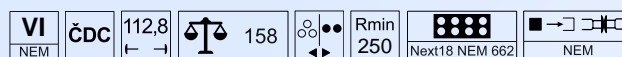




Postupný růst výkonů na poli motorové trakce a probíhající náhrada parních lokomotiv si vyžádaly vývoj nové lokomotivy, která by obstarala těžkou posunovací a lehčí traťovou službu. V roce 1976 bylo u ČKD objednáno 60 lokomotiv řady T 466.2, vzniknuvších z průmyslových strojů T 448.05, které se v průmyslu osvědčily. Proběhlo však velké množství úprav. V roce 1977 a 1978 byly lokomotivy 1. série dodány a ihned nasazeny do provozu. Následovaly další série, výroba poslední 9. série pro ČSD byla ukončena v roce 1986. U ČSD bylo celkem 453 kusů, přičemž se od sebe jednotlivé série v některých věcech lišily (např. mnohočlenné řízení a volič tažné síly, sklopný můstek u kratšího představku, žaluzie na střeše, nové trakční motory).

Pomineme-li modely z odlítků a leptů, které jsou na trhu již delší dobu, je prvním sériově vyráběným modelem stroje řady 742 produkt firmy MTB ve velikosti H0 i TT. Modely tohoto výrobce jsou určitým fenoménem, a to bez ohledu na modelovou velikost. Vždy vyvolávají vášnivé debaty o kvalitě provedení a věrnosti předloze, vždy se najdou jedni modeláři, ochotní akceptovat nějaké drobné nedokonalosti, ale i druzí, kteří naopak nechtějí přijmout na první pohled viditelné chyby a nedostatky. Na „Kocoura“ 742 029-2 společnosti ČD Cargo ve velikosti TT se nyní podíváme. Model zapůjčila firma [TT modelář Brno](#).

MTB - kat. č. TT742-029



#### Vzhled a provedení

Balení modelů MTB je již léta stejné, dostatečné a funkční. Model je uložen v molitanové výstelce a vše je vloženo do líbivé krabičky. Přibaleny jsou stěrače, houkačky, hadice, háky (poněkud velké), anténa, přechodový můstek, dvojkolí s bandážemi a návod. Model na první pohled působí pěkně, běžného nenáročného a na detailech nelpícího modeláře neurazí. Nicméně druhý pohled je většinou kritičtější a nemusí již každého uspokojit. Záleží však i na verzi a kusu, který se modeláři dostane do ruky. Jen v kostce zmíním pár odlišností od skutečnosti, které jsou na první pohled zřejmé a mohly by náročnějším modelářům být překážkou. V první řadě prolisy - na boku skříňe jsou naznačeny pouze jako vystouplý kříž, měl by tam však být jehlan. Dekly na střeše jsou dokonce naprosto ploché. Spodní víčka nádrží jsou příliš blízko u sebe, vrchní je utopené, skla oken zapuštěná (mají lícovat se stěnou kabiny) a jejich rohy mají malý rádius. Chybí i označení okenního těsnění, které je již v současnosti běžné snad u všech nových modelů. Výška ochozu nad TK je 14,5 mm, dle výkresu vychází 13,3 mm (1600 mm v reálu). Dekly od zásobníků písku, umístěné na ochozu, úplně chybí, krablování rovněž neodpovídá realitě. Ani schůdky nejsou zcela správně, jejich spodek je vůči podvozkům výše než u předlohy. Výrobce si vybral číslo stroje, který má na bočnici rámu tři podélné prolisy, ovšem model pouze dva. Na střeše chybí madlo. Madla, nebo lépe řečeno stupně žebříku vedoucího na střechu mají špatný tvar, chybí jim zahnutí dolů. Totéž se týká středových madel na obou čelech. Znázornění zvedacích bodů nad podvozky jsem neviděl snad na žádném provedení v TT. A našly by se další odlišnosti.

Povrchovou úpravu považuji za naprosto nejslabší stránku. Já jako chorobný „fotič“ nemohu akceptovat nedokonalosti v nástřiku a potisku. Jakési rozteklé „pavučiny“ na bocích kabiny hovoří za vše. Některé nedostatky lze vidět i při běžném pohledu. V první řadě se jedná o rozpité popisky a loga a o špatný soutisk (logo ČKD, výrobní štítek). Totéž se týká řadových tabulek a chybějících částí znaků. Dalším problémem je prach. Na střeše i na bocích jsou nečistoty zalité barvou. Na jednom ze střešních deklů je pozůstatek zřejmě po vtoku, který se nepodařilo dost dobře začistit. Ten byl na všech modelech, které jsem viděl. Skla pozičních světel mají patrné otřepy a obroučky by také snesly lepší provedení. Kabina, jejíž boční díly jsou na skříň dosazeny zvlášť, nelicuje, což je vidět na stycích ve střeše.

Osvětlení je řešeno pěticí SMD LED na každém čele - 2x červená, 3x teple bílá. U ČSD verze, kterou jsem měl také na kolejišti, světla velice silně prosvítala skrz skříň. U tohoto modelu „pouze“ prosvítají červená do bílých a naopak. Na spodku DPS je LED pro osvětlení kabiny. Milý detail, pokud by bylo v kabině něco k vidění. Je tam

## MOTOROVÁ LOKOMOTIVA ŘADY 742 ČD CARGO OD FIRMY MTB 13.6.2016

však jen plastový kryt, kabely a propojka, resp. dekodér v rozhraní Next18S. Délka modelu je 112,8 mm, po přepočtu 13.536 mm. Popisky na modelu uvádějí 13.600 mm. Průměr kol je 8,6 mm, měl by být 8,3 mm, u skutečného stroje činí 1000 mm. Rozdíl je však akceptovatelný.

Líbí se mi provedení zábradlí. Je relativně tenké, s průměrem trubky 0,5 mm. Výrobce použil nelámaný nebarvený plast. Na čelech zábradlí proniká ochozem a na jeho spodní straně vyčnívá. Působí to trochu rušivě, ale pravděpodobně by se dala přečnávající část odříznout, případně zakamuflovat barvou rámu. Lokomotiva je vybavena kinematikami s normovanými šachtami. Fungují spolehlivě a bez problémů se vrací do střední polohy. V krátkém představku je pro ozvučení připraven i reproduktor. Jeho kvalitu nechtě posoudí povolanejší. Jeden článek na toto téma zpracoval [kolega Jacek](#).

### Pohon a jízdní vlastnosti

Poháněna jsou všechna čtyři dvojkolí, motor je opatřen jedním setrvačником. Výkon je přenášen na podvozky prostřednictvím kardanů. Veškeré převody jsou plastové. Model se rozjíždí při napětí **2,1 V** s odběrem proudu **70 mA** přepočtenou rychlostí cca **5,2 km/h**. Nejvyšší rychlost při 12 V jsem naměřil **87,8 km/h**, odběr proudu **120 mA**. Maximální rychlosti předlohy, tedy 90 km/h, tento model vůbec nedosáhl, ale alespoň se jí velmi těsně přiblížil. Hmotnost činí **158 g**, což je dostatečné pro zajištění dobré tažné síly. Lokomotiva bez problémů uvezla 56nápravový vlak, tj. 20 vozů různých délek a rozvorů i na stoupání cca 30 promile, a to byla osazena pouze nebandážovanými dvojkolími. Jízda je plynulá, hlučnost pojezdu po zjetí nijak nepřevyšuje většinu modelů jiných výrobců a je naprosto přijatelná.

Průjezd obloukem o poloměru 286 mm je bezproblémový, výrobce garantuje dokonce poloměr 250 mm, tedy i obloukové kolejivo Tillig R267, využitelné především na vlečky, by nemělo být žádnou překážkou. Dojezd modelu z plné rychlosti při výpadku napájení je **28 mm**. Některými modeláři zmiňované problémy při projíždění výhybek jsem u toho kusu nezaznamenal. Jízda je kultivovaná a i na nenapájených srdcovkách spolehlivá.

Sběr proudu zajišťuje všech osm kol, sběrače jsou opět zdvojené, jak je u firmy MTB již zvykem. Výrobce uvádí, cituji: „Model má dvojitý sběrače proudu z kol, z výroby je napružen pouze jeden kontakt. Pro prodloužení provozu na znečištěných kolejích lze napružit i druhý kontakt pro zlepšení odběru proudu.“ Jen nevím, jak dvojitý sběrač přiléhající na zadní plochu kola zlepšit styk mezi kolem a špinavou kolejničí. Nebo jsem to možná nepochopil zcela správně. Všechna kola jsou bez bandáží, avšak přibaleno je jedno plně bandážované dvojkolí. Tento přístup oceňuji. Modelář má možnost volby mezi vyšší tažnou silou, nebo spolehlivějším sběrem proudu. U tohoto exempláře však sběr degradují přehnaně namazané převody, z nichž se mastnota dostává na sběrače i na kola.

### Závěr

Nepochybuji o tom, že model má své příznivce. Diskusní fóra jsou jich plná, plná jsou však i odpůrců. I mně zasvítily oči, když jsem zjistil, že se tento model od MTB dostal na trh. Byl jsem „načatý“ a uvažoval jsem o verzi ČSD. Samozřejmě jsem záležitost nechal uzrát a čekal na reference i na případné osobní zkušenosti, což nakonec rozhodlo o tom, že si model nepořídím. V této kvalitě rozhodně ne. Osobně velice oceňuji fakt, že se našel tuzemský výrobce modelů domácích vozidel, ale jen velmi nerad musím dodat, že kvalita jeho produkce i po letech pokulhává, což v mém případě vedlo k tomu, že ve sbírce doposud nemám žádný jeho výrobek.

U tohoto počínu vidím málo muziky za relativně dost peněz. Zpracování modelu v některých ohledech neodpovídá technologickým možnostem ani nárokům současnosti. Nízká kvalita provedení zásadních věcí, ale hlavně zjevné odlišnosti od předlohy – skutečnosti, jichž bylo možno se vyvarovat bez dalších nákladů navíc, neberu-li v potaz větší dávku úsilí, což by u výrobce modelů mělo být samozřejmostí.

Na stránce výrobce naleznete [dokumentaci](#) k modelu. Informace o skutečné lokomotivě jsou na [Wikipedii](#) a v [Atlasu lokomotiv](#).



## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Boční pohled na model.



Obr. 2: Boční pohled na model.



Obr. 3: Pohled na pojezd.



Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



Obr. 6: Skla v oknech jsou zapuštěná a postrádají těsnění. Rádus v jejich rozích neodpovídá skutečnosti.

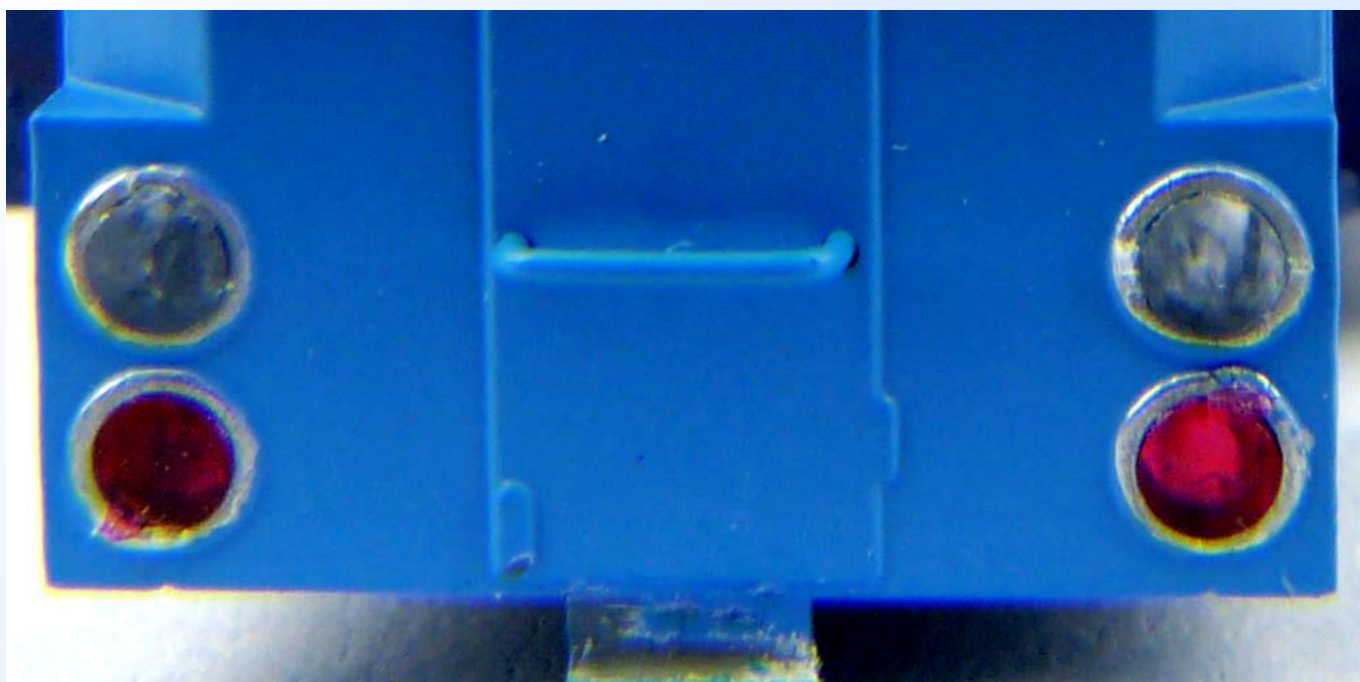




Obr. 7: Potisk boků kabiny.se opravdu nepovedl.



Obr. 8: Řadové tabulky mají také rezervy.



Obr. 9: Sklíčka ve světlech mají otřepy a obroučky by šlo určitě potisknout lépe.



Obr. 10: Soutisk barev na některých místech také není dokonalý. Na logu ČKD je to dost viditelné.

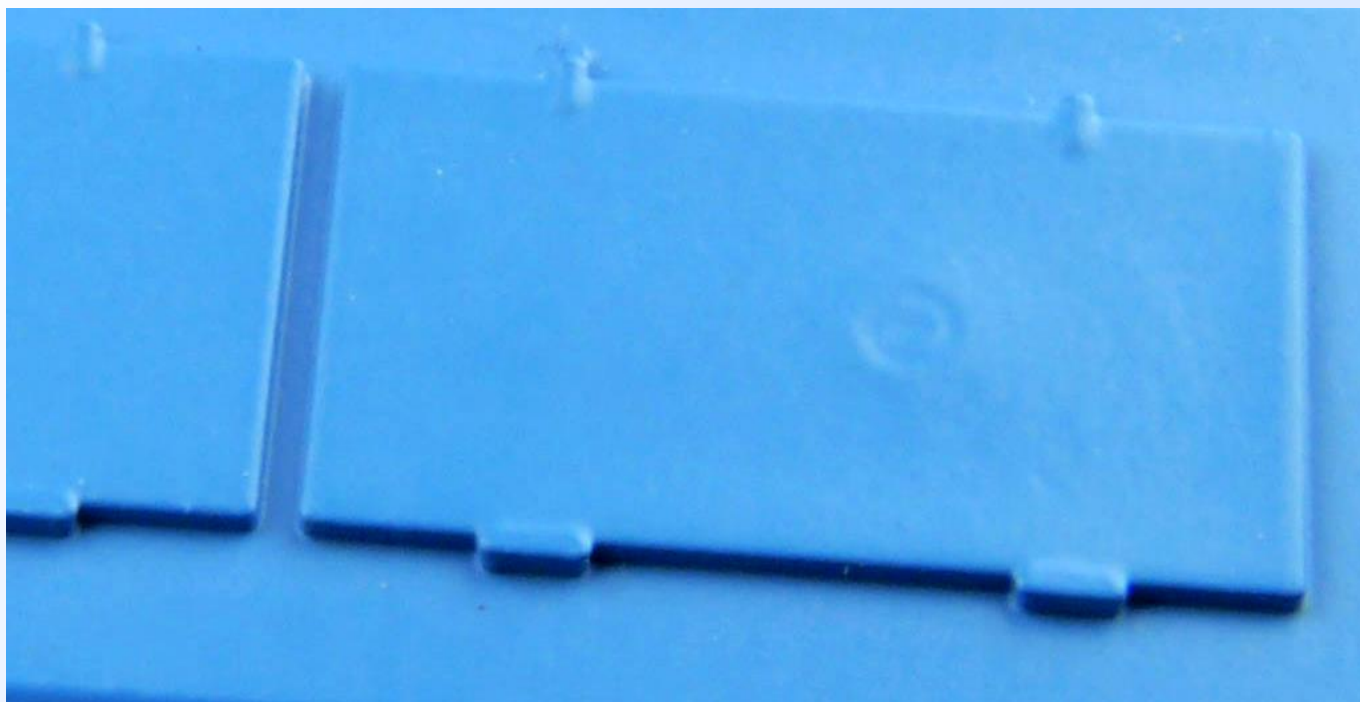




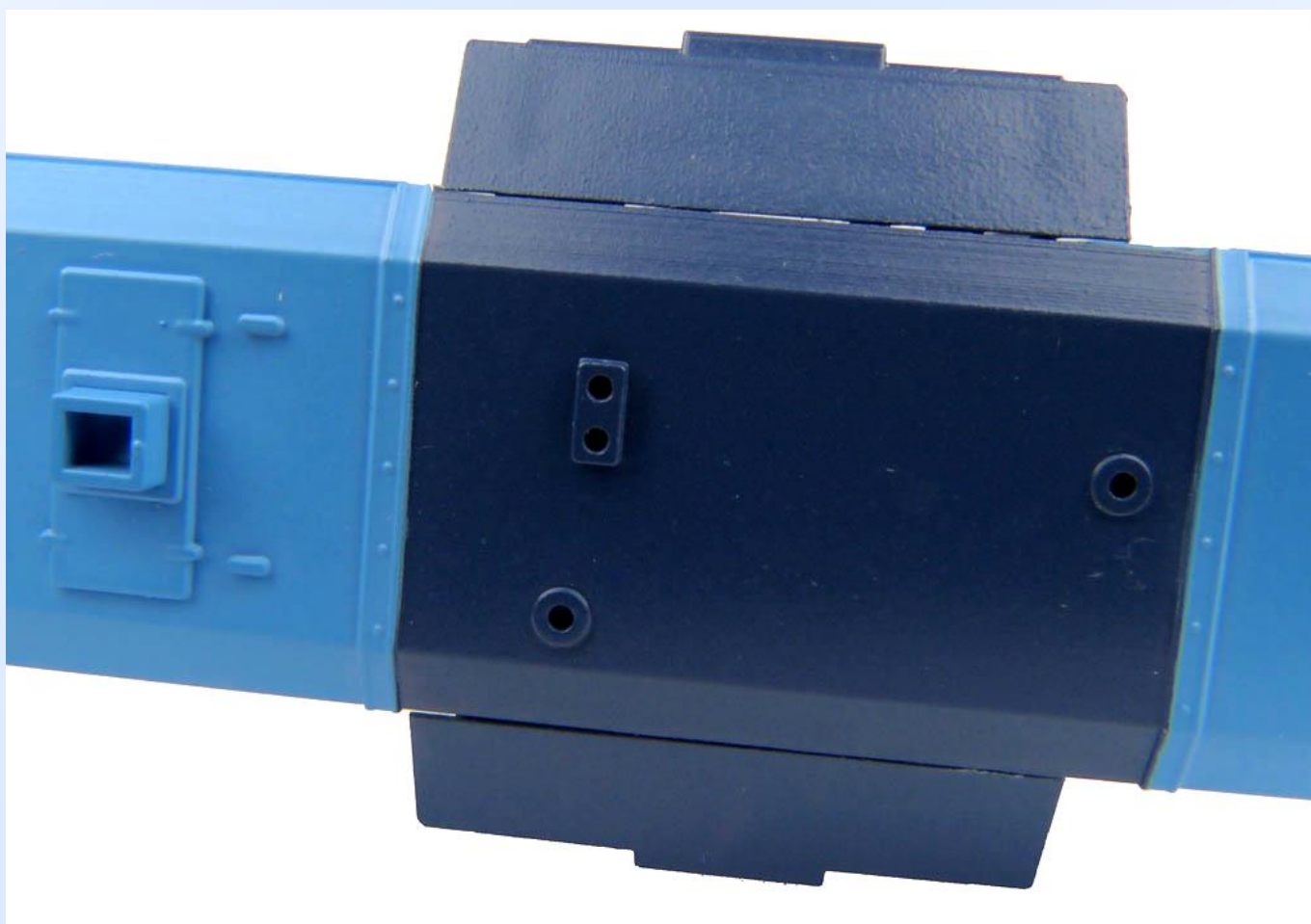
Obr. 11: Neostré, rozpité popisky na rámu a nádrži.



Obr. 12: Opět špatný soutisk a nepovedené napodobení jehlanovitých prolisů na boku skříně.



Obr. 13: Dekly na střeše jsou bez prolisů úplně. Na jednom z nich je patrný špatně začištěný pozůstatek zřejmě po vtoku.

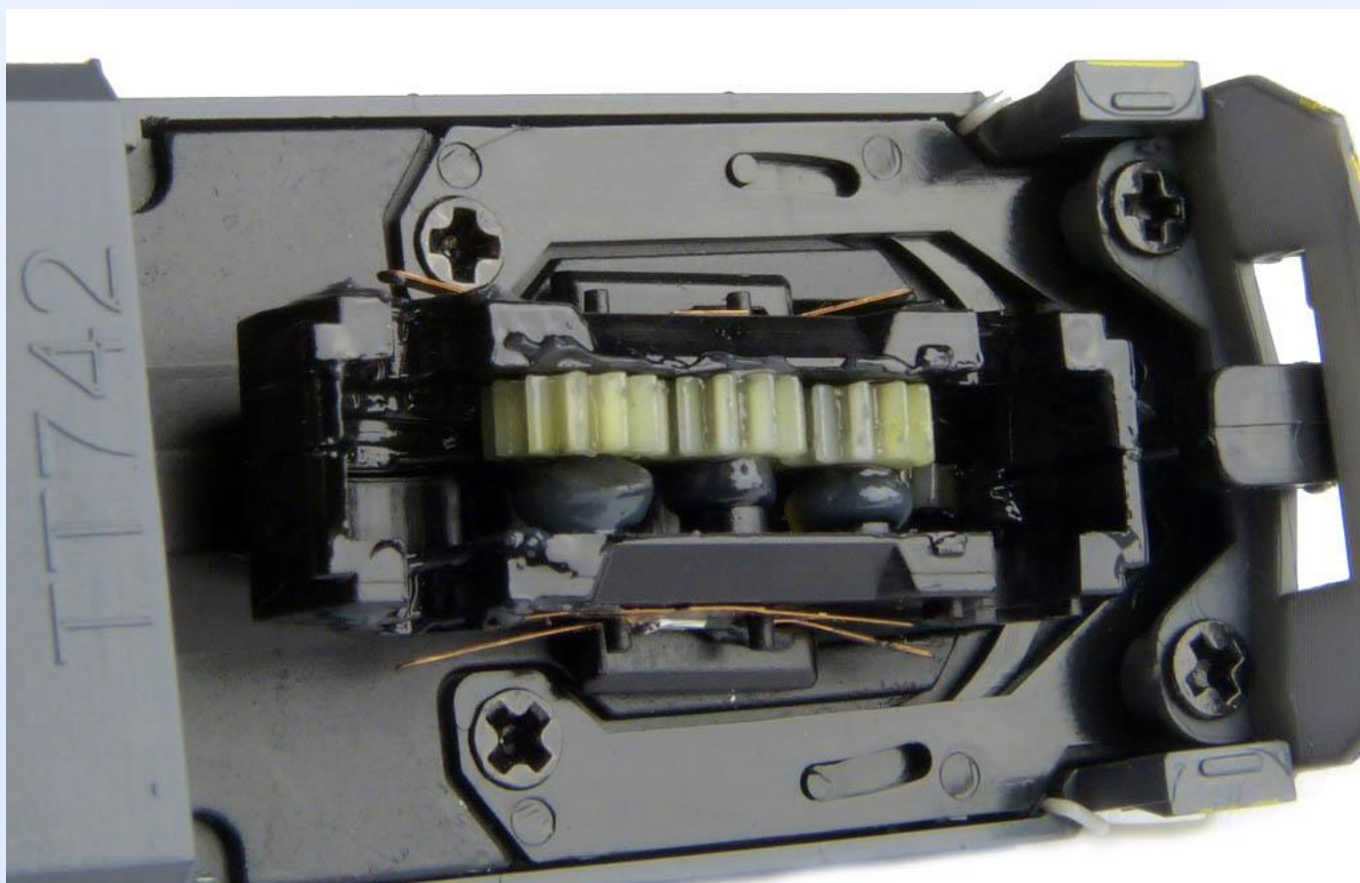


Obr. 14: Boční díly kabiny nelícují se zbytkem skříňě.





Obr. 15: Vnitřní uspořádání modelu.



Obr. 16: Odkrytý podvozek s příliš namazanými převody. Mazivo se dostává na kola a sběrače.



Obr. 17: Celkový pohled na model.



Obr. 18 a 19: Osvětlení modelu.





Obr. 20: Model v čele vlaku projíždí v krajinou.