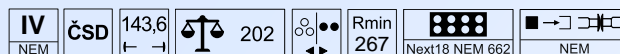




Stroj T 669.0, později 770, byl vyráběn podniky ČKD Praha a Strojárske a metalurgické závody Dubnica nad Váhom. Využívaly jej jak ČSD, tak průmyslové závody tehdejšího Československa. Sériová výroba probíhala v letech 1967–1969. Ještě v roce 1983 bylo však dodatečně vyrobeno 10 kusů pro široký rozchod. Celkem se na koleje dostalo 140 exemplářů. Lokomotivy byly vždy oblíbené pro svoji nenáročnost a spolehlivost a zřejmě i díky tomu jsou v provozu dodnes, většinou u soukromých dopravců. Vynikaly též dobrými adhezními vlastnostmi a vysokou tažnou silou. Používány byly/jsou jak při posunu, tak na traťových výkonech především v čelech nákladních vlaků. Hmotnost ve službě činí 114,6 t, délka sériových strojů je 17 240 mm, průjezdnost oblouky je minimálně 80 m, výkon 993 kW a maximální rychlost 90 km/h (výťah informací z Wikipedie).

Koncem roku 2018 se na trhu objevila motorová lokomotiva T 669.0 ČSD od firmy MTB. Konec konců, proč ne. Rakouské Roco program TT ukončilo, takže nehrozí, že by H0 zmenšilo, a u Pika také nevypadá, že by k tomu v nejbližší době mělo dojít. Kdo tedy Čmeláka chtěl mít, musel se spokojit s vlastní výrobou z odlitku či leptu. MTB nyní vyplnilo další mezeru v sortimentu tuzemských lokomotiv. Ohlasy jsou kladné i záporné, což je v případě tohoto výrobce již spíše tradice a vlastně se tomu ani nelze divit, neboť provedení modelů této firmy, obecně vzato, k tomu vyloženě svádí a modeláře tak dělí na dva tábory. Model zapůjčil pan Martin Stejskal.

MTB – kat. č. CSD T669-0084 TT



Vzhled a vybavení

Lokomotiva je uložena v molitanovém lůžku v kartonové krabici. Na dně nalezneme dokumentaci a v sáčku několik doplňků. Postrádám zde pomůcku pro demontáž skříně. Návod jasně uvádí, že skříň lze sundat pouze s její pomocí, ale přibalena není. Zřejmě výrobce předpokládá, že kdo si koupí Čmeláka, má už doma i Kocoura. Já ho však nemám, takže jsem si pro tyto účely narychlo vyřezal z měkkého dřeva klínek podobný tomu originálnímu a díky němu jsem skříň naprosto bez problémů a bez poškození sejmul.

Při pohledu na budku strojvedoucího asi do očí nejvíce praští tvar oken. Postrádají správně zaoblené rohy a chybí i jakákoli imitace těsnění. Navíc jsou dosti utopená skla vůči bočnici budky. Hrana střechy nad okny je mírně prohnutá a chybí šikmý přechod v rohu mezi bočnicí a střechou. Nepřesný je též hlavní reflektor, který by měl být vystouplejší. Subjektivně mi při pohledu na čela přijde vůči předloze jiné i zakřivení střechy na představicích. Při pohledu na zábradlí je toto více či méně vlnité, a teď mám na mysli vertikální směr. Po podrobnějším prozkoumání jsem odhalil příčinu, která tkví v nepřesnosti montáže. Některé sloupky jsou zasunuty nadoraz, jiné mají několik desetin rezervu, díky čemuž je zábradlí v těchto partiích výše. Pokus o dotlačení sloupků skončil neúspěšně. Stejně tak je o 0,6 mm vystouplý jeden z nárazníků. Ani ten není možné jednoduše úplně zatlačit, zřejmě je zalepený. Osazení nárazníků má celkově trochu rezervy. Buď jsou pootočené, nebo šikmo osazené, jak ukazují fotografie. Na zapůjčeném kusu jsem však neměl v úmyslu dělat žádné zásahy. Na pluhu chybí jedna lišta kvůli průchodu spřáhla, což je akceptovatelné.

Trvalou slabinou modelů MTB je povrchová úprava, která je pro mne spolu s jízdními vlastnostmi velice důležitá. Zahlédl a zaslechl jsem několik zmínek o tom, že povrchovka je v případě Čmeláka lepší než na předchozích modelech. Avšak osobně se k tomuto názoru vůbec nepřikláním. Žádný posun k lepšímu, který by stál za zmínku, nevidím. Přechod barev mezi střechou a skříní je nadále nepřesný, kostrbatý, opět se objevují jakési „pavučky“, konkrétně šedé na červených bočnicích, a k tomu i nečistoty v laku. Je také patrný mírný rozdíl v barvě na bočnicích budky v porovnání se zbytkem skříně, ne však co se týče odstínu, spíše lesklosti – budka je znatelně matnější a vypadá lépe. Popisky opět postrádají přesnost a ostrost, jsou rozpité, křivé a mají „duchy“. Paradoxně se tento jev více vyskytuje u těch větších a viditelnějších nápisů, jako je např. ČSD nebo řadová tabulka, přitom zde by se spíše dala očekávat přesnost. Soutisk barev na čelních řadových tabulkách se také nepovedl, na jednom čele je bílý rámeček mimo a červená barva je částečně vně. Obroučky světel by také šly nabarvit lépe. Zasklení horního reflektoru je na obou čelech mírně vyštípnuté, nebo možná špatně vylisované. Každopádně kousek chybí. Madla jsou kovová a dostatečně jemná.

Zkalibrovaná posuvka naměřila přes nárazníky **143,6 mm** (nikoli výrobcem udaných 142 mm), přepočtem ze skutečných 17 240 mm vychází prakticky tatáž hodnota, přesně 143,66 mm. Průměr celokovových kol je **8,5 mm**, tedy 1 020 mm po přepočtu, skutečný stroj má průměr kol 1 050 mm, v modelu by to mělo být 8,75 mm. Dvojkolí jsou zasazena v kuličkových ložiskách. To nemůže být na závadu, na druhou stranu si nemyslím, že by jejich použití nějak výrazně zlepšilo jízdní vlastnosti nebo životnost. Žádný z ostatních výrobců tento způsob nevyužívá, přesto si dovoluji tvrdit, že i když je jízda Čmeláka celkem dobrá, spousta jiných lokomotiv jezdí ještě lépe a ani u těch nejstarších a nejpoužívanějších modelů neregistruji žádné opotřebení v uložení os. Problém s jízdou modelů MTB bývá častěji v kardanech nebo ve špatném rozchodu, určitě však ne v uložení dvojkolí. Ale budiž, rozhodně to neberme jako negativum (pokud to nějak výrazně nezvyšuje cenu modelu).

Osvětlení je 3bodové čelní teple bílé a 2bodové koncové červené. Obstarávají jej na každém čele tři SMD ledky, spodní jsou 2barevné. Světlo však téměř všude prosvítá, a to značně, neboť ledky nejsou vůbec nijak odstíněny. Jsou osazeny na DPS proti otvorům ve světlech bez jakéholi vložky, která by alespoň částečně eliminovala průsvit skrz stěny. Partie okolo světel bude nutno zevnitř zatříť černou barvou. Na desce plošného spoje je zespodu umístěno rozhraní Next18S se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí kinematiky s vlastním spřáhlem MTB. Jejich chod je spolehlivý a garantují bezpečný průjezd všemi továrně vyráběnými poloměry oblouků s různými typy a délkami připravených vozů.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor s kónickým setrvačником o rozměrech přibližně 13 x 8 mm. Zvuk motoru dosahuje rozumné urovně, nijak neruší. Je slyšitelné valení kol po kolejnicích. Model je na můj vkus dosti přemazaný jakousi tmavou vazelinou, přesto je z převodů slyšet slabé „chroupání“. Jízda je i tak celkem dobrá, nikoli však vynikající. Výkon se od motoru přenáší pomocí kardanů přes převodovky na všech šest náprav. Bandáže zde použity nebyly a ani v balení není žádné náhradní bandážované dvojkolí. Tažná síla je ale podle mého soudu i tak naprosto dostatečná. Proud sbírají čtyři dvojkolí, a to vždy první a třetí na každém podvozku. Příprava na sběr ze středních dvojkolí na podvozku je, stačí přihnout plíšky, v továrním stavu však střední dvojkolí nesbírají, byť jsem po sundání krytu podvozku měl na první pohled pocit, že by sbírat měla. Několikeré zkoušení mé pocity bezpečně vyvrátilo.

Průjezd obloukem o poloměru 267 mm je bezproblémový. Model má kovový rám a váží **202 g** (váženo na kalibrované váze). Rozjezd nastává při napětí cca **2,4 V** rychlostí **8 km/h** s odběrem proudu **103 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá **101,7 km/h**, odběr proudu je **160 mA**. Předloha jezdila maximální rychlostí 90 km/h, těch model dosahuje při napětí **10,8 V** s proudem **150 mA**. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je **30 mm**. Vše měřeno po hodinovém zjetí modelu v každém směru.

Závěr

Je škoda, že i další kůň ze stáje MTB trpí nemocemi, které už mohly být za dobu, kdy firma vyrábí nepochybně zajímavé lokomotivy našich drah, vyléčeny. Povrchovka je stále na můj vkus nedostatečná a tvarové nepřesnosti zbytečné. Zmiňovat střešní prolisy, které jsou opět znázorněny jen kříží, asi nemá smysl. Kdyby tam nebyly vůbec, bylo by to lepší a v některých případech zřejmě i reálné. Stejně tak je chronickým neduhem průsvit světel. Bez úpravy svépomocí se neobejdete. Možná působím trochu zaujatě, ale není tomu tak, svá tvrzení vždy dokládám fotografiemi a měřeními, ale byl bych radši, kdyby tomu tak nebylo a já mohl převážně chválit. I přes zde uvedené skutečnosti vím, že model si své kupce našel a dělá radost nejednomu modeláři. Jsou-li majitelé spokojeni, budiž. Jsem si vědom toho, že ne každý má tak vysoké nároky, navíc pokud někdo není schopen si model postavit, ale přesto jej chce, je toto jediná volba. Nepředpokládám, že by Čmeláka továrně vyrobil někdo další. Jen si myslím, že za 4 500 Kč by model neměl tyto stále se opakující nedostatky mít.

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

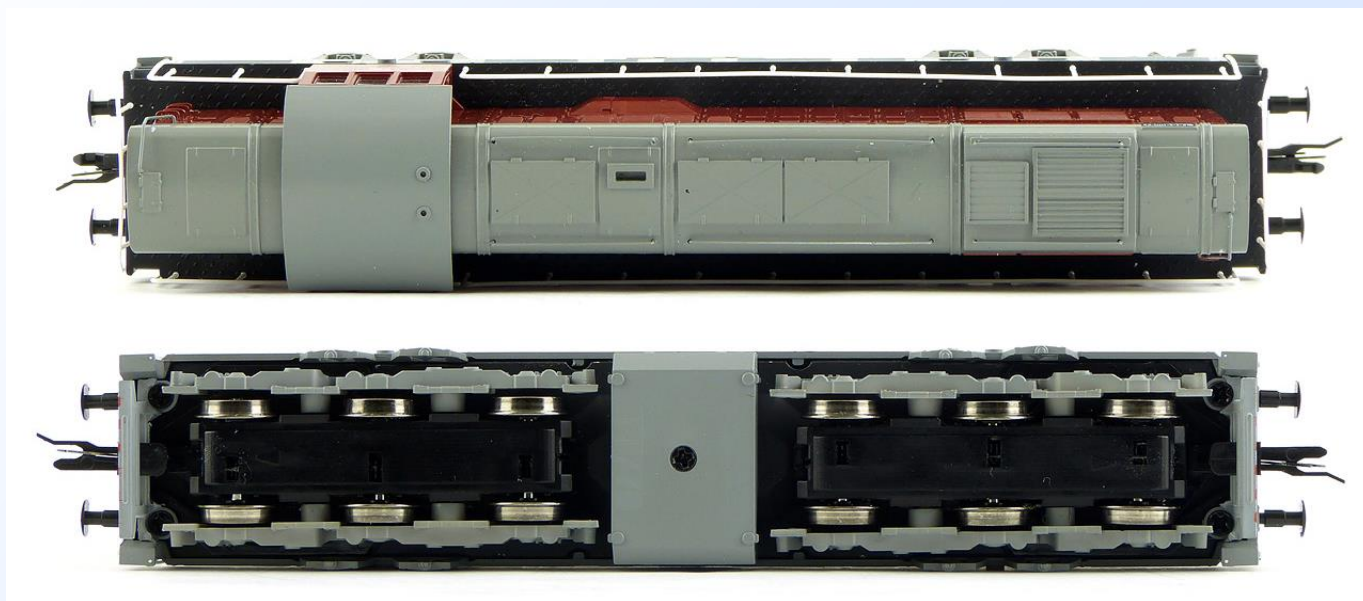
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy. Špatný soutisk, nerovnost a rozmazanost řadových tabulek nelze přehlédnout.



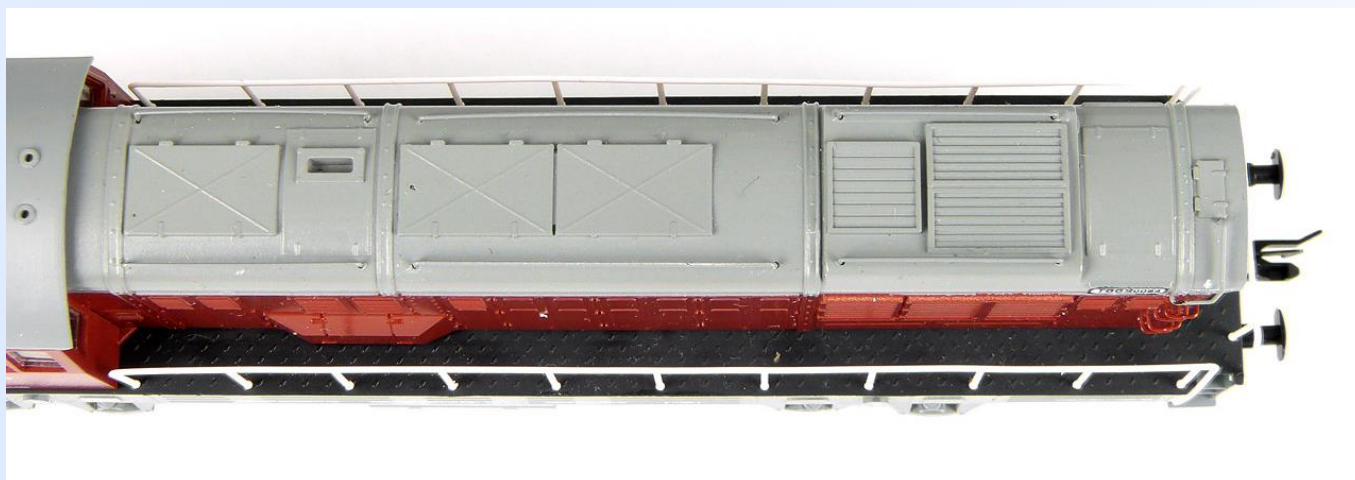
Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohled.



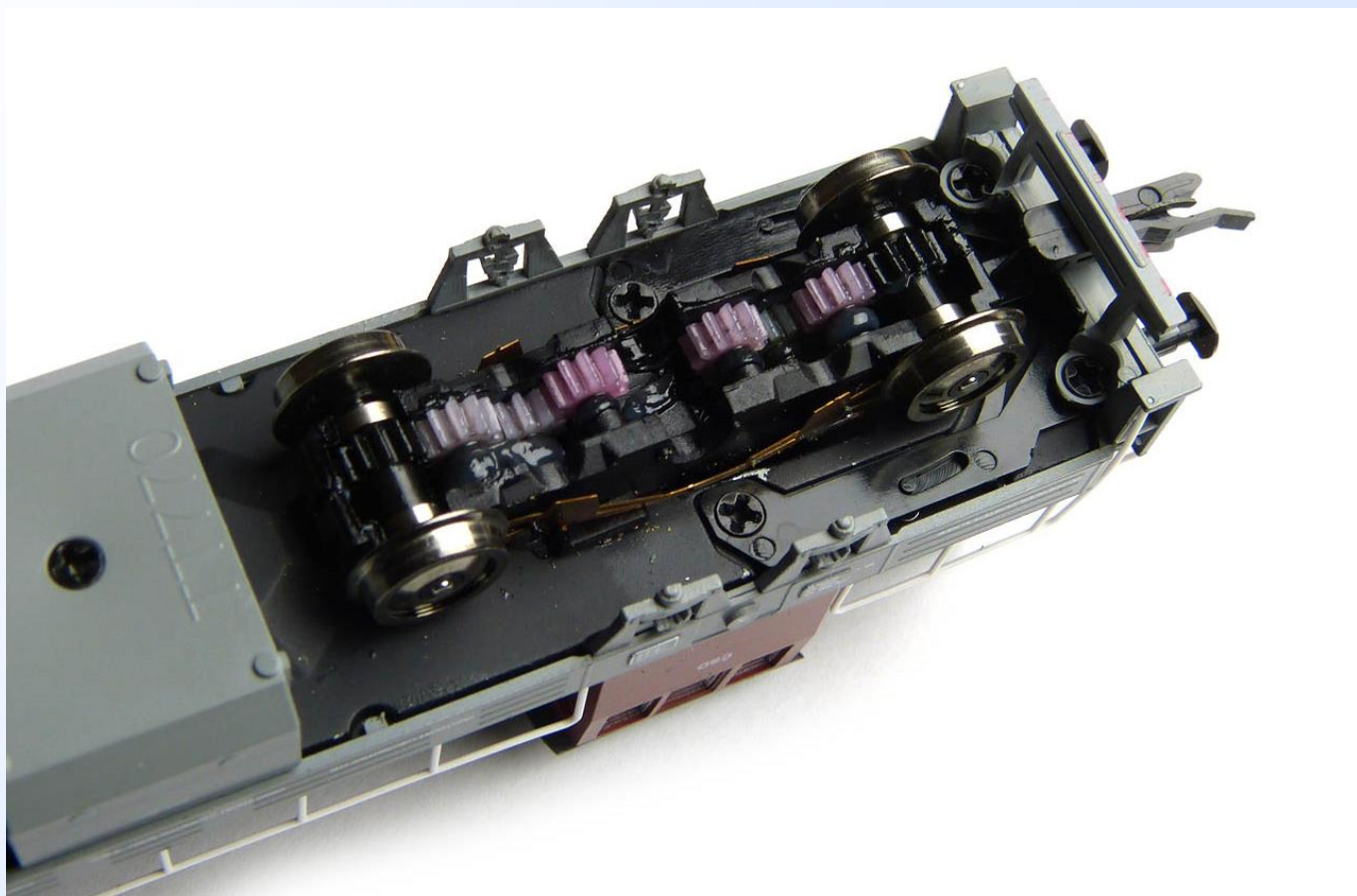
Obr. 7: Detail popisků na části bočnice. Je dobře patrná neostrost.



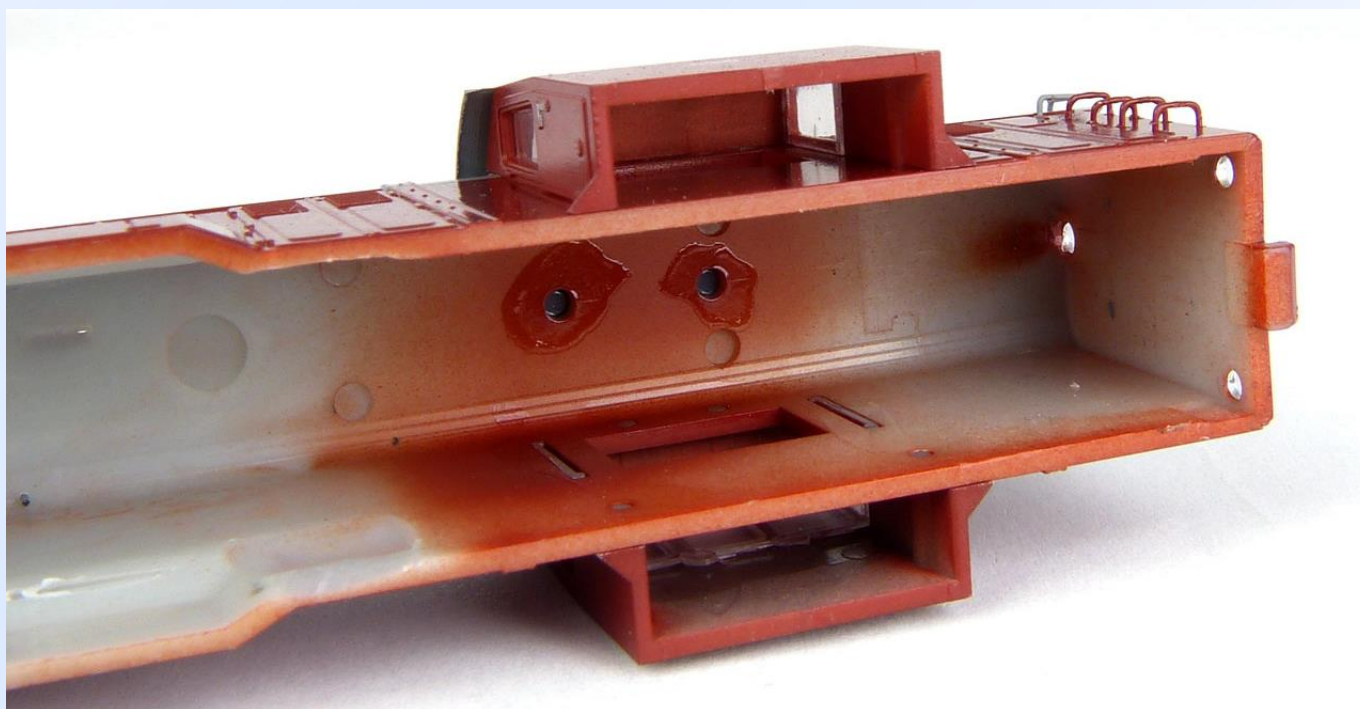
Obr. 8: Pavučinky šedé barvy na červených bočnicích



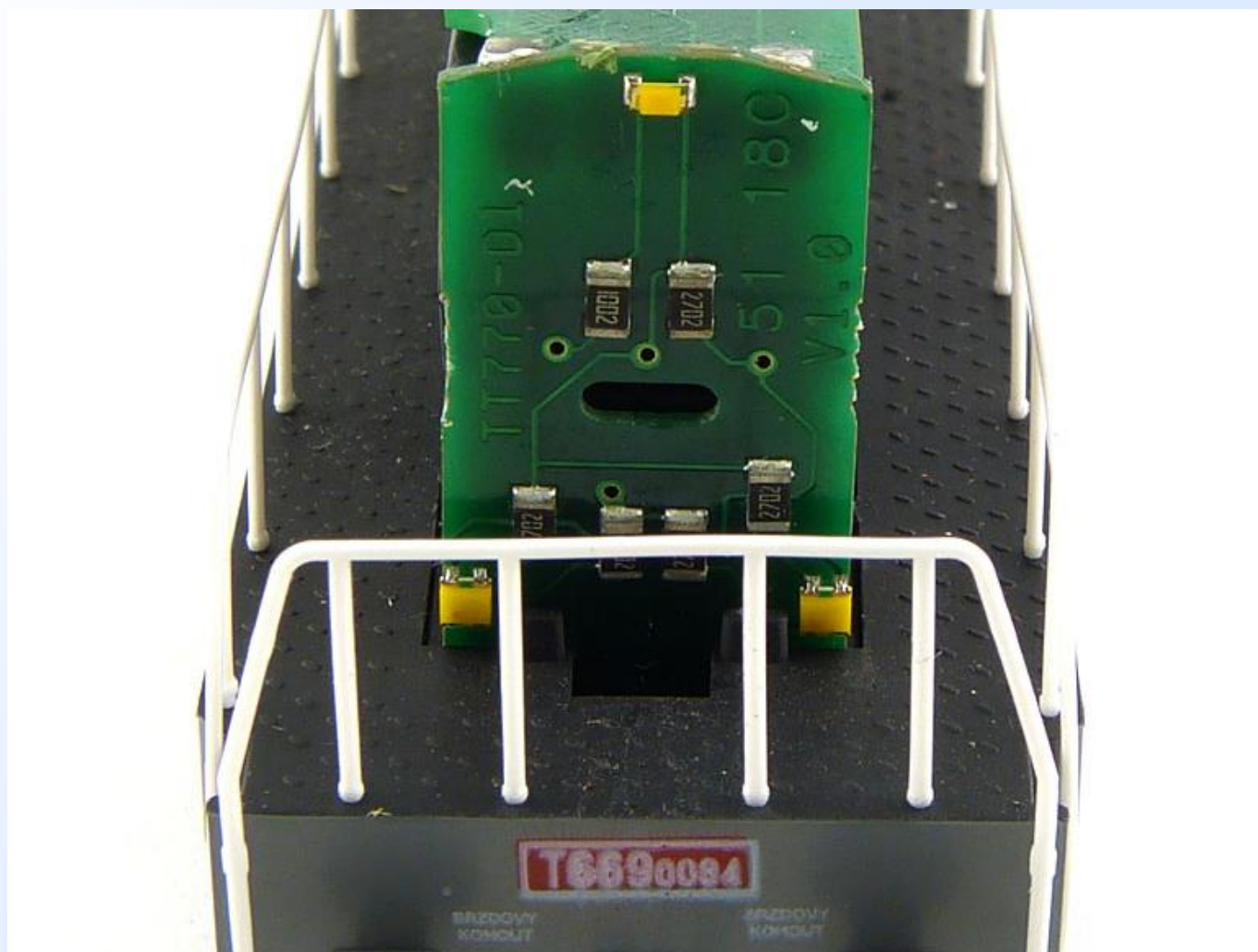
Obr. 9: Detail střechy. Prolisy jsou opět znázorněny jen vystouplými kříži.



Obr. 10: Dvojkolí s ložisky a sběrače. Podle tohoto obrázku by se dalo usoudit, že i prostřední dvojkolí bude sbírat proud, ovšem opak je pravdou.



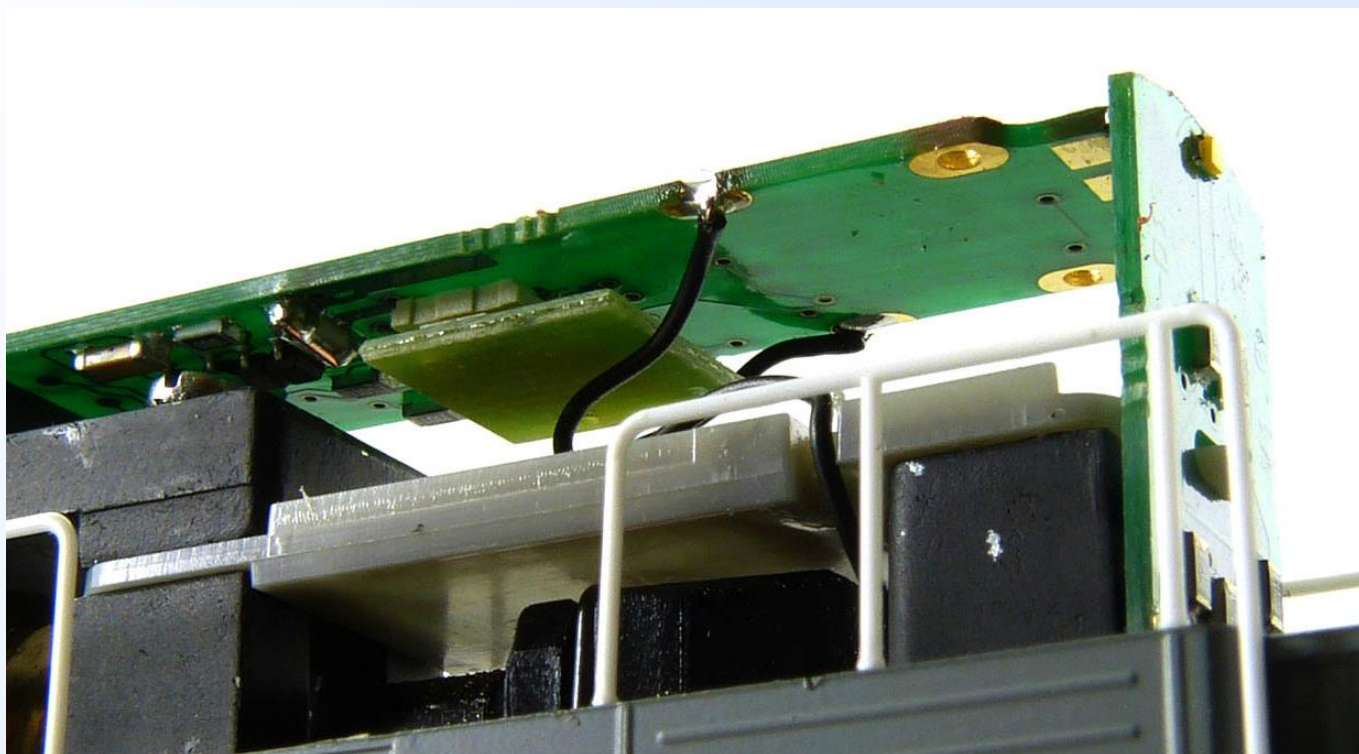
Obr. 11: Vnitřek skříně. Boky budky jsou doplněny jako samostatné díly.



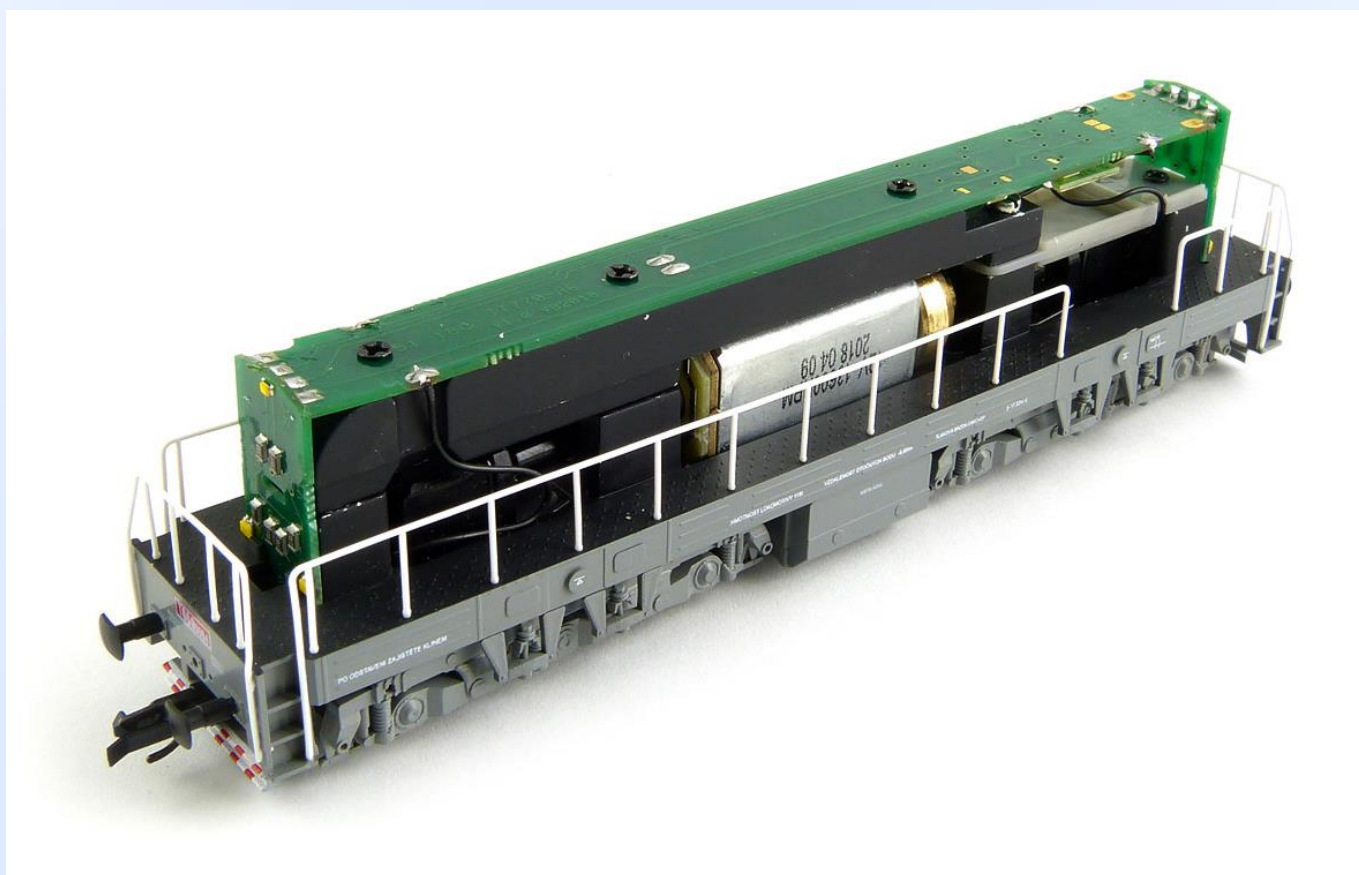
Obr. 12: Čelní DPS s ledkami. Není zde žádná vložka, která by omezila průsvit světla skrz stěny skříně. Na snímku je též patrná nerovnost čelního zábradlí.



Obr. 13: Motor se setrvačnickem.



Obr. 14: Rozhraní s analogovou propojkou na spodní straně hlavní DPS.



Obr. 15: Celkový pohled na pojezd modelu.



Obr. 16: Průsvit světel.



Obr. 17: Celkový pohled na model.



Obr. 18: Celkový pohled na model.



Obr. 19: Čmelák na diorámatu.