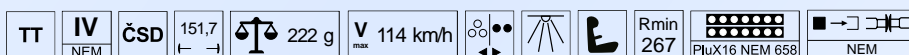




Lokomotivy řady T 678.0 jsou dieselové lokomotivy s elektrickým přenosem výkonu. Vyráběly se v ČKD v letech 1961–1964. Celkem spatřilo světo světa pouhých 17 kusů, další dodávky ČSD zastavily ve prospěch lokomotiv řady T 679.1 sovětské výroby. Lokomotiva má dva třínápravové podvozky, hnané jsou všechny nápravy. Nejvyšší povolená rychlost je 100 km/h. Určeny byly pro nákladní vozbu. V letech 1962–1965 byly vyrobeny také shodné lokomotivy vybavené parním generátorem pro vytápění osobních vlaků, jejichž hmotnost byla vyšší o 3 tuny, tedy 114 tun, a označeny byly jako řada T 679.0. Výborně se osvědčily při postrku na sklonově náročných tratích, kde pomáhaly především strojům řady T 679.1, jež se objevovaly v čele nákladních vlaků. (Zdroj: Wikipedie)

Na koleje TT se lokomotiva dostala díky firmě MTB, která model ve třech provedeních představila na podzim roku 2023. Jedná se o poměrně zdařilý počín, který však v některých ohledech stále dodržuje zajeté zvyklosti, i když v mnohem menší míře, než je tomu u většiny dalších modelů. Za zapůjčení děkuji panu Markovi Trejbalovi.

MTB - kat. č. CSD T678.017



#### Vzhled a vybavení

Model je zabalen v molitanovém lůžku v kartonové krabici. Obalen je páskem igelitu a shora překryt pěnovou vložkou. Ochrana je dostatečná. Přibaleny jsou doplňky. Pod lůžkem se nachází dokumentace s pokyny pro údržbu, montáž doplňků, digitalizaci a ozvučení.

Povrchová úprava je na poměry MTB celkem dobře provedená, nicméně i zde se najdou nedostatky, byť nejsou na první pohled pouhým okem viditelné. Patří mezi ně známé pavučinky barvy, které zasahují do barvy sousední. Vidět je to na boku a rohu jedné kabiny. Nad bočními okny stanoviště je pak střecha částečně nabarvená jiným odstínem šedé. Vypadá to jako ručně štětcem opravovaný lak. Těžko soudit, proč to tak je. Oranžová barva na bočnici končí pod střechou moc vysoko. Nemá být zároveň s horní hranou dveří, za nimi má být odskok níže. Oblouk přechodu barev na jednom čele je nesymetricky posunutý k jedné straně, viz porovnání na obrázcích 3 a 4. Pod okny vždy na pravé straně nepřesně navazují oranžové proužky. Některá madla na čelech jsou křivě osazena, navíc bych řekl, že jejich otvory jsou zbytečně velké, neboť je kolem všech madel, i bočních, ještě dost prostoru. Naopak se zlepšily obroučky světometů, které jsou bezvadně nabarvené. Popisky jsou celkem ostré a čitelné, jen někde občas chybí diakritika. Soutisk na logu ČKD je perfektní. Chybí těsnění v rohových a imitace stěračů na čelních oknech. Velmi pěkně jsou vyvedeny střešní ventilátory i boční větrací mřížky. Hvězdy na čelech jsou plastické, dosazené jako separátní díl.

Sejmutí skříně je jednoduché. Stačí odehnout bočnice a skříně z rámu vytáhnout vzhůru. Pozor na závěsky, jsou dolepené zvláště a může dojít k jejich ulomení. Uvnitř je dosti zjednodušené stanoviště v zelené barvě, hlavní DPS s rozhraním PluX16 a čelní DPS, propojené flexibilním vedením. Pod hlavní DPS se nachází motor se setrvačkem. Osvětlení zajišťují dvoubarevné ledky pro poziční světla a teplé bílé ledky pro reflektor a osvětlení stanoviště. V analogovém režimu se přední světla rozsvěcí při 2,7 V, zadní při 1,7 V. Posunem k lepšímu je fakt, že světla neprosvítají skrz skříně. Na čelech se nacházejí kinematiky se spřáhlem MTB, fungují naprosto spolehlivě.

Model měří přes nárazníky 151,7 mm, výrobce uvádí 152 mm. Ze skutečných 18 000 mm přepočtem získáme 150 mm, lokomotiva je tedy téměř o 2 mm delší. Hmotnost činí 222 g.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru vedou kardany a přes převodovku je poháněno všech 6 dvojkolí lokomotivy. Na žádném z nich nenajdeme bandáže. Převody jsou plastové, na osičkách jsou ložiska. Sběr proudu zajišťují čtyři dvojkolí, vždy první a třetí na podvozku. Přiléhají na kola zezadu. Přihnutím sběračů lze sbírat proud i z prostředních. Jízda je plynulá, relativně tichá, jen je občas z převodů slyšet slabé „chroupání“, a to i po půlhodinovém zajíždění v každém směru. Jízda s 10vozovým vlakem o 30 nápravách na sklonu 42 ‰ je na hranici prokluzu, zde se již začíná projevovat absence bandáží. Na druhou stranu asi jen málokdo má na kolejišti takové stoupání.

Model bez zaváhání projíždí oblouk o poloměru 267 mm, výrobce zmiňuje 280 mm. Rozjezd nastává při napětí 1,4 V rychlostí 4,5 km/h s odběrem proudu 55 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 114 km/h, odběr proudu je 96 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 100 km/h, těch model dosahuje při napětí 10,3 V a odebírá 67 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 73 mm.

#### Závěr

Ačkoli by se mohlo zdát, že je v článku zmíněno dost nedostatků, hodnotím model jako velice zdařilý. Zmíněné věci jsou většinou běžným pohledem nepozorovatelné a prozradí je až detailní fotografie, což bude vadit asi jen málokomu. Po nulkové Bobině, která mne také mile překvapila, je i tento model velice pěkný a mé osobní nároky na povrchovou úpravu i jízdní vlastnosti celkem splňuje. Navíc je fotogenický a s vlakem nákladních vozů např. ze stavebnic SDV nadělá opravdu hodně parády.

Více informací o předloze naleznete na [Wikipedii](#).

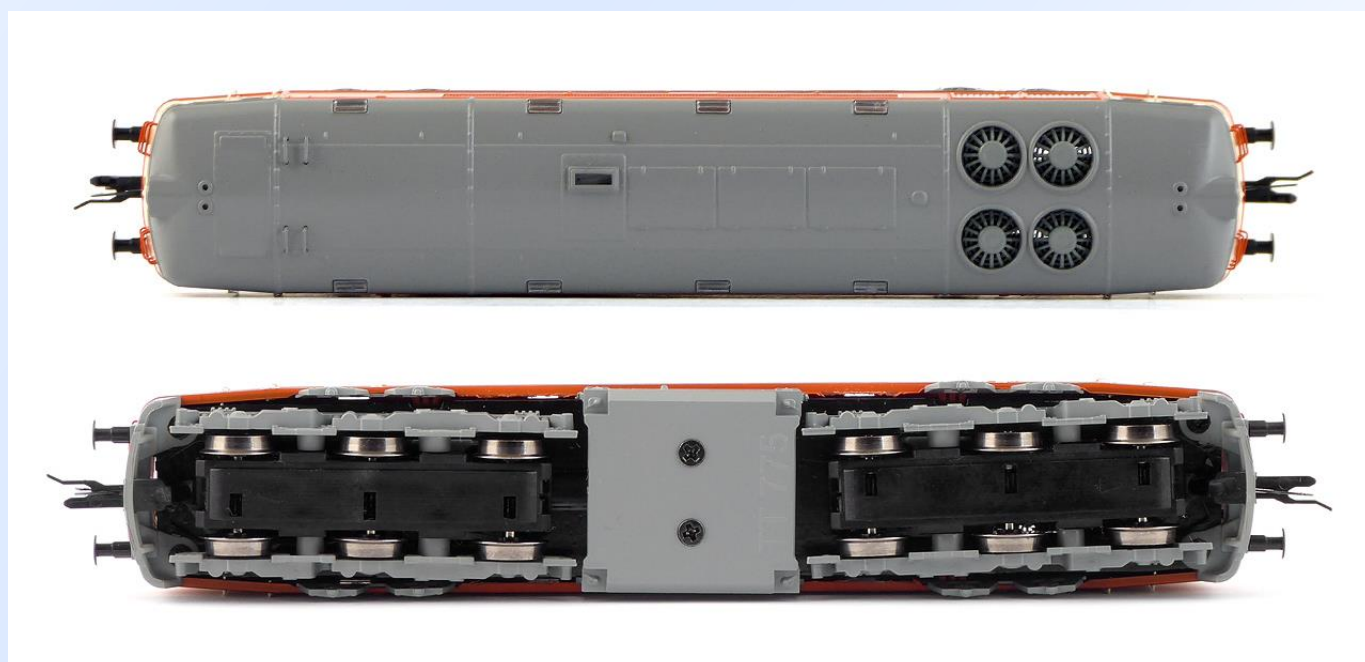
## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy. Vidět jsou různě osazená madla, na snímku 4 pak i posun oblouku pod hvězdou k jedné straně.



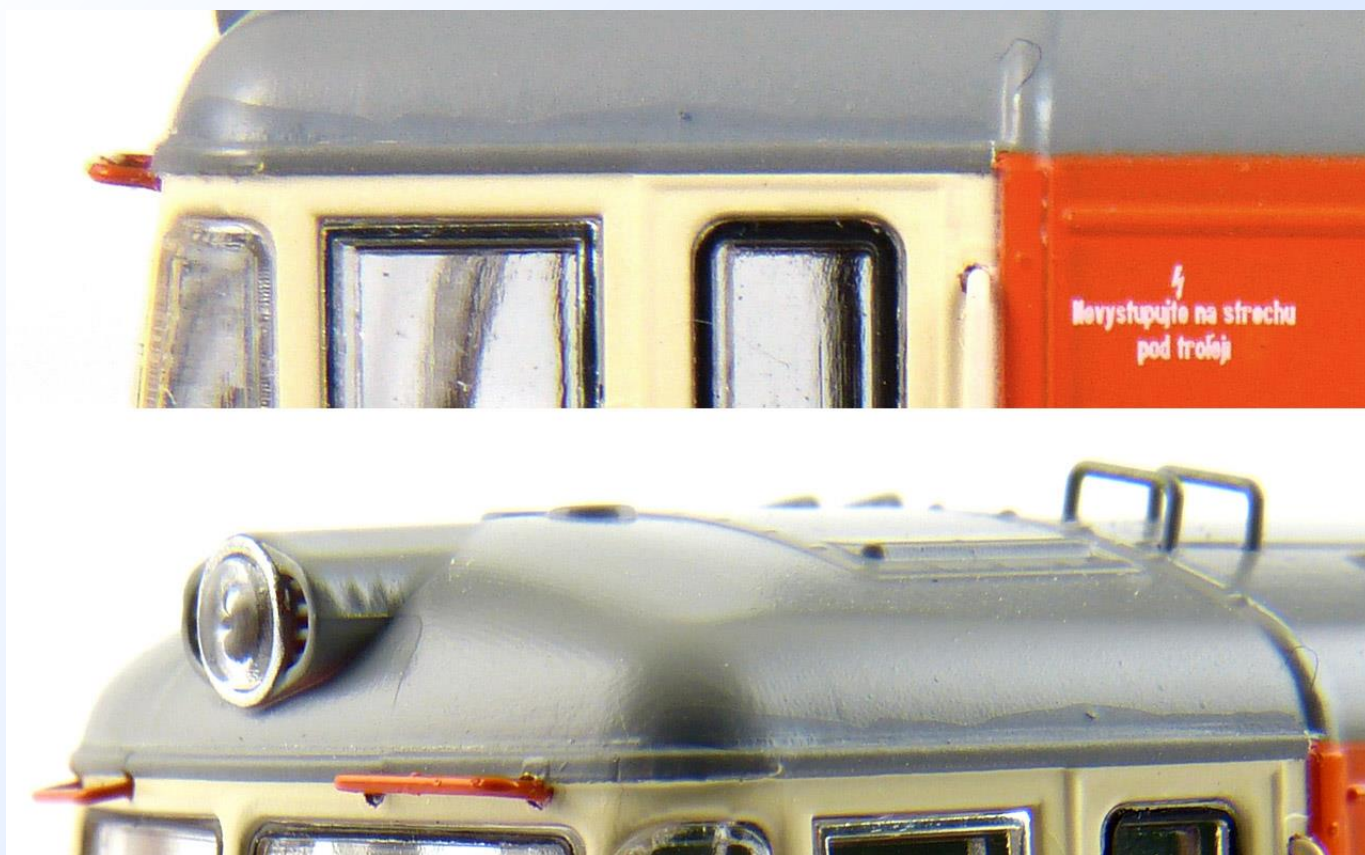
Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohled.



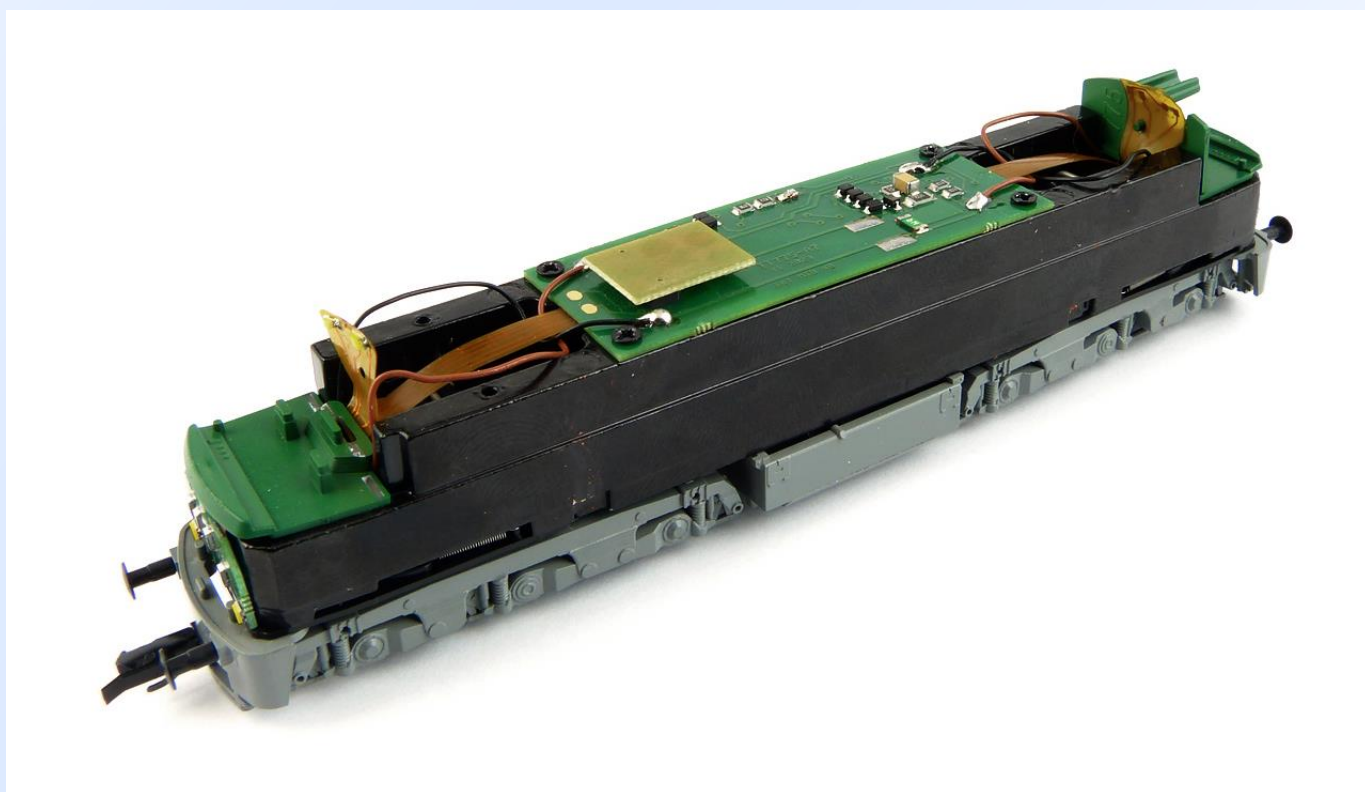
Obr. 7: Barevné pavučinky a nepřesně navazující proužky, různý sklon čelních madel.



Obr. 8: Detail boku kabiny.



Obr. 9 a 10: Odlišný odstín šedé nad bočními okny kabiny.



Obr. 11: Odkrytý pojezd.



Obr. 12: Detail převodů a ložisek v podvozku.



Obr. 13: Sběrače proudu. Přihnutím lze získat sběr i ze středního dvojkolí.



Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15: Celkový pohled na model.