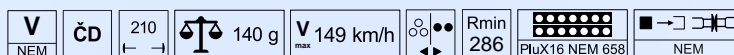




Motorové vozy řady 842 (původní označení bylo M 273.2, ale nikdy se použilo) byly pro České dráhy vyráběny Moravskoslezskou vagónkou ve Studénce v letech 1993 a 1994. Dva prototypy vznikly ještě pro ČSD v roce 1988, o rok později se dostaly do zkušebního provozu. Vozy jsou osazeny dvěma motory LIAZ, každý s výkonem 212 kW, a hydromechanickou převodovkou Allison HTB 741 R (prototypy měly původně převodovku Praga 4 AB 120), jež je s motory přírubově spojena. Uspořádání pojezdu je (1A)´(A1)´, maximální rychlost 100 km/h, přes nárazníky měří 25 200 mm a váží 46 tun. *(Výtah informací z Wikipedie.)*

Firma MTB nabídla model ve velikosti H0, později představila na veletrhu v Lipsku i menšího sourozence ve velikosti TT. Nebyl předem avizován. Zájemci měli možnost si jej tam rovnou koupit, a to, jak je již zaběhnutou praxí, za znatelně nižší cenu, než za jakou je nabízen v tuzemských obchodech. Model zapůjčil pan Martin Stejskal.

MTB – kat. č. ČD 842-004 TT



Vzhled a vybavení

Motorový vůz je zabalen v igelitové fólii a vložen do molitanového lůžka v kartonové krabici. Přiloženo je v sáčku několik doplňků. Žádná dokumentace se u modelu nenachází. Netuším, je-li to záměr, protože byl model určen pro prodej na německém veletrhu, nebo zda šlo pouze o opomeutí, každopádně ani jeden ze tří modelů MTB v Lipsku zakoupených a mně zapůjčených dokumentaci v krabici neměl. Nepodařilo se mi ani dostat do útrobu modelu. Přestože jsem si zajistil všechny zámky slabými kartami, aby nezaskakovaly zpět, rámu se ze skříně ani nepohnul. Nevím, jestli byl v nějakém místě nedopatřením přilepen, nebo to bylo díky těsnosti ledek k čelu, jako tomu bylo např. u Kocoura, každopádně sejmout se mi jej nepodařilo. Vzhledem k tomu, že šlo o zapůjčený model, netrápil jsem jej ani sebe a vnitřek prostě nafotil. Uvidíme, jak si poradí kolega, až bude digitalizovat.

Motorák oplývá zbytečnými nepřesnostmi, které kazí jeho typický vzhled. Šedá barva střechy začíná výše, díky čemuž se okna zdají menší. Je to však spíše klam. Přesné rozměry oken předlohy sice nemám, ale odchylka asi nebude velká, protože při poměření s výkresem převedeným do měřítka je rozdíl v šířce oken cca 0,3 mm a ve výšce 0,1 mm. To bych toleroval. Celková šířka skříně činí 25,6 mm, přepočteno ze skutečných 2850 mm je ale 23,75 mm. Zde je rozdíl opravdu velký a ať přemýšlím, jak přemýšlím, nevidím rozumný důvod, proč tomu tak vlastně je.

Kvalita povrchové úpravy je na tomto modelu lepší než na většině předešlých. Popisky jsou (kromě čísel vozu na čelech) ostré a čitelné. Nedostatků se však najdou v podobě některých nedotisknutých symbolů, v nerovnosti okraje pruhy, ale také ve špatně zvolené barvě rámu oken – ty jsou potisknuty leskle stříbrně, resp. chromově, mají být spíše matné, hliníkové. Navíc se rámy odírají. Již při pohledu do krabice na nich měl model, aniž bych s ním jakkoli manipuloval, místy setřenou barvu. Krémový pruh je o 1 mm vyšší (6 mm), spodní okraj má níže a je to vidět na první pohled. Při přechodu na čela na rozích odskakuje výše. Madla otvírání dveří jsou nedotisknutá, zůstal v nich červený střed, a ve mřížce v bočnici rovněž prosvítá červená barva. Mírně se oproti barvě pruhy liší i barva přechodových můstků na čelech. Mřížka ve střeše nad pravými bočními okny stanoviště má být naopak červená, ale je nabarvená na šedo s celou střechou. Totéž se týká čelníku. Madla u dveří jsou různě hluboko uzasena, spodní konec je výše, než by měl být, a jejich tvar vůbec neodpovídá předloze. Působí poněkud humpolácky. V tomto případě bych raději přivítal pouze naznačená madla přímo na skříně a nabarvená patřičnou barvou. Stejně tak se moc nepovedly schůdky pod stanovišti, jsou velmi silné. Chápu, že kvůli použitému materiálu musí být robustnější, ale mohou-li být madla z kovu, proč neosadit schůdky z lepu? Při pohledu z boku nelze přehlédnout povislé nárazníky. Vůz je vybaven interiérem se sedačkami v červené barvě, mají být ale hnědé. Naznačení čalounění samozřejmě chtít nemůžeme, ale správné barevné provedení sedaček, a to tím spíše, je-li model vybaven vnitřním osvětlením, by dodrženo být mělo. Celková délka přes nárazníky je 210 mm a odpovídá přepočtu. I vzdálenost otočných čepů zdá se být v pořádku, tu jsem ale měřil pouze orinetačně. Průměr celokovových kol je **7,65 mm**, tedy 918 mm po přepočtu, v reálu je to 840 mm, to odpovídá modelovému 7 mm.

Osvětlení je 3bodové čelní a 2bodové koncové. Obstarávají jej na každém čele tři teple bílé a dvě červené ledky. Barva světla horního reflektoru se mírně liší od spodních poziček, je více do žluta. Světlo na čelech neprosvítá, ale skrz bočnice na čtyřech místech značně proniká osvětlení interiéru. Na desce plošného spoje je umístěno rozhraní PluX16 se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí spolehlivě fungující kinematiky s vlastním spřáhlem MTB.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je veden na dvě nápravy jednoho podvozku. Bandáže na modelu ani v krabici nejsou. Zvuk motoru nijak neruší, motorák jede relativně potichu. Před zjetím byla jízda při vyšších rychlostech velice neklidná, model se třásl. Po zjetí se však znatelně zlepšila a hodnotím ji jako dobrou. Proud sbírají všechna čtyři dvojkolí. Hnaný podvozek nemá vůbec žádnou výkyvnou vůli, jediný pohyb, kterého je schopen, je natáčení kolem svislé osy.

Vůz lehce projede oblouk o poloměru 286 mm, výrobce udává 280 mm. Váží **140 g**, rozjezd nastává při napětí cca **1,2 V** rychlostí **9 km/h** s odběrem proudu **45 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá **149 km/h**, odběr proudu je **75 mA**. Předloha jezdí maximální rychlostí 100 km/h, těch model dosahuje při **8 V** s proudem **55 mA**. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je **130 mm**. Vše měřeno po dostatečném zjetí.

Závěr

Rozhodně došlo ke zlepšení povrchové úpravy, jízda po zjetí je také dobrá, ale jak už bylo uvedeno, některé typické prvky nejsou správné a šířka skříně větší téměř o 2 mm také z mého pohledu nemá opodstatnění. Velkou bolestí nejen tohoto modelu je rovněž prosvítání skříně. Motorák 850 tím netrpěl, ale např. loni popisovaný Čmelák nebo další z novinek, motorový vůz SN61 PKP, prosvítají také. Tuto chybu považuji za neodpuštělnou, celkový dojem z modelu to dosti sráží. Možná jsem v některých ohledech příliš přísný, možná působím zaujatě (avšak nejsem, nemám k tomu důvod), ale za nemalé peníze je zde „much“ pořád více, než je zdrávo. Poptávka po těchto jedinečných vozidlech našich tratí je však vysoká, takže jaksi výrobci chybí motivace vyvarovat se de facto stále stejných, dokola se opakujících chyb a nedostatků.

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

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



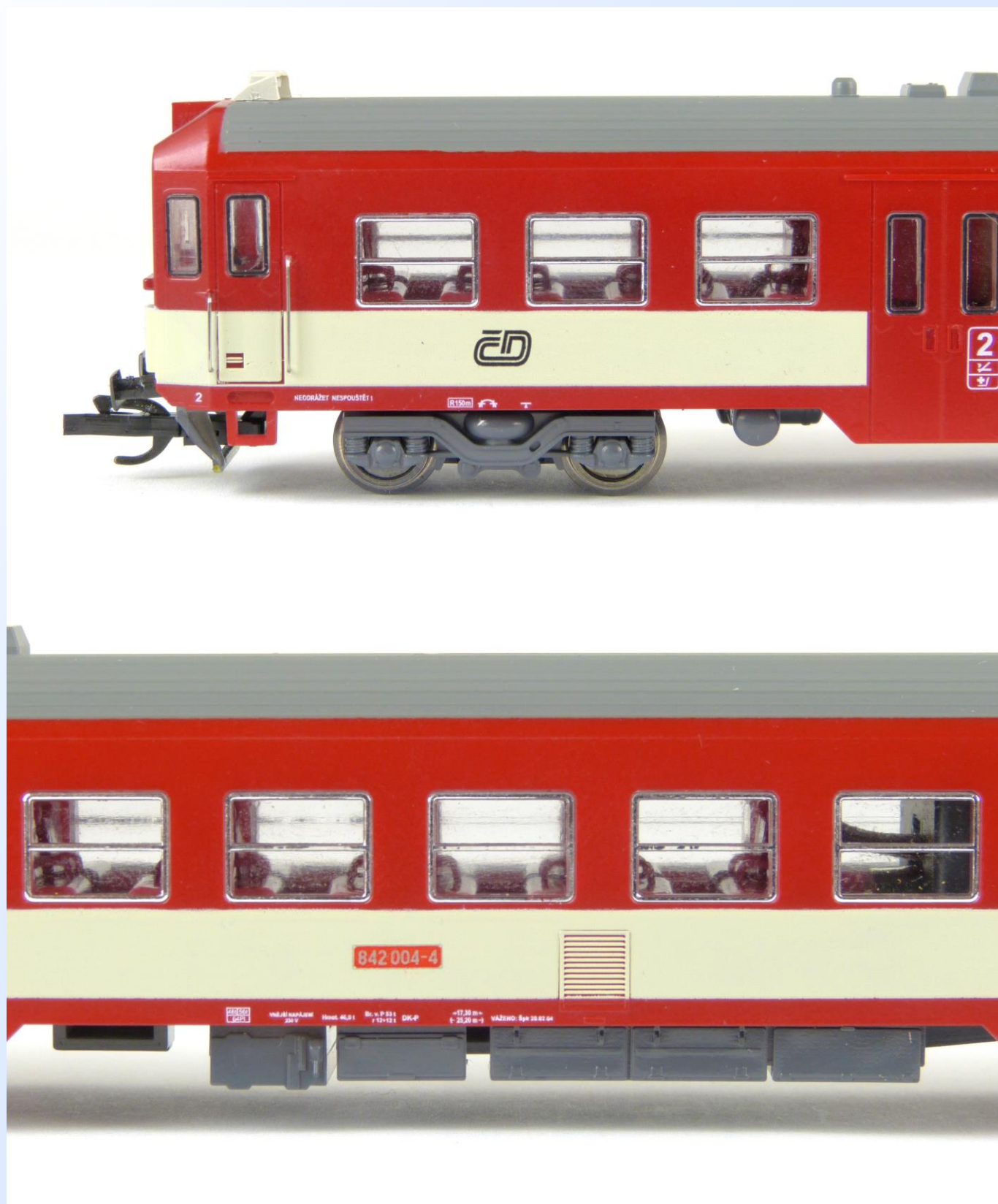
Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



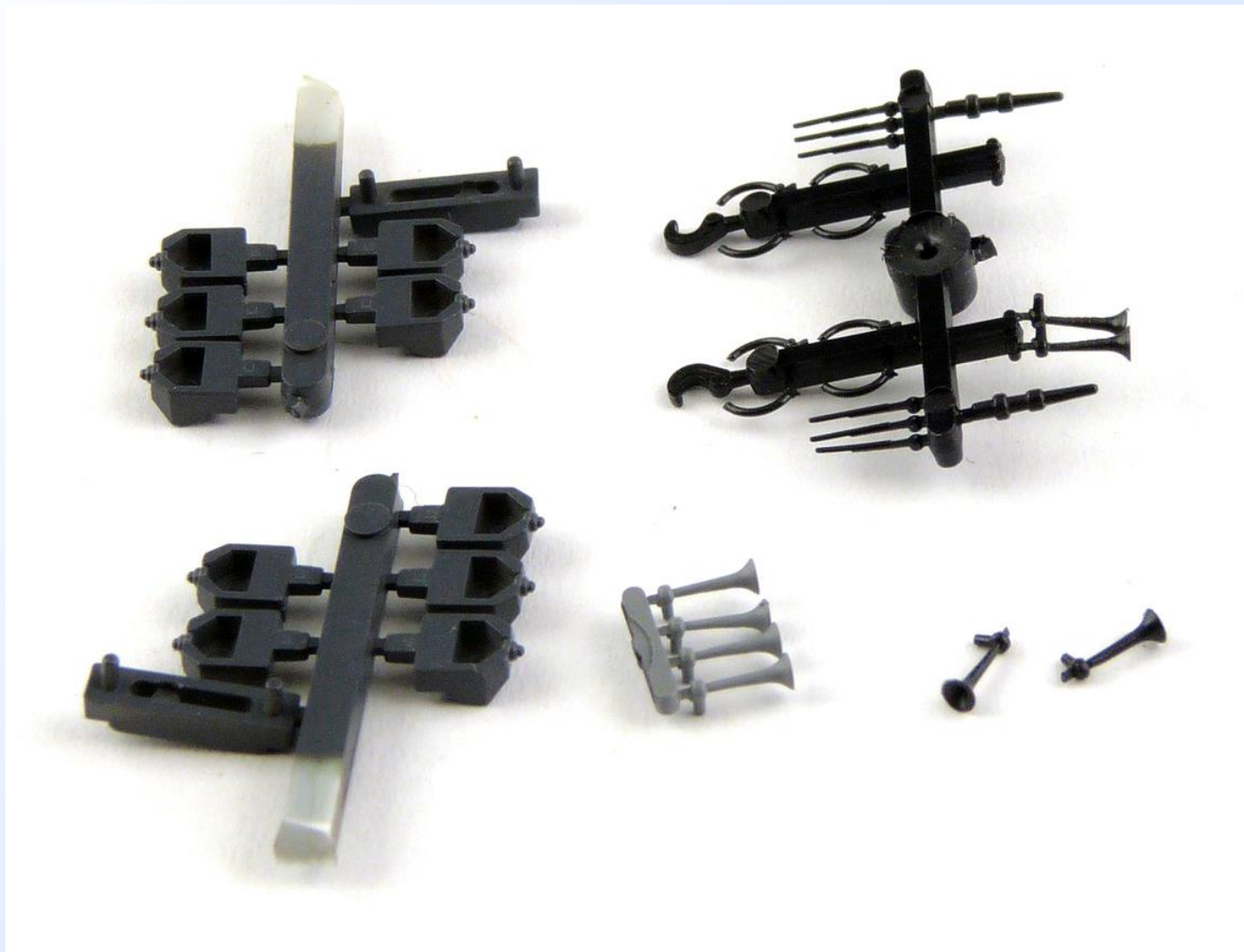
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



Obr. 5 a 6: Pohled na střechu a spodek vozu.



Obr. 7 a 8: Detailnější pohledy na bok vozu.



Obr. 9: Přiložené doplňky.



Obr. 10: Celkový pohled na model.



Obr. 11 a 12: Čelní a koncové osvětlení modelu.



Obr. 13: Ukázka prosvítajícího vnitřního osvětlení.



Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15: Model na diorámatu.



Obr. 16: Model na kolejišti.