



Motorové vozy řad 850 a 851 byly vyráběny v 60. letech ve Vagónce Tatra Studénka. U ČSD byly zařazeny pod původním označením M 286.0 a M 286.1. Využívaly se na vozbu rychlíků a osobních vlaků na neelektrifikovaných tratích. Vyráběly se v letech 1962 až 1968, z bran závodu vyjelo celkem 89 (52 a 37) kusů. Nejvyšší rychlost byla 110 km/h, výkon 515/588 kW, přenos výkonu hydrodynamický, délka přes nárazníky 24.790 mm, služební hmotnost prázdného vozu byla 50,5 t, obsazeného 55,5 t.

Firma MTB se chopila příležitosti a tuto klasiku našich tratí, konkrétně číslo 851 028-1, zmenšila do velikosti TT. Vývoj sice po ohlášení modelu usnul, ale nyní došlo na jeho dokončení a v současnosti se model dostal na trh. Jak rychle k prodejčům dorazil, tak rychle byl vyprodán. Zájem byl veliký. Zkusme se nyní podívat, jak se motorový vůz podařil. Model zapůjčil Martin Stejskal.

MTB - kat. č. TT851-028



Vzhled a vybavení

Vůz je zabalen v klasické krabici s molitanovými výstelkami, které zajišťují dostatečnou ochranu. Pouze zvrchu je vložena slabá pěnová vložka. Na dně krabice leží dokumentace, přibaleny jsou též doplnkové doplňky, jedno bandážované dvojkolí a prvky na čela modelu v podobě pluhů a hrazdiček. Po jejich osazení majitel modelu zůstane zřejmě nevěřícně koukat. Hrazdičky jsou totiž špatně vylišované. Mají sloužit jako jakási podpěra kinematiky, ale při jejich správném nasazení kinematice překážejí v levém směru pohybu, takže kinematika zadržává. Řešením je mírné povolení šroubku. Neřeší se tím ale problém křivosti hrazdičky. Více napoví foto. Rozdíl mezi stranami je 0,8 mm. Na modelu je z výroby namontovaná záslepka pro případ, že by modeláři nechtěli použít spřáhla. Ta jsou trochu odlišná od standardních spřáhel německé výroby. Ani v jedné ze šachet se háčky nepohybují úplně volně, zůstávají viset v horní poloze.

Při prvotním zhlédnutí modelu jsem měl pocit, že se zlepšila povrchová úprava. Při podrobnější prohlídce v klidu domova jsem názor změnil. Pravdou je, že tu jistý posun nastal, ale opravdu jen minimální. Některé popisky postrádají diakritiku, jsou rozpité či křivě nanesené, jiné jsou celkem povedené a relativně ostré. Písmo označení řady na čelech je větší. U tabulky s číslem na bočnici se nepovedl soutisk. V laku lze nalézt flíčky sousední barvy, světla zespodu nejsou dobře nastříkaná. Krémový pruh kolem skříně má také rezervy, je nerovný, a to jak na čelech, tak na bočnicích. Přechod mezi skříní a střechou je rozpitý, na jedné bočnici dokonce šedá ze střechy zasahuje cca 1 mm do červené bočnice. Detaily v podobě nenabarvených klíček dveří (vyjma dvojítych dveří) a žlutých hran schůdků by se daly s přimhouřením očí tolerovat, ale je to škoda, modelu by to prospělo. Rámy oken mají stříbrnou barvu, je však spíše chromová než hliníková. Nedostatkem oken je jejich usazení, v některých místech jsou propadlá dovnitř. Madla jsou kovová a stříbrná. Některá jsou nerovně nainstalovaná, jiná chybí, jako např. pod čelními okny, na střeše nebo pod nárazníky. Na čelech střechy jsou výrazné dělicí roviny formy. Stěrače jsou z plastu, ale neodpovídají předloze. Ve skutečnosti mají dvojité ramínko a jsou delší. Výplně světel mají otřepy.

Osvětlení zajišťují tři LED na každém čele. V pozičních světlech jsou dvojbarevné SMD LED (teple bílá/červená), v reflektorech 3mm LED. Reflektory prosvítají skrz světlý plast i do stanoviště strojvedoucího, bude nutno provést úpravu, aby se průniku světla zabránilo. Barva předních pozičních světel je teplejší než v reflektorech. Interiér je osvětlen 6 SMD LED. Vybaven je sedačkami na jakémsi „roštu“, takže pod nimi není podlaha, ale pouze neupravená vrchní plocha rámu. Otázkou je, jak moc to pozorovatel vidí při provozu a jak moc to vadí. Z mého hlediska vůbec. Vybavení stanoviště je rovněž velice jednoduché, kromě řídicího pultíku tam není nic, jen holá plocha. Pěkně je proveden spodek modelu s naznačením motoru a nainstalovanými skříněmi a vzduchojemy.

Věrnosti předloze se budu věnovat pouze okrajově, nejsem až takový znalec. Zmíním jen na první pohled viditelné nepřesnosti. V první řadě je to ovál na čelech střechy. Je příliš mohutný a má i jiný poměr stran, což je nepřehlédnutelné. Ač nemám skutečný vůz jinak zvlášť nakoukaný, zarazilo mě to hned. Mělo se věnovat tomuto prvku více pozornosti při výrobě, je pro motorák typický. Druhá věc - spodek skříně (zástěrky) by měl být zaoblený dovnitř, nikoli zakončený rovně. Stačí se podívat na jakoukoli fotografii předlohy. Další nepřesností jsou lamely ve

střeše nade dveřmi. V reálu jsou horizontálně, na modelu vertikálně. Ano, Google je schopen najít výkres, kde konstruktéři nakreslili svislé lamely, ale pokud výrobce dělá konkrétní číslo, které je dohledatelné na fotografiích, je to opět zbytečný nedostatek, kterému se dalo vyhnout. Navíc vertikální lamely do výroby vůbec nepřišly. Dvířka strojovny v krémovém pruhu vystupují, mají však být zároveň s bočnicí. Skutečná délka modelu přes nárazníky činí 203 mm, nikoli výrobcem deklarovaných 205 mm. Přepočtem ze skutečných hodnot však vychází dokonce 206,58 mm, takže je tu rozdíl zhruba 3,6 mm, tj. 432 mm ve skutečnosti. Průměr kol je 7,7 mm, reálným 900 mm odpovídají kola o průměru 7,5 mm. Rozvor podvozku měří 18,9 mm, na skutečném vozu je 2300 mm, tj. 19,16 mm v modelu.

Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru opatřeného setrvačником o průměru 13 a síle přibližně 7,5 mm je výkon veden na obě nápravy pouze jednoho podvozku. Bandáže nejsou instalovány, jedno bandážované dvojkolí je přibaleno. Není však dost dobře použitelné, neboť bandáž je silnější než hloubka drážky v kole a navíc je nerovná, takže model po jejím osazení velmi viditelně „kulhá“, je tedy lepší jezdit bez bandáže. Jízda modelu i bez přítomnosti bandáží je mírně roztřesená, vidět je to hlavně při vyšší rychlosti. Příčinu jsem nezjistil. Motor slyšitelně bzučí, ale ne natolik, aby to působilo rušivě. Sběr proudu obstarávají všechna kola. Sběrače přiléhají zezadu, při instalaci bandážovaného dvojkolí jsem je rovnou očistil, protože převody v podvozku jsou přemazané a mazivo je všude. Co šlo, to jsem otřel, ale po nějaké době jízdy bude nutno vykonat údržbu znovu. Výrobce uvádí jako nejmenší průjezdny poloměr 300 mm, ovšem vůz spolehlivě projíždí i plechové kolejivo o 286 mm a dokonce i nejmenší rádius na kolejivu Tillig, tedy 267 mm. Za vůz jsem zapojil tři vozy typu Y, což považuji za rozumný vzorek. Po rovině na poloměrech 321 a 354 mm probíhala jízda bez problémů. Na stoupání 35 ‰ již s tímto vlakem docházelo k prokluzu. Se dvěma vozy se motorák dostal na hranici, kdy ještě zvládal stoupání bez prokluzu. Zkoušeno samozřejmě bez bandáží.

Model váží **163 g**, masivní závaží je nad hnaným podvozkem kolem motoru. Rozjezd nastává na rovném úseku při napětí cca **1,8 V** rychlostí přibližně **11,7 km/h** s odběrem **55 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **106,5 km/h**, odběr proudu je **104 mA**. Předloha jezdila maximálně **110 km/h**, těch však model nedosahuje. Při přerušení napájení při 12 V dojíždí do vzdálenosti **80 mm**.

Závěr

Když se na model podíváme na kolejišti, vidíme jednoznačně Krokodýla. Běžná pozorovací vzdálenost neprozradí většinu výše uvedených nedostatků a chyb, což mnoha modelářům vyhovuje. Ti, kteří nelpí na perfektních nápisích, dokonale ostrých přechodech barev a jsou ochotni tolerovat i nějaké rozměrové či tvarové prohřešky, nemají důvod být nespokojeni. Nároky na provedení jsou individuální záležitostí. Ovšem stále se nabízí argument, že ceně nad čtyři tisíce, a to vůbec netvrdím, že je přehnaná, by měla odpovídat kvalita a při návrhu modelu by se mělo více hledět na podklady, případně jít do terénu se štaflemi, fotoaparátem a metrem. Charakteristickým znakům by se měla věnovat velká pozornost. Tím spíše, zpracovává-li tuzemský výrobce tuzemské a stále existující vozidlo. Povrchová úprava je trvalou bolístkou firmy MTB, i když nutno uznat, že zrovna nápisy až na několik míst jsou lepší než na dřívějších modelech, s nimiž jsem se setkal. Stále je tam ale nemalá rezerva.

Informace o předloze naleznete na [Wikipedii](#). Je tam i fotografie provozního čísla 851 028-1, které model znázorňuje. Dokumentaci k modelu lze stáhnout [z webu výrobce](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



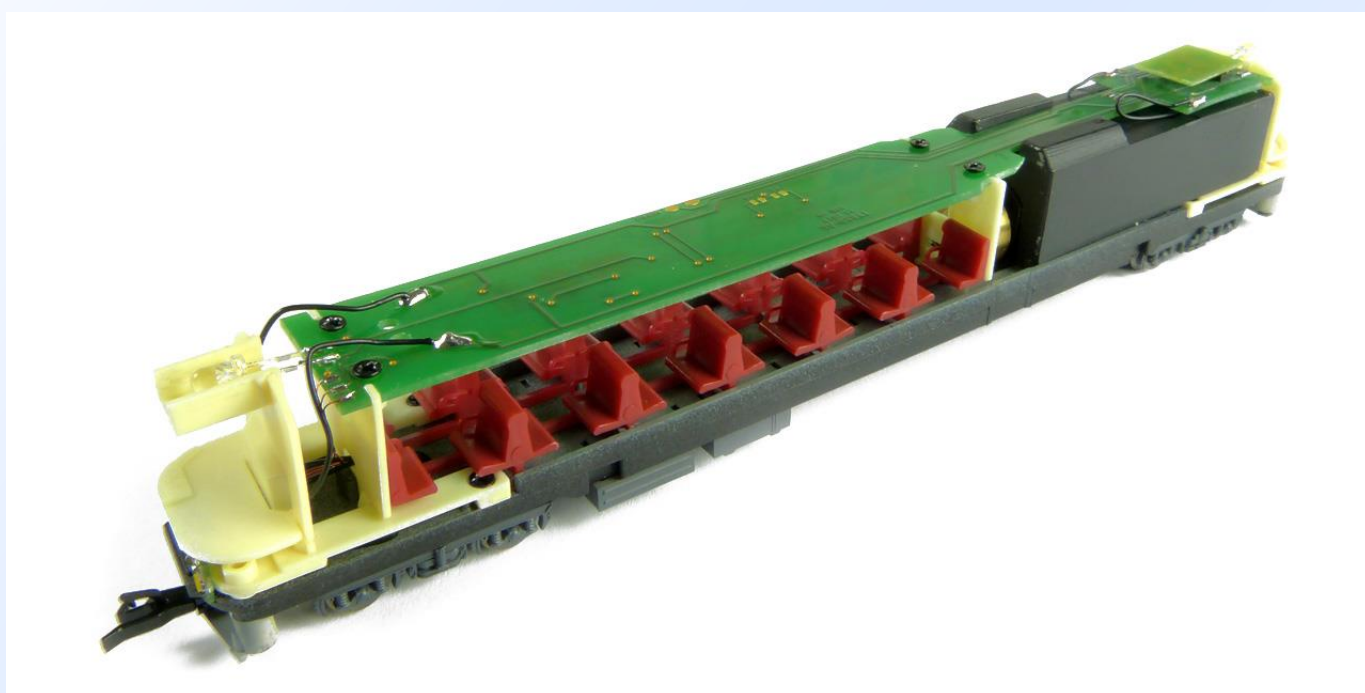
Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy. Jsou patrné např. nedostatky v nástřiku na červené ploše mezi nárazníky a špatný přechod střecha/čelo.



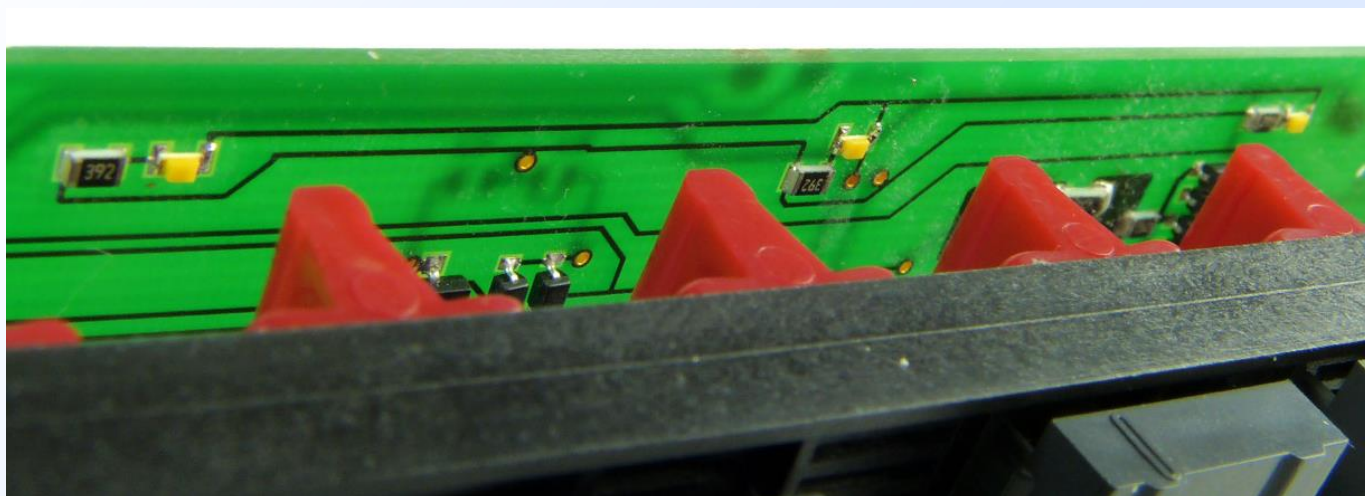
Obr. 5: Spodní partie s naznačením motoru, skříní a vzduchojemů.



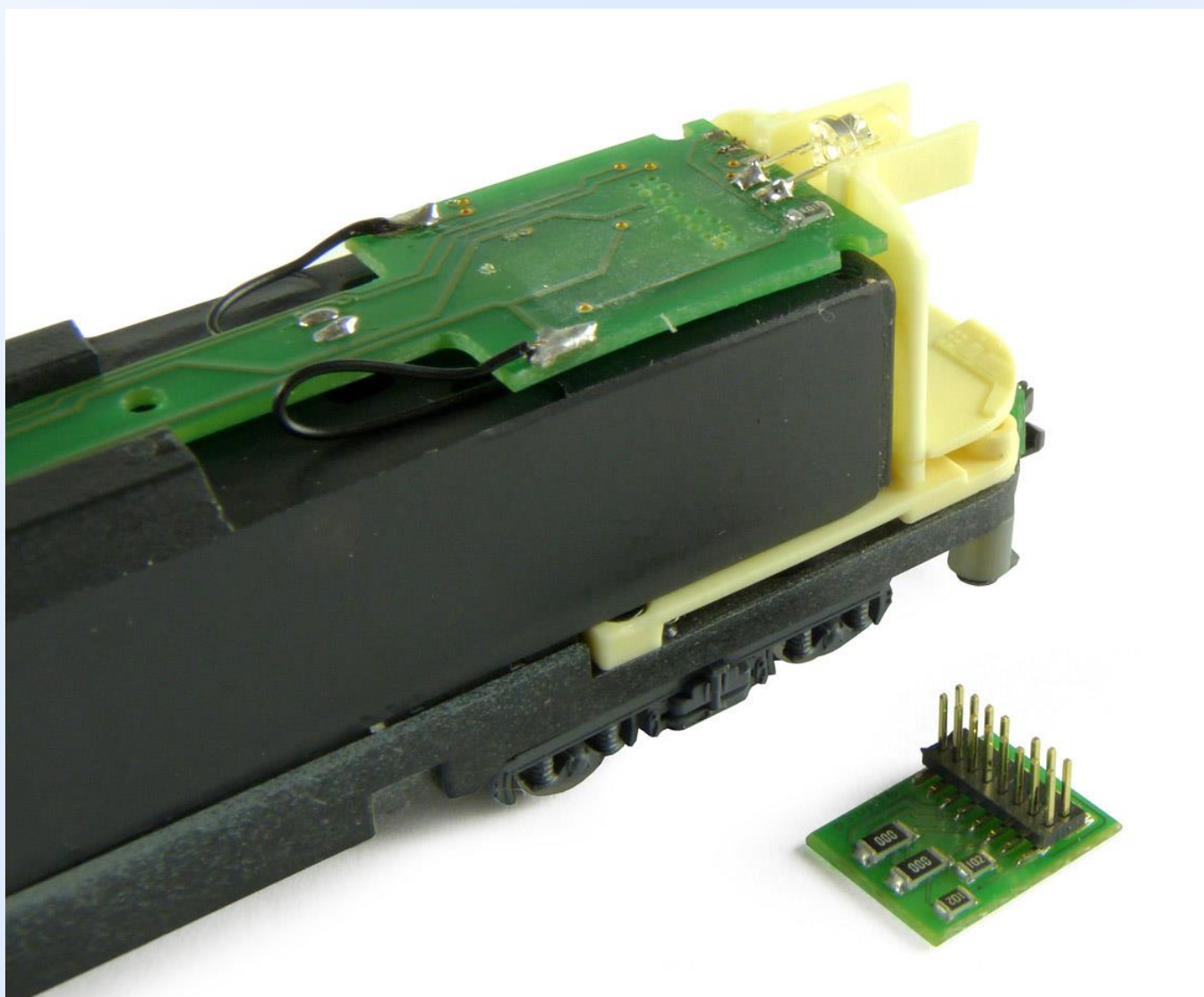
Obr. 6: Odkrytý pojezd.



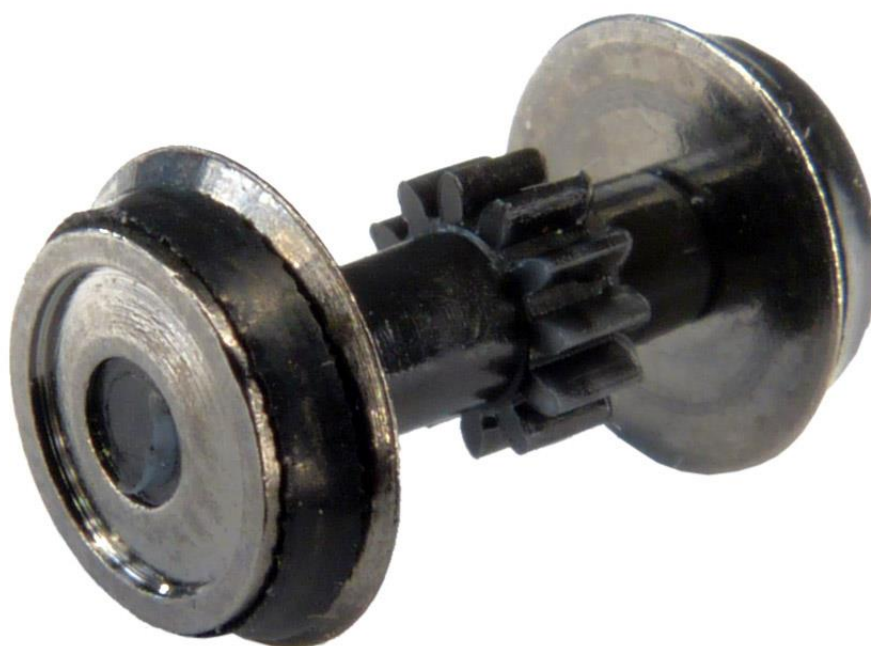
Obr. 7: Detail sedaček z oddílu pro cestující.



Obr. 8: Horní DPS s osvětlením interiéru (6x SMD LED).



Obr. 9: Závaží kolem motoru a rozhraní s vyjmutou analogovou propojkou.



Obr. 10 a 11: Dvojkolí s bandážemi pochybných vlastností.



Obr. 12: Špatně vyliovaná hrazdička.



Obr. 13: Barva střechy se dostala i na bočnici.



Obr. 14: Nerovnost krémového pruhu, zapadlá okna a nerovně nainstalovaná madla.



Obr. 15: Celkový pohled.