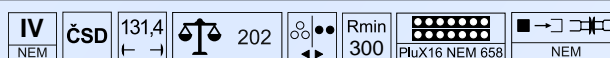




Prototypem řady E469.1 byl jeden z posledních sériových strojů E499.1. Při výrobě bylo do každé převodovky vloženo mezikolo pro dosažení pomalejšího převodu a celková hmotnost lokomotivy byla zvýšena na 88 tun. Díky dobrým výsledkům ze zkušebního provozu prototypu proběhla v roce 1960 sériová výroba obdobně upravených lokomotiv, označených řadou E469.1. Maximální rychlost činila 90 km/h, výkon 2032 kW, rozvor podvozku 3330 mm, vzdálenost otočných čepů 8170 mm, délka přes nárazníky (krom čísel 030, 056 a 070) 16140 mm, průjezdnost oblouků min. 120 m. Výrobce dodal 85 kusů. (Zdroj: [www.prototypy.cz](http://www.prototypy.cz))

Stodvacetkrát zmenšený model nabízí firma MTB. My nyní máme možnost podívat se mu trochu na zoubek, model totiž zapůjčil spřátelený zubař-modelář Jan Prouza.

#### MTB - kat. č. E469-1037



#### Vzhled a vybavení

Model je balen v tradiční krabičce MTB. Navíc je vložena blistr, který je nasunut na střešní partii lokomotivy a chrání sběrače před poškozením během manipulace. Ochrana je dostačující, zde není co vytknout. Vlastní provedení modelu se drží zajetých standardů výrobce, tzn. že jsou zde menší či větší kompromisy, které není část modelářů ochotna akceptovat. Předlohu nemám vůbec „ve voku“, takže až na výjimky nehodlám hodnotit míru věrnosti po zmenšení. Zaměřím se především na vzhledové a technické provedení modelu a jeho vlastnosti. Na kolejišti s vlakem vypadá dobře, je to typický stroj ČSD, po kterém asi prahne spousta našich modelářů, takže, jak je již obvyklé, jsou-li tam nepřesnosti, budou je ti lačnější tolerovat. Povrchová úprava se nijak zvlášť nevykuká běžné kvalitě MTB. Neostré či nerovné přechody, podfouknutá barva, drobné nečistoty, některé neostré nápisy, nedotisknuté rámy oken a obroučky světel. V zájmu objektivnosti nutno říci, že je to přeci jenom v menší míře než na jiných modelech MTB, které mi prošly „zkušební laboratoří“.

Ačkoli má předloha loukoťová kola, u modelu jsou plná. Část modelářů na fóru samozřejmě protestovala, ovšem já za sebe mohu říci, že v tomto případě bych to nepovažoval za nedostatek. Kola nejsou prakticky vidět, masky podvozků je z velké části zakrývají a při provozu na kolejišti je to naprosto nerozpoznatelné. Uživatelé může v tomto ohledu kazit dojem pouze vědomí, že tam být mají, ale nejsou. Masky podvozků jsou odnímatelné, drží celkem pevně na dvou čepech v šasi podvozku. Lze je demontovat povytažením do strany.

Přibaleny jsou doplňky v podobě houkaček, háků, brzdových hadic apod. Skříň na rámu drží díky čtyřem zámkům, lze ji sejmut po odehnutí bočnic, což je v návodu uvedeno. V kabinách je jen velmi nedetailně znázorněno stanoviště strojvedoucího.

Pohyblivá část střešních sběračů je kovová, spodek plastový. Sběr proudu z troleje se zde nepředpokládá, což asi nikoho nepřekvapí. V době digitálu už je to zbytečné. Sběrače, resp. jejich ližina, působí poněkud humpolácky. Jejich dalším problémem je fakt, že špatně drží v dolní poloze a jsou nakloněné. Jeden je dokonce křivý. Navíc je volný jeden kryt pružiny, takže stále odpadá a sklopený sběrač pak v dolní poloze nedrží.

Přes nárazníky model měří 131,4 mm, předloha měří 16140 mm, čemuž by ve velikosti TT měla odpovídat hodnota 134,5 mm. Odchylna je 3,1 mm. Zřejmě i díky tomu působí čela modelu znatelně plošším dojmem než v realu. Někde se kratší skříň kompenzovat musí. Další viditelnou odchylkou je vzdálenost oken strojovny od spodku střechy, jsou příliš vysoko. A samotná střecha na mě (čistě subjektivně) působí také moc ploše.

Osvětlení je řešeno pomocí čtyř SMD ledek na obou čelech, přičemž v pozičních světlech jsou dvojbarevné ledky teple bílá/červená. Osvětlené je i stanoviště strojvedoucího, ale naprosto zbytečně, neboť jej zvládá rozzářit vrchní reflektor, který navíc na obou čelech silně prosvítá střešou. Tu je nutno zespu odstínit. Ledky pro poziční světla jsou na malé DPS v čele, pro horní reflektor a stanoviště jsou pod střešou. Světlo se samozřejmě přepíná v závislosti na směru jízdy. Na hlavní DPS nalezneme rozhraní PluX16.



#### Pohon a jízdní vlastnosti

Po zjetí je zvuk modelu sice nepřeslechnutelný, ale nijak výrazně rušivý. Jízda není úplně plynulá, patrné je to však pouze při velmi nízké rychlosti. Je vidět, jak lokomotiva pravidelně rázuje, jako by v převodech něco překáželo nebo si úplně nesedly. Poznat je to při pozornějším pohledu, při provozu a běžné rychlosti to pozorovatel nepostřehne a zvukově se problém nijak neprojevuje. Kola mají průměr 10 mm, to je 1200 mm v reálu, jmenovitý průměr kol předlohy je 1250 mm. Pohon od motoru se setrvačником je veden pomocí kardanů na oba podvozky. Hnaná jsou všechna čtyři dvojkolí, žádné není opatřeno bandážemi a ani v sáčku s doplňky není bandážované dvojkolí přibaleno. Proud je sbírán všemi osmi koly. Pojezd tvoří kovový rám, celý model váží 202 g. Při rozjždění po delší přestávce model několik sekund odebírá cca 400 mA, ale postupně odběr proudu klesá a ustálí se při 12 V na hodnotě **175 mA**. Při tomto napětí jede přepočtenou rychlostí **102 km/h**. Rozjezd nastává při napětí **3,2 V** s odběrem proudu **150 mA**, rychlost odpovídá přibližně **9,8 km/h**. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy 90 km/h, model dosahuje při **10,7 V** a odebírá **160 mA**. Při přerušení napájení při 12 V má model dojezd **32 mm**. S lokomotivou jsem zkušebně projížděl oblouky o poloměru 267 a 286 mm. V prvně jmenovaném nemá šanci, prakticky ihned vykolejí, podvozky nemají takovou vůli se natočit. Poloměr 286 mm projede, ale nezvládá protioblouk. Výrobce deklarovaných 300 mm je tedy reálná hodnota.

#### Závěr

Model nemá čím překvapit. Výrobce se drží v zaběhnutých kolejích, své zákazníky si produkt vždy najde, takže není vůle se v něčem zlepšovat. Otázkou je, zda to železničnímu modelářství trochu neškodí. Opakuji se, ale dnešní technologie umožňují provést jak správné přenesení tvarů a proporcí, tak povrchovou úpravu opravdu o dost lépe, než je nám občas nabízeno. Nepíši to jako kritiku, spíše je to povzdech, který není směřován pouze na MTB, ale obecně ke všem výrobcům, neboť co se občas k modelářům dostává, nad tím zůstává rozum stát. A je to zpravidla výsledek lajdáctví než nezvládnutých technologií.

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



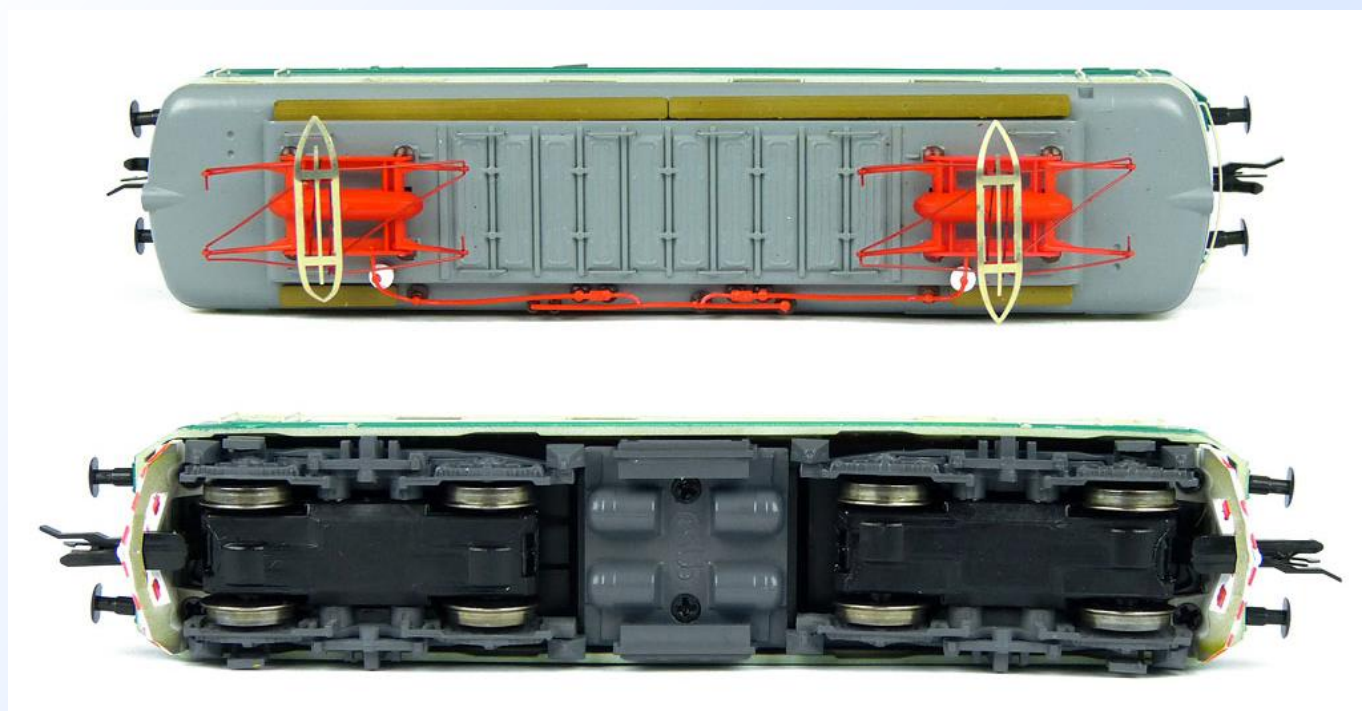
Obr. 1: Boční pohled.



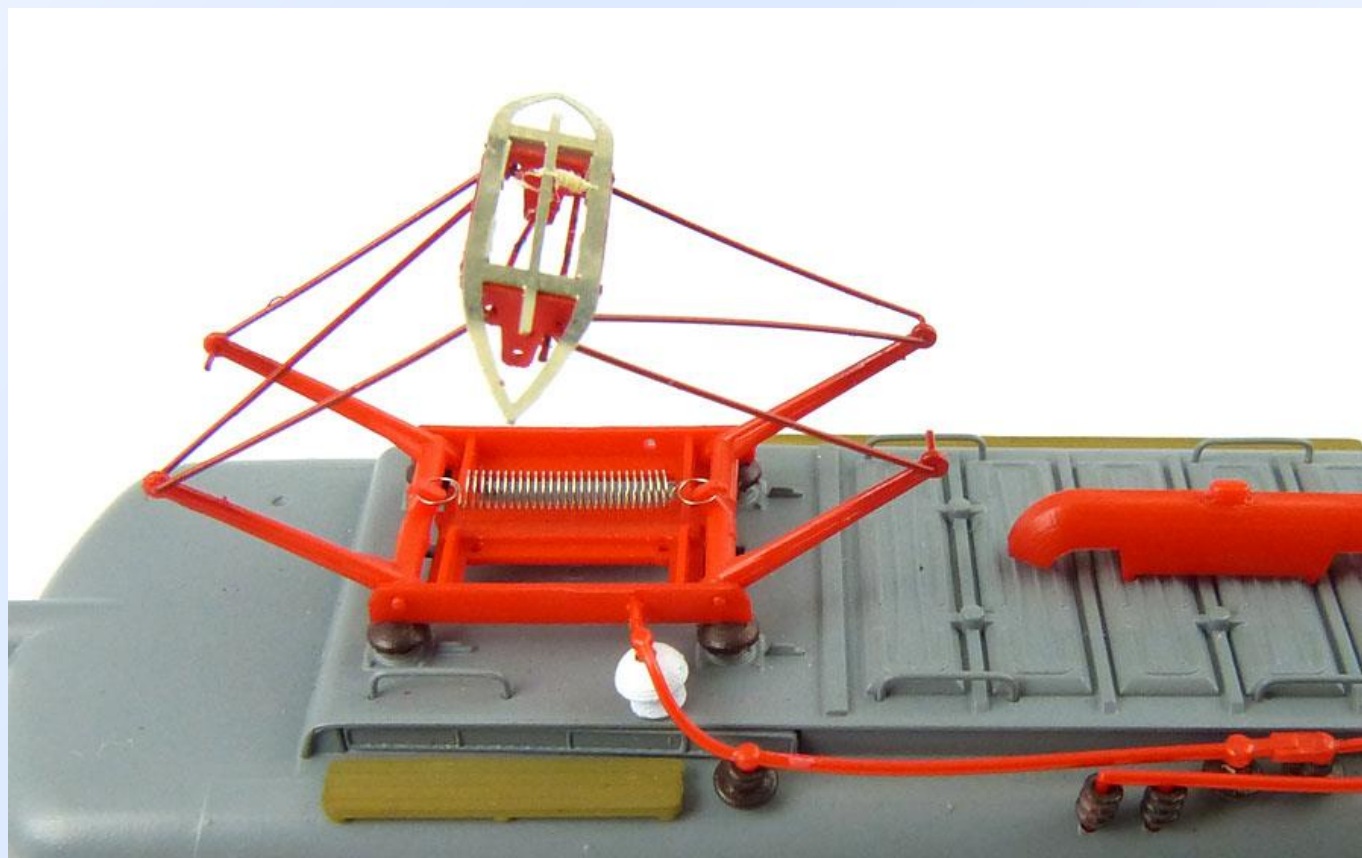
Obr. 2: Boční pohled.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



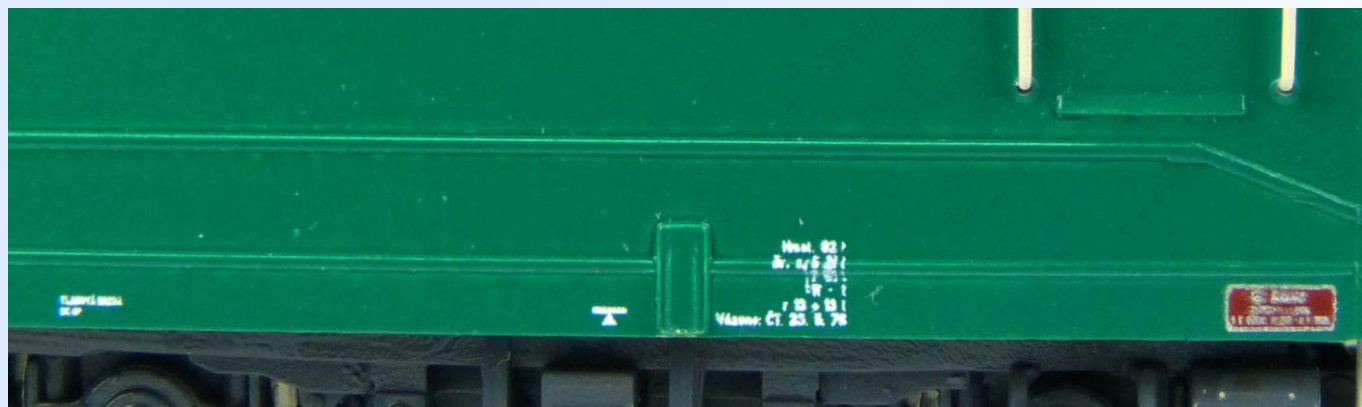
Obr. 5 a 6: Pohled na střešní partie a spodek lokomotivy.



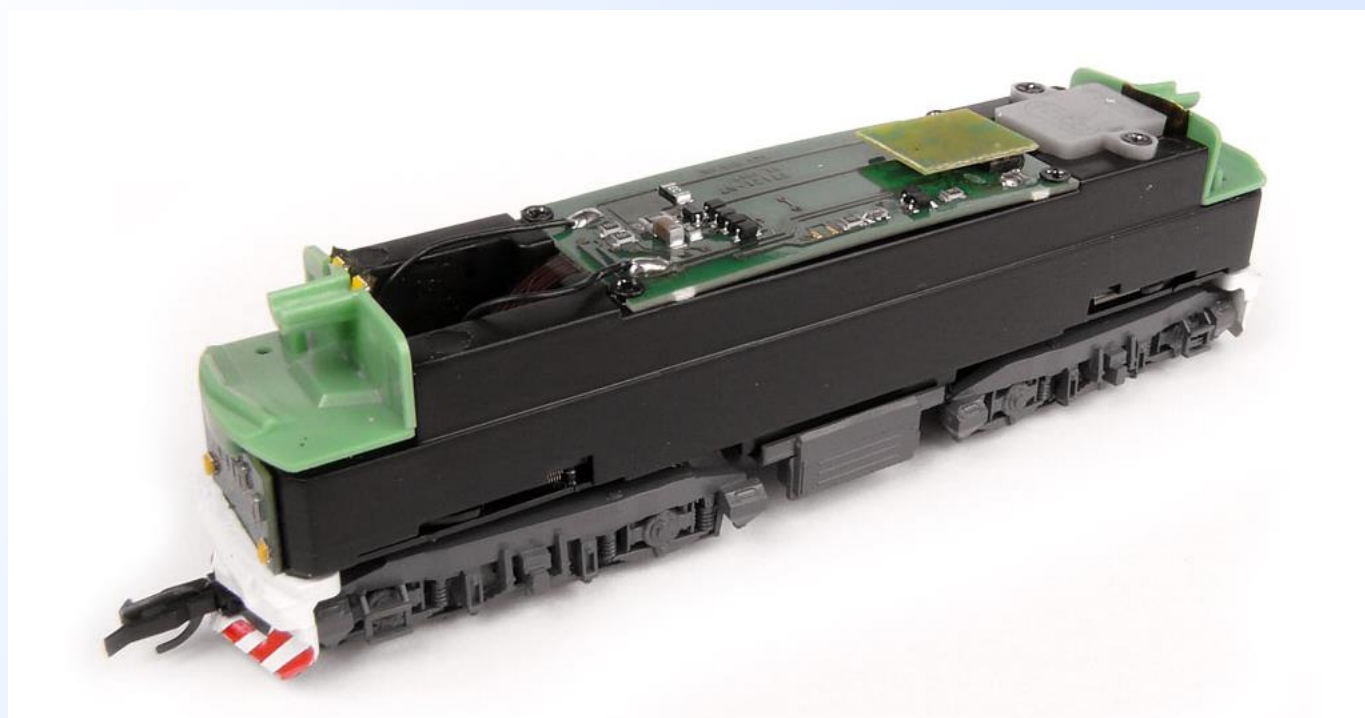
Obr. 7: Detailní pohled na zvednutý sběrač a uvolněný kryt pružinky.



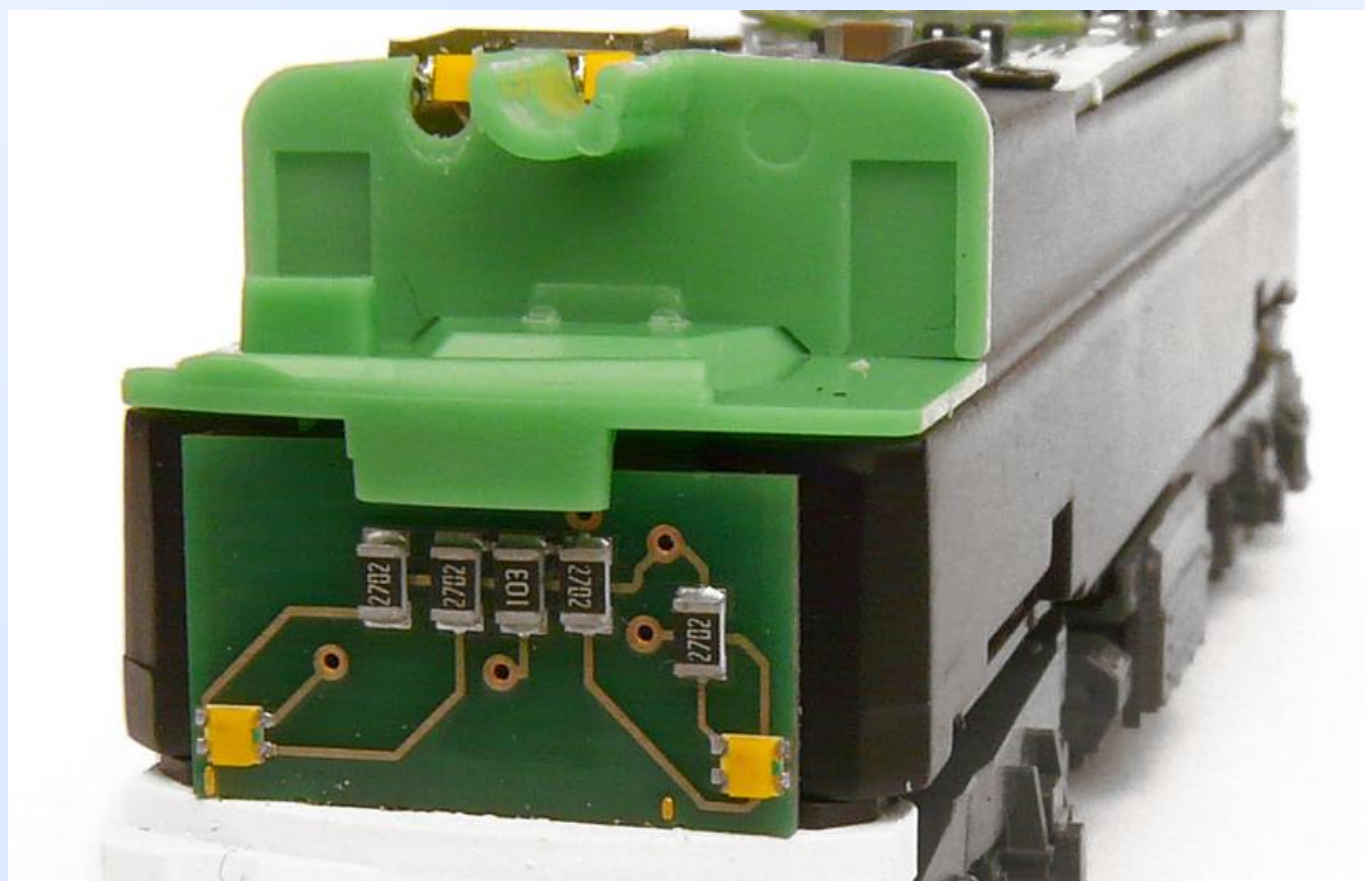
Obr. 8: Detailní pohled na sklopený sběrač. Ližina je nakloněná k jedné straně.



Obr. 9, 10 a 11: Detailní pohled na popisky.



Obr. 12: Pojezd modelu.



Obr. 13: Čelní DPS.



Obr. 14: Motor se setrvačníkem.



Obr. 15: Celkový pohled na model.



Obr. 16: Model na diorámatu.