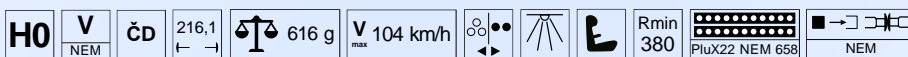




Stroje řady 182 (dříve označené jako E 669.2) jsou stejnosměrné elektrické lokomotivy určené především pro těžkou nákladní dopravu. Tato řada vychází z lokomotiv řady 181, oproti nimž byly provedeny drobné úpravy, vyplývající z poznatků z provozu výchozího typu. Tyto lokomotivy byly vyráběny plzeňskou Škodou v období let 1963–1965 pod továrním označením Škoda 59E. Celkem bylo vyrobeno 168 kusů a dodnes je možné je vidět v provozu pod hlavičkou různých, převážně soukromých dopravců. (Zdroj: Wikipedie)

Do velikosti H0 lokomotivu zmenšila firma MTB, známá svým zaměřením především na lokomotivy a vozy ČSD a následných železničních správ. Nyní se tedy podíváme na tuto klasiku našich elektrifikovaných tratí v provedení V. epochy trochu podrobněji. Za zapůjčení modelu děkuji Martinovi Blažkovi.

MTB - kat. č. CD182121



#### Vzhled a vybavení

Balení je standardní, mnohokrát již popisované, které naprosto plní svůj účel a model chrání ze všech stran velice dobře. Přibaleny jsou doplňky a pod molitanovým lůžkem na dně krabičky se nachází dokumentace s pokyny pro údržbu, montáž doplňků a digitalizaci, popřípadě ozvučení.

Ve velikosti H0 jsou v mnohem menší míře přítomné nedostatky v povrchové úpravě, než je tomu u některých modelů ve velikosti TT. To dokládá i tento model. Povrchovka je dobře provedená, texty ostré a čitelné, přechody taktéž bez viditelných nepřesností. Perfektně vyvedený je též znak Škoda. Naznačeno je těsně v oknech i kliky na dveřích. Drobnou výtku bych měl pouze k napojení stříbrných linek na přechodech z bočnic na čela – u vrchní linky se přechod jakž takž povedl, u spodní je výškově posunutý, na čele je o něco níže. Dále je u jednoho ze 4 spodních světél nedotisknutá nebo setřená barva z obroučky a číslice na bočních řadových tabulkách mají trochu „duchy“. Pod jednou z těchto tabulek jsou skvrnky bílé barvy. Máločeho z uvedené si ale z běžné pozorovací vzdálenosti všimnete, tím spíše ne za provozu. Co ale viditelné je, to jsou styky formy mezi čely a bočnicemi. Tam je prostor pro zlepšení.

Pro sejmutí skříňe stačí pouze odehnout bočnice a skříň z rámu vytáhnout vzhůru. Uvnitř je zjednodušené stanoviště z plastu v zelené barvě, hlavní DPS s rozhraním PluX22 a dvě čelní DPS. Ty jsou s hlavní deskou propojené flexibilním spojem. V rámu se nachází motor se setrvačikem. Osvětlení zajišťují dvoubarevné ledky v pozičních světlech a teple bílé ledky v horních reflektorech i nad stanovištěm. Světlo skrz skříň neprosvítá, ale dosti proniká do stanoviště, protože kolem ledek nejsou clonky. Stejně rušivě působí i horní reflektor, který osvítí stanoviště více než ledka, která je k tomu určená. Držákem, na němž reflektorová 3mm ledka leží, její světlo prochází, chybí tam jakékoli odstínění. Na čelech jsou instalovány kinematiky s normovanou šachtou, fungují bez problémů. Klasická očková spřáhla jsou přibalena zvlášť.

Model měří přes nárazníky 213,8 mm, výrobce uvádí 212 mm. Ze skutečných 18 800 mm přepočtem získáme 216,1 mm, lokomotiva je tedy o 2,3 mm kratší. Hmotnost je opravdu úctyhodná, díky celokovovému rámu činí 616 g. Pro otestování tažné síly bohužel nejsem ve velikosti H0 dostatečně vybaven.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru vedou kardany a přes převodovku je poháněno všech 6 dvojkolí lokomotivy. Bandáže zde použity nejsou. Převody jsou plastové. Model je na nápravách vybaven kuličkovými ložisky. Sběr proudu zajišťují všechna dvojkolí, sběrače přiléhají na kola zezadu. Jízda je plynulá a tichá. Jako minimální

průjezdny poloměr je uvedeno 380 mm. Mám k dispozici pouze kolejivo „Piko A-Gleis“ o poloměru 422 mm, na němž jede lokomotiva absolutně bezchybně. Rozjezd nastává při napětí 2,1 V rychlostí 11,2 km/h s odběrem proudu 98 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 104 km/h, odběr proudu je 170 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 90 km/h, těch model dosahuje při napětí 10,5 V a odebírá 152 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V po přerušení napájení je 135 mm.

#### Shrnutí

Model je povedený a dostatečně věrně kopíruje svoji velkou předlohu. Nedostatků v povrchovce je minimum a jsou, vyjma styku čel a bočnic, jen stěží pozorovatelné, rozdíl v celkové délce také pouhým okem nikdo nepostřehne, jedná se přibližně jen o 1% odchylku. Jízdním vlastnostem není co vytknout, maximální rychlost o 14 km/h přesahuje tu reálnou, což je přijatelné. Nejvíce asi zamrzí průnik světla do interiéru, zde si musí modeláři poradit sami. Myslím, že se na trh dostal pěkný model dalšího typického a svého času hojně vídaného zástupce lokomotiv našich tratí.

Návod ke stažení je [na webu výrobce](#). Více informací o předloze naleznete na [Wikipedii](#).

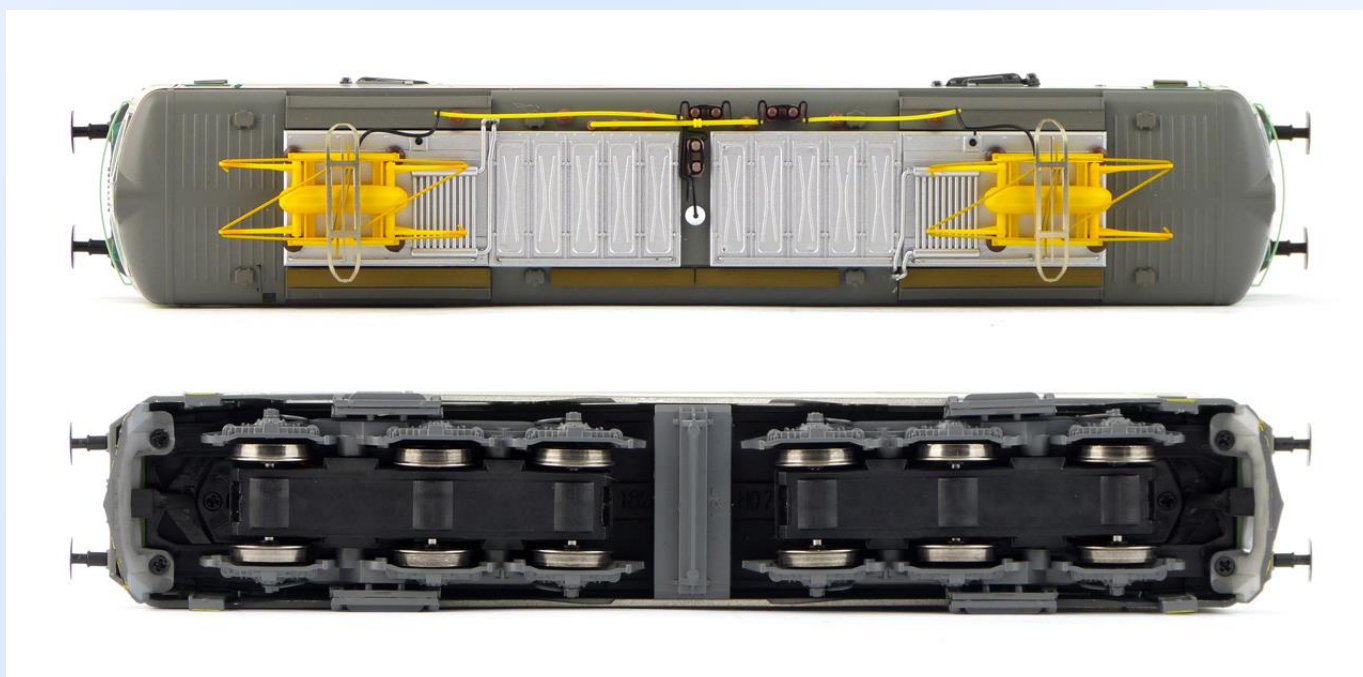
## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



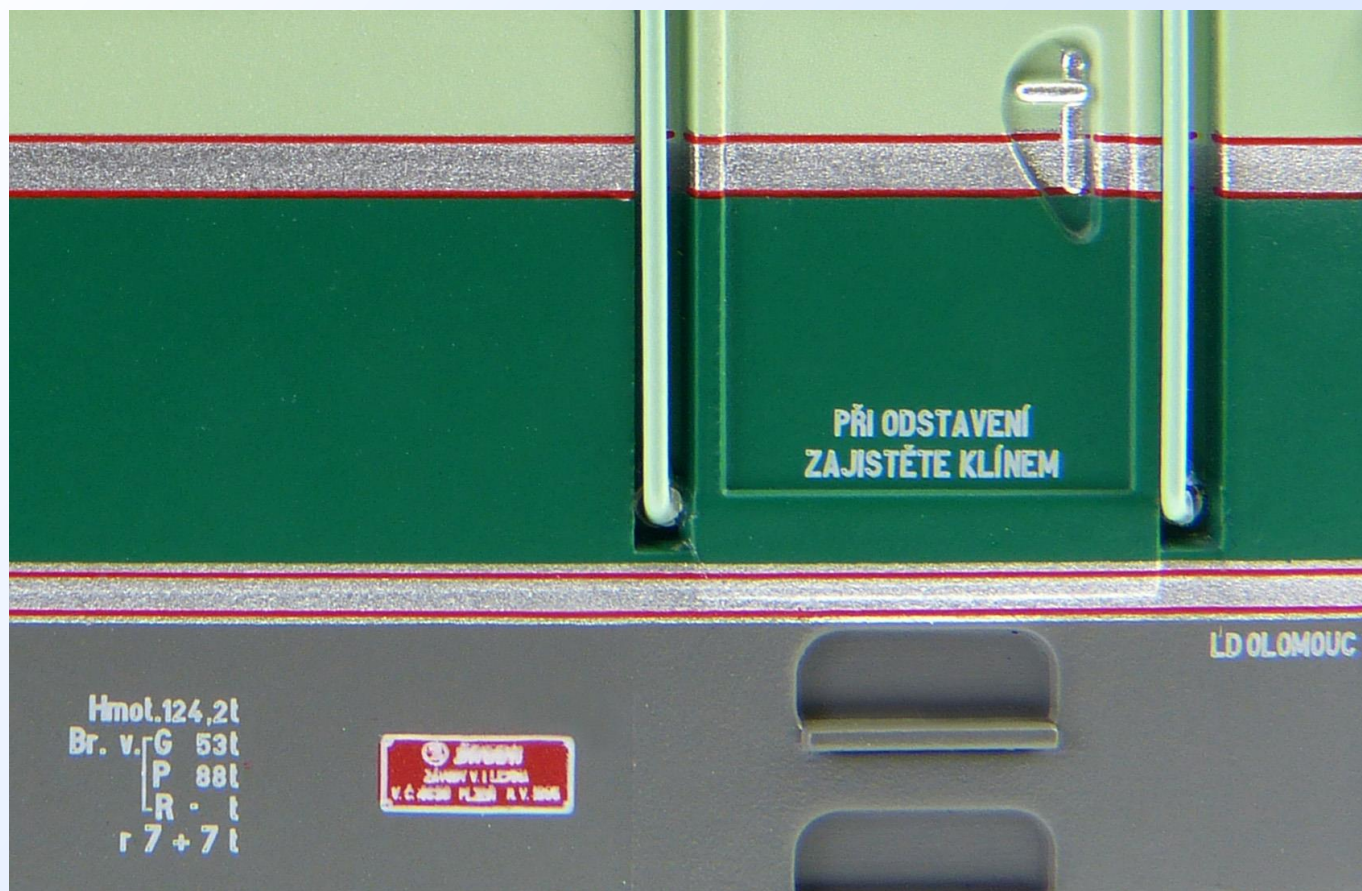
Obr. 5 a 6: Střešní partie a pojezd modelu.



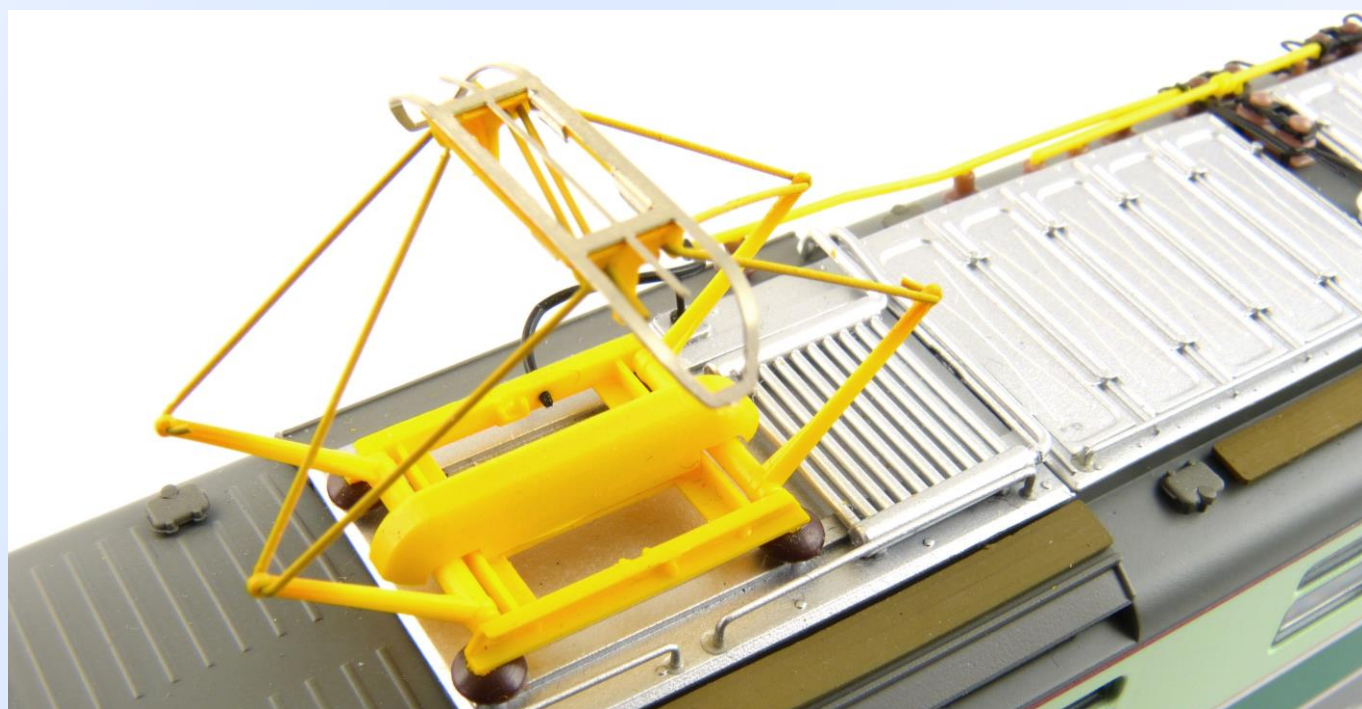
Obr. 7: Odskočení spodní stříbrné linky na přechodu bočnice a čela.



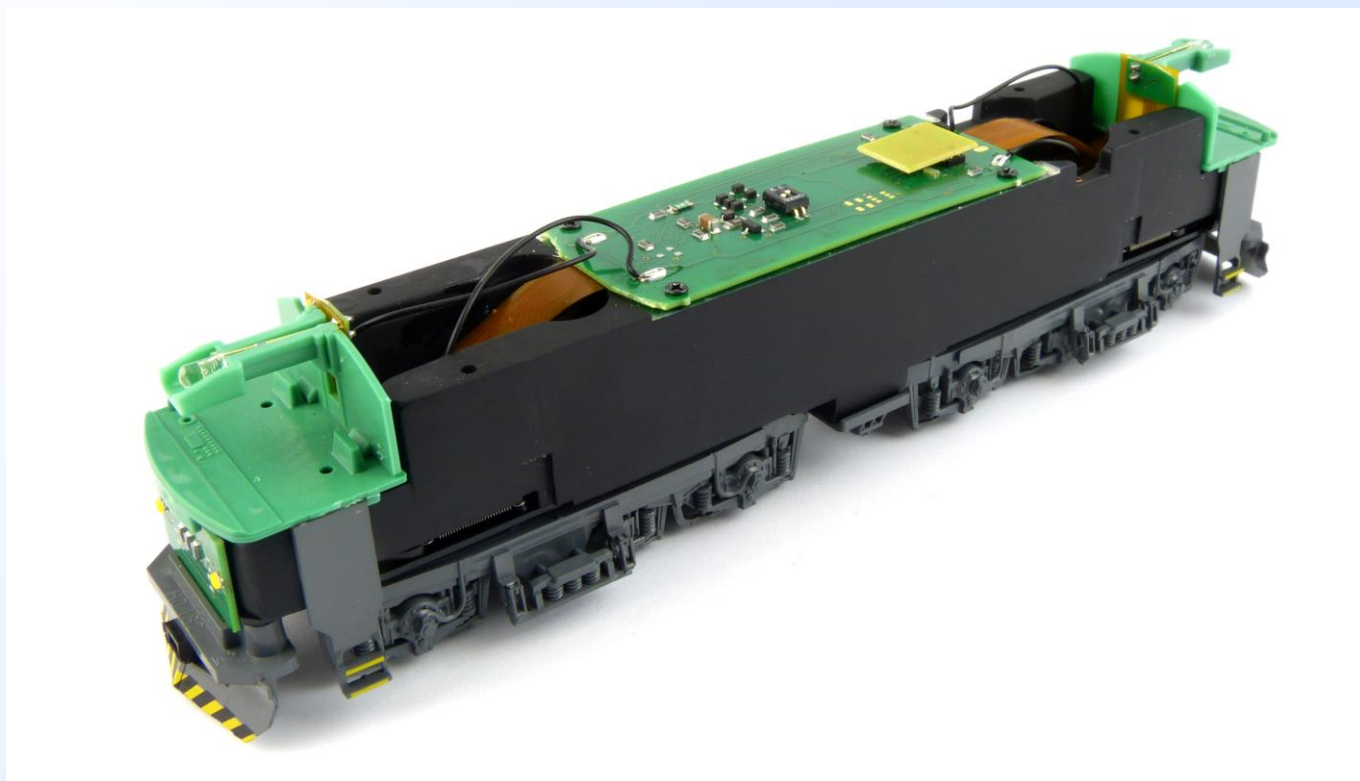
Obr. 8 a 9: Popisky modelu. U řadové tabulky jsou patrné duchy, pod ní na šedé ploše pak malé skvrnky bílé barvy.



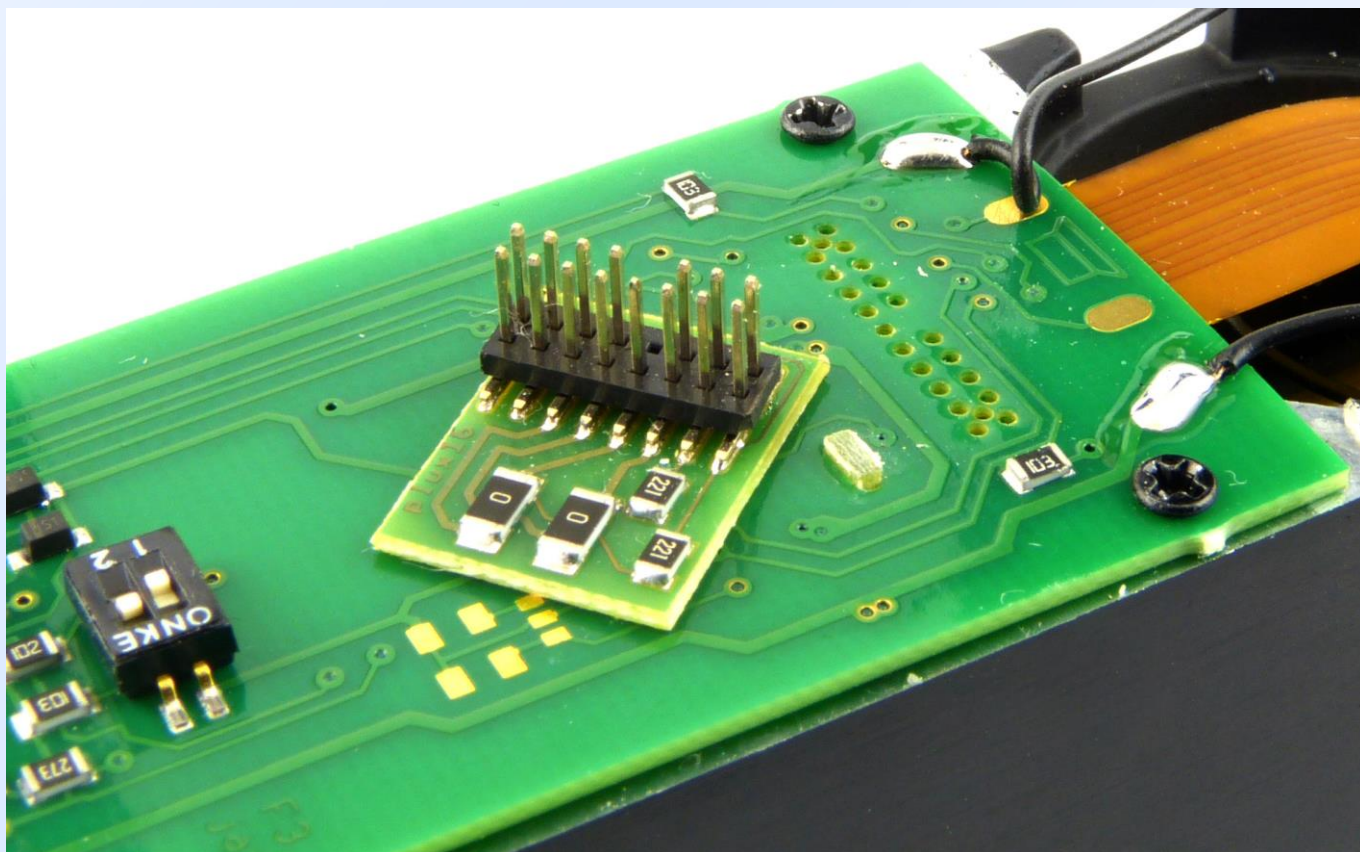
Obr. 10: Popisky modelu. I malý text je ostrý a čitelný, výrobní štítek je též dostatečně detailní.



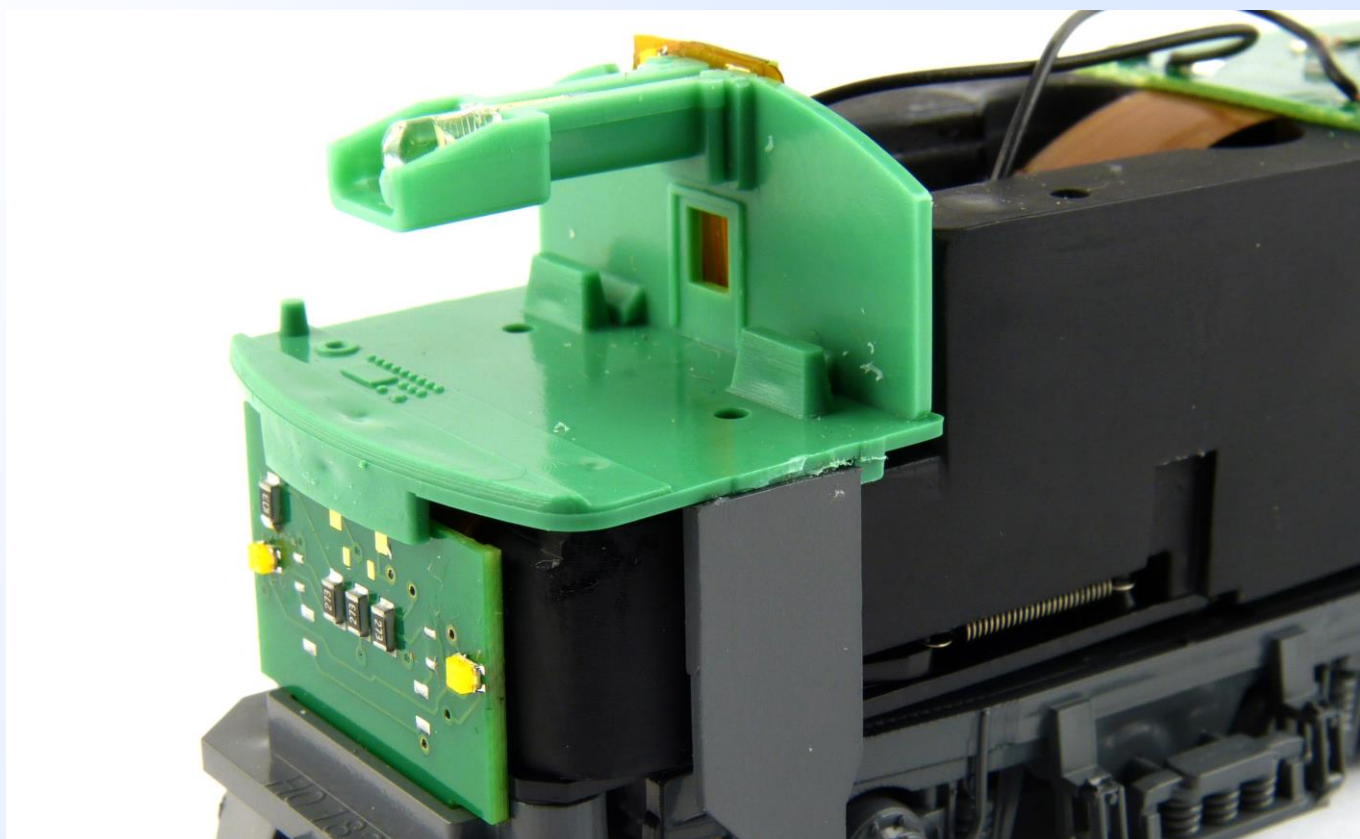
Obr. 11: Detail pantografu.



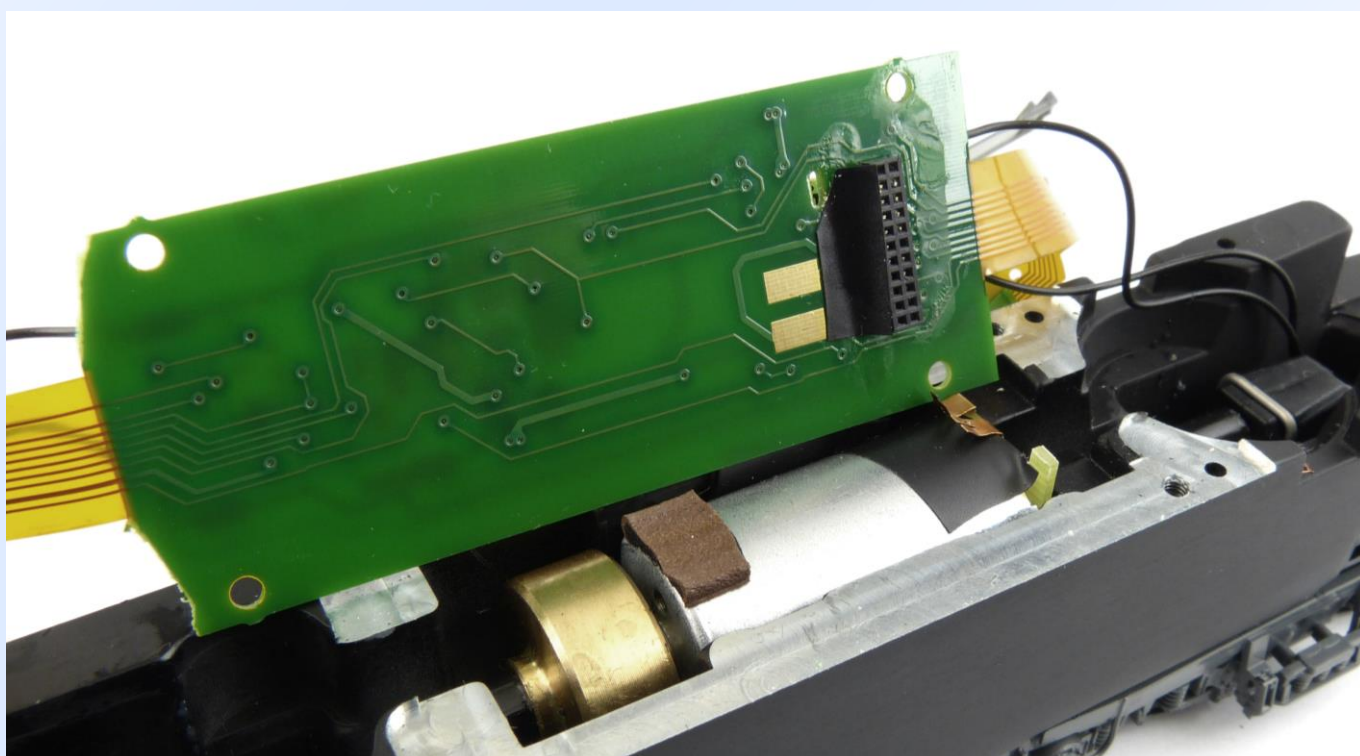
Obr. 12: Pohled na model po sejmutí skříně.



Obr. 13: Hlavní DPS s rozhraním a analogovou propojkou.



Obr. 14: Čelní DPS s dvoubarevnými ledkami a zjednodušená imitace stanoviště.



Obr. 15: Motor se setrvačnickem pod hlavní DPS.



Obr. 16: Celkový pohled na model.



Obr. 17: Celkový pohled na model.