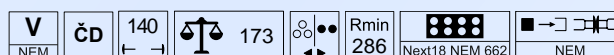




Bastard ve velikosti TT od firmy Kuehn je na trhu již nějaký ten rok. Během té doby se objevil v několika provedeních, včetně verze patřící správě DR. Do dnešního dne, pokud mám úplné informace, bylo vyrobeno celkem osm verzí, mimo jiné i jedna limitovaná série v modrém provedení ČSD. Ač sám elektrické lokomotivy nepreferuji, není od věci udělat občas výjimku a vstoupit do neznámých vod. Sice po mém kolejišti už pár „tramvají“ jelo, ovšem souviselo to vždy s návštěvou někoho z kolegů, kteří neodolali a ač nemají kolejiště zadrátovaná, neodolali a něco se „smetákem“ na střeše si pořídili. Já sám zatím nemám nic, i když, přiznávám, jsou kousky, které mi do oka padly též. Laskavý čtenář zajisté odpustí absenci vrchního vedení na fotografiích, nejsem dosud pro tyto případy dostatečně vybaven. Model pro zpracování recenze zapůjčila redakce časopisu [Železničář](#).

#### KUEHN - kat. č. 32920



#### Vzhled a vybavení

Model je dodáván v praktické plastové krabičce. Uvnitř je blistr, v němž je lokomotiva uložena. V balení se dále nachází sáček s doplňky a s náhradními díly, jako jsou uhlíky, pružinky a bandáže, nárazníky, houkačky a pluhy. Dodávání náhradních dílů již s modelem považuji za chvályhodné. Hadice a háky šroubovky jsou na modelu již z výroby. Nechybí ani návod k použití na dně krabičky. Provedení je vsutku na velice dobré úrovni, což je u firmy Kuehn běžný standard. Model je precizně a detailně zpracován. Na oknech jsou stěrače, nechybí ani těsnění, všechna madla jsou na svých místech. I střešním partiím výrobce věnoval velkou pozornost, nalezneme zde všechny zásadní prvky, dobře jsou provedeny i sběrače. Stejně podrobné jsou i podvozky. Lokomotivu standardně nelze napájet pomocí vrchního vedení, ale je v ní jakási příprava. Už fakt, že je sběrač kovový s kovovým uchycením ve střeše, je dostatečným předpokladem. V manuálu je uvedeno, jak napájení z pantografů zprovoznit. Ovšem v době digitálního ovládání to již asi ani není moc potřeba. Do útrob modelu se lze dostat opatrným odehnutím bočnic skříně a jejím následným sejmutím. V kabinách nechybí ani stanoviště strojvedoucího. S ozvučením výrobce moc nepočítá, modelář tak musí zapojit vlastní um a model si přizpůsobit. Lze to.

Délka přes nárazníky je 140,2 mm, přesně kopíruje předlohu dlouhou 16.800 mm. Osvětlení je řešeno pomocí tří SMD ledek na každém čele (dvě teple bílé, jedna červená), které jsou umístěny na vrchní straně DPS. Světlo je rozvedeno pomocí světlovodů a samozřejmě se přepíná dle směru jízdy. Sklíčka koncového osvětlení jsou čirá. Při svícení dochází k velmi mírnému prosvítání do sousedních reflektorů, viditelné je to však jen trochu a až při provozu za tmy. Výrobce nově dodává do všech modelů základní DPS s rozhraním Next18, stejně tak tomu je i v tomto případě. Velmi dobrá je i povrchová úprava. Nástržik modelu včetně barevných přechodů se povedl na jedničku, taktéž popisky splňují nejvyšší nároky, jsou ostré a všechny čitelné, loga a výrobní štítky nevyjímaje. Na čele stroje je jméno Jožin, barevné schéma je Najbrt 1.

Lokomotiva je opatřena kinematikou a normovanou šachtou s vlastním spřáhlem. Vzdálenost nárazníků lokomotivy a vozu na rovině je od 2 do 3 mm, záleží na typu vozu, v oblouku o poloměru 286 mm jsou talíře vnitřních nárazníků vzdáleny vždy minimálně 1 mm. Vzdálenost je dostatečná, možná dokonce zbytečně velká. Zaklesnutí nárazníků tedy nehrozí v žádném případě. Spojení je spolehlivé v tahu i při sunutí.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Kola jsou loukoťová, jejich průměr činí 10,8 mm, měla by měřit 10,4 mm. Pohon zajišťuje 5pólový motor se setrvačnickem o přibližných rozměrech 11 x 8,4 mm, výkon je přes kardany přiveden na všechna čtyři dvojkolí. Dvě kola jsou opatřena bandážemi, vždy druhé pravé po směru jízdy. Sběr proudu je sveden od všech osmi kol. Zvukový projev modelu je příjemný, lokomotiva nevytluzuje žádné rušivé hluky. Je slyšet přirozené a nijak hlasité



bzučení motoru. Má masivní kovový rám a váží 173 g. To je dostatečná hmotnost pro vyvinutí vhodné adheze. Stoupání 36 ‰ model zvládá s vlakem o 32 nápravách (8 čtyřosých osobních vozů) dobře a bez prokluzu. To je myslím dostačující počet pro reálně dlouhý vlak. Samozřejmě je znatelné zpomalení a zvýšený odběr proudu. Rozjezd lokomotivy nastává při napětí **4,3 V** s odběrem **130 mA**, rychlost odpovídá přibližně **19 km/h**. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí **191 km/h** s odběrem **200 mA**. Nejvyšší rychlost předlohy je 120 km/h, té model dosahuje při **9,4 V** a odebírá **190 mA**. Dojezd z maximální rychlosti při přerušení napájení je krásných **207 mm**. Vše měřeno po dostatečném zjetí. Nejmenší průjezdný poloměr je 286 mm, původní plechové kolejivo, je-li v dobrém stavu, není překážkou pro spolehlivý provoz ani při spojení s delšími vozy.

#### Závěr

Sám vlastním od firmy Kuehn dva brejlovce z té úplně první várky. Možná si mnozí vzpomenou, že zde byl problém s pojezdem, v němž byly nainstalovány dvouchodé šneky a jízda lokomotivy byla příliš rychlá a ne zrovna plynulá. Po výměně podvozků došlo ke znatelnému zlepšení. Ovšem jízdní vlastnosti Bastarda jsou ještě o něco lepší. Společně s perfektní povrchovou úpravou se jedná o jeden z nejlepších modelů, který jsem kdy měl možnost vyzkoušet.

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



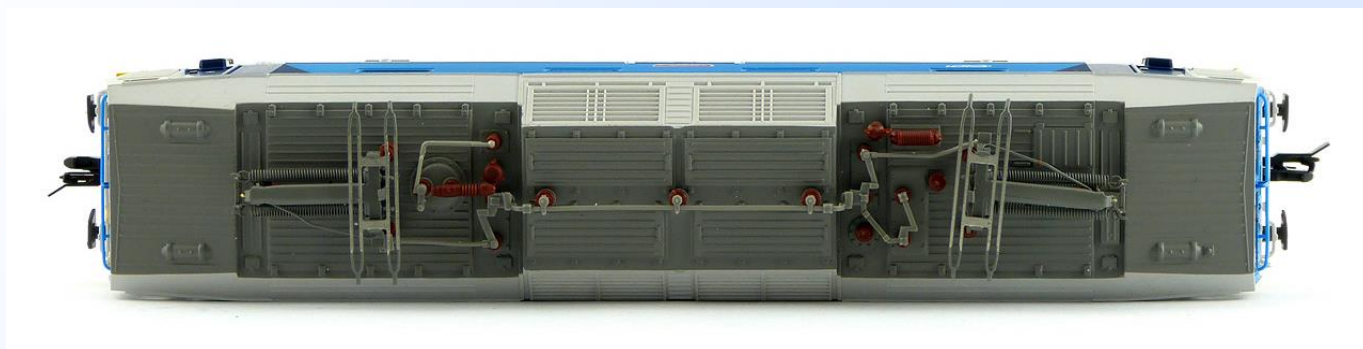
Obr. 1: Pohled na levý bok.



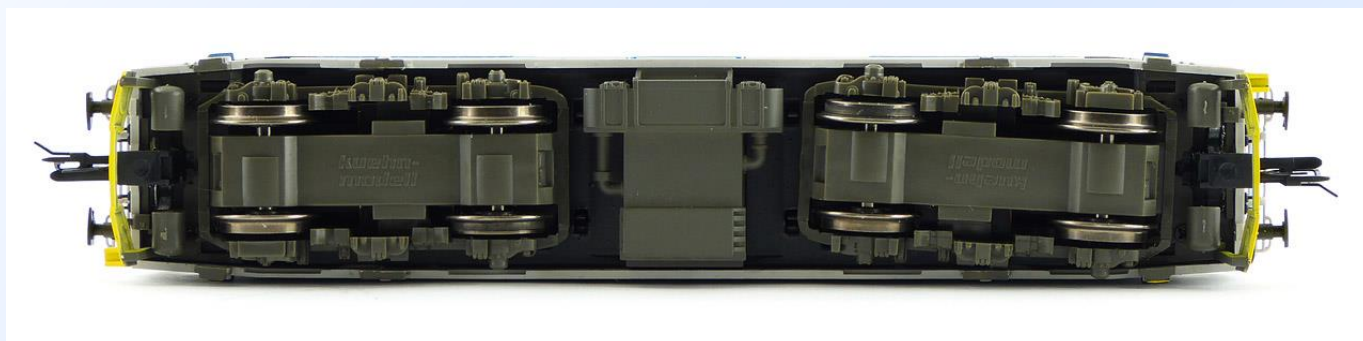
Obr. 2: Pohled na pravý bok.



Obr. 3: Čelní pohled.



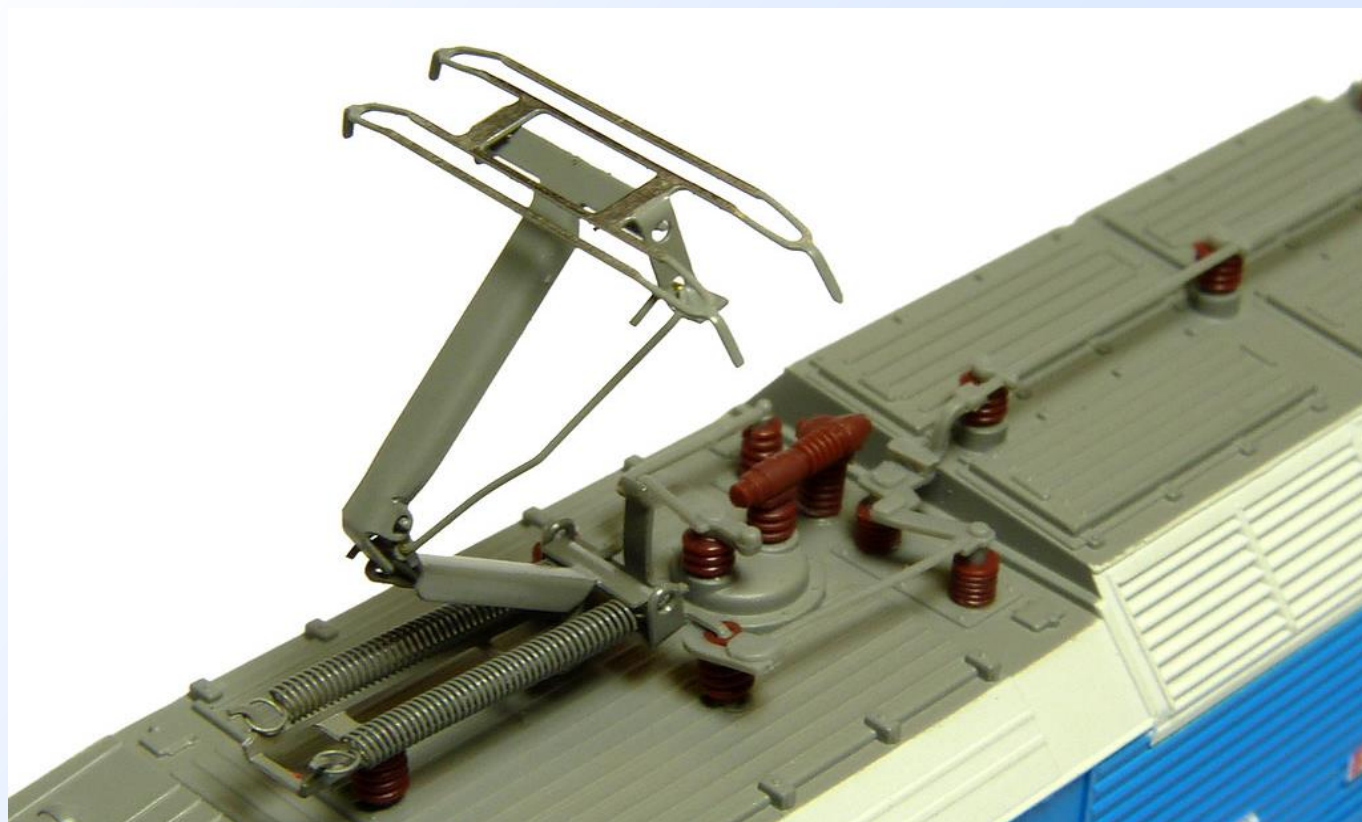
Obr. 4: Střecha modelu.



Obr. 5: Pojezd modelu.



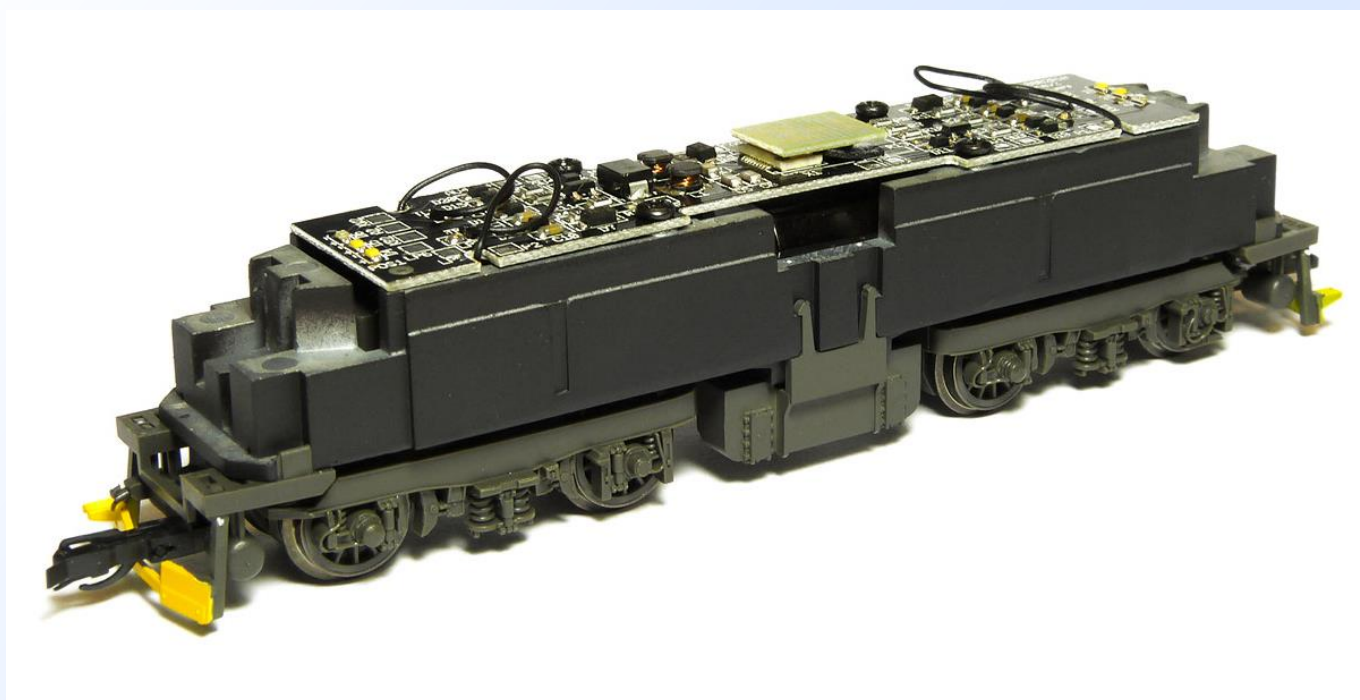
Obr. 6: Pohled na stanoviště.



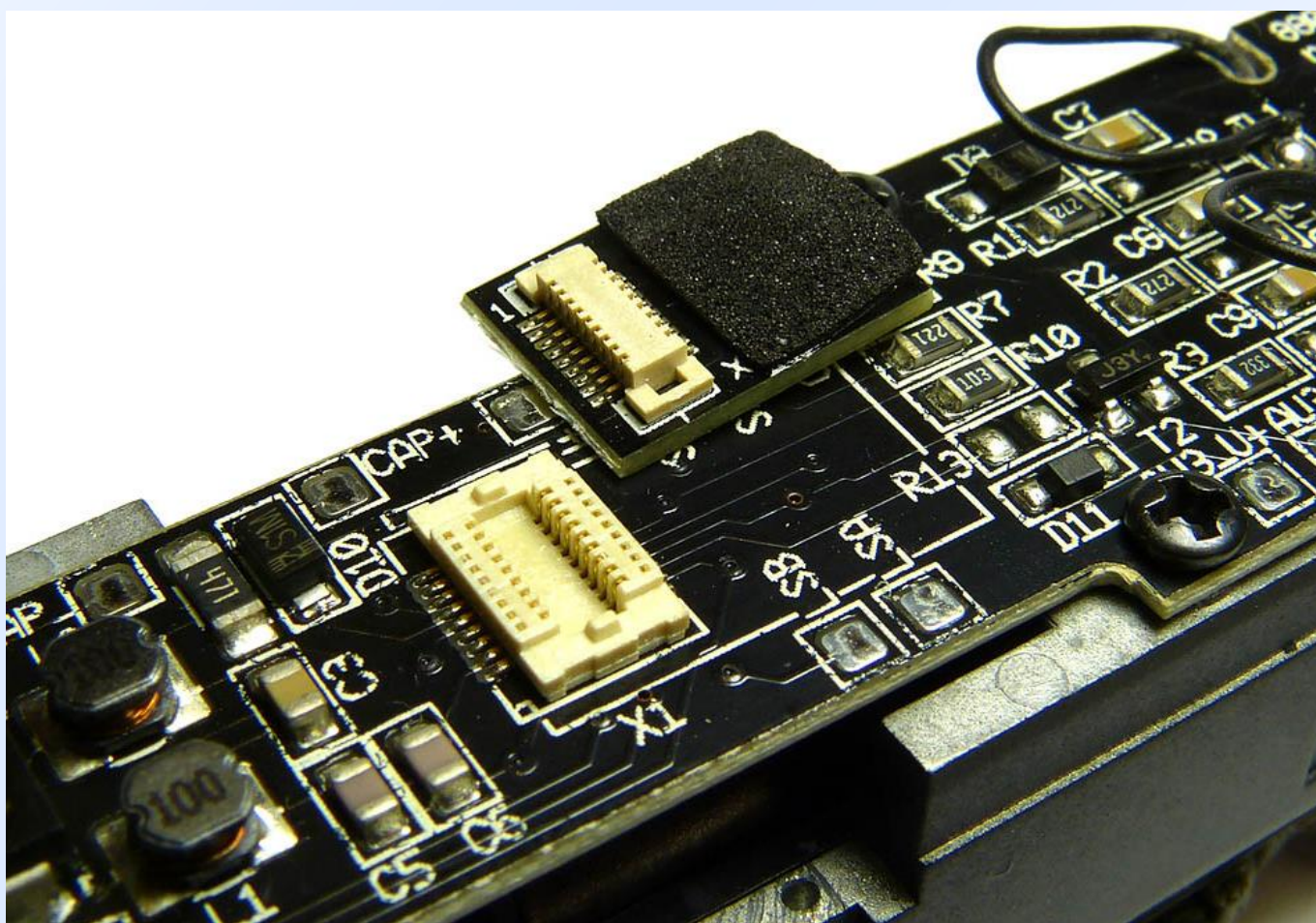
Obr. 7: Detail zvednutého pantografu.



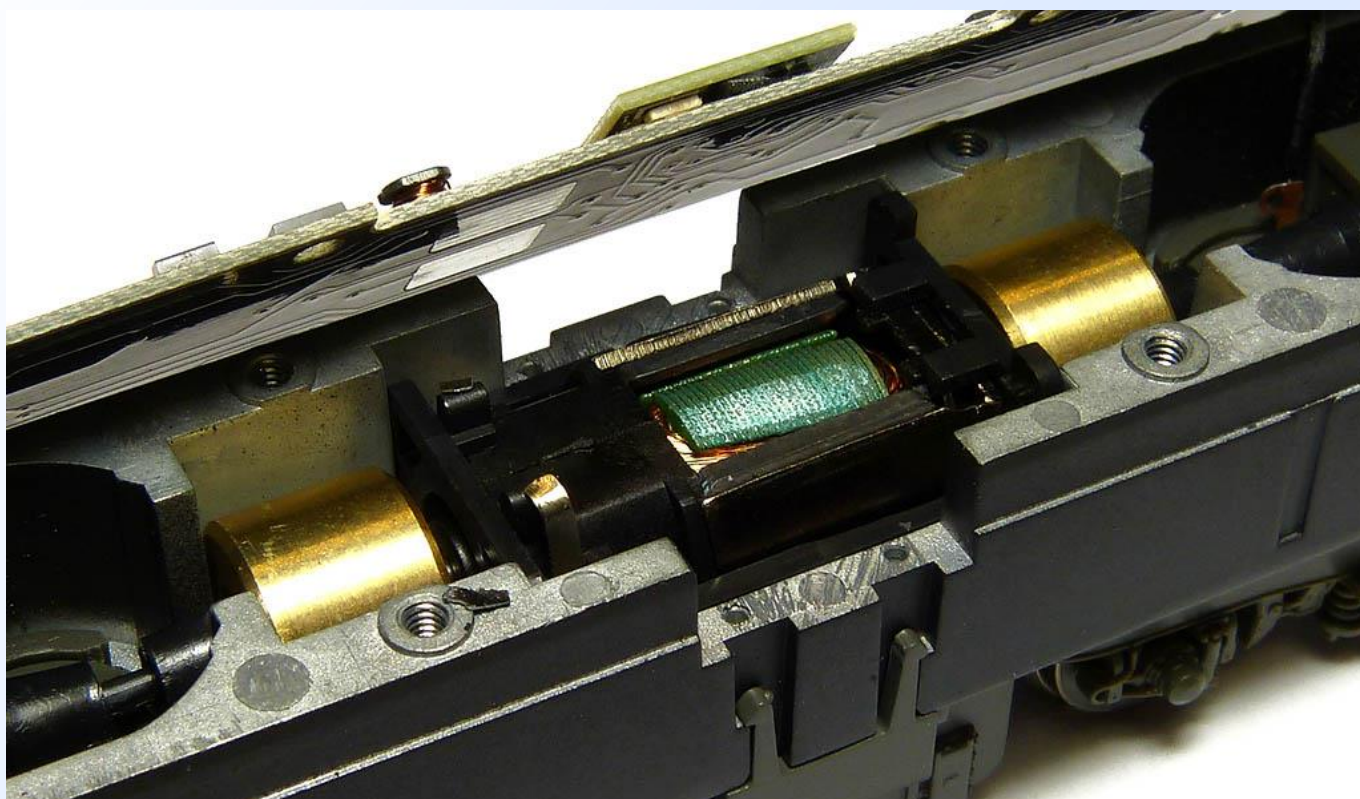
Obr. 8: Maska podvozku.



Obr. 9: Odkrytý pojezd.



Obr. 10: Rozhraní Next18.



Obr. 11: Motor se setrvačníky.



Obr. 12: Přibalené doplňky a náhradní díly.



Obr. 13: Celkový pohled na model.



Obr. 14: Celkový pohled na model.



Obr. 15 a 16: Osvětlení modelu.



Obr. 17: Model na diorámatu.