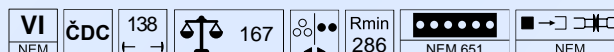




Před nedávnem na trh přišla nová série Brejlovců firmy Kuehn v několika provedeních. Sice na první pohled neviditelnou, přesto však zásadní změnou oproti starším modelům je nově zpracovaný pojezd. Úpravy se dočkala i skříň modelu, konkrétně žaluzie na boku střechy. Krom běžných a již z minulosti známých variant spatřily světlo světa i další, např. ČD Cargo či limitované série čísel 750 285-9 a 750 346-9 ČD. Je pravdou, že uvedení modelů se stále odkládalo, ale trpělivost růže přináší. Modeláři se dočkali. Jak moc bylo dlouhé čekání vyváženo kvalitou provedení modelu, na to se nyní podíváme u stroje 750 330-3 ČD Cargo.

KUEHN - kat. č. 33320



Vzhled a vybavení

Model je dodáván v plastovém boxu s blistrem, v němž je lokomotiva, zabalená do igelitové vložky, uložena. Přílohy jsou též doplňky (plné pluhy, celé hadice, šroubovky a antény). Návod se nachází na dně krabičky. Model je proveden detailně a své předloze rozhodně ostudu nedělá. Nechybějí stěračce, obroučky oken, zkrácené brzdové hadice ani madla, stejně tak detaily na střeše. Neméně pozornosti bylo věnováno pojezdu, jmenujme kupříkladu vzduchovky, písečníky, podrobně vyvedené masky podvozků atd. Skříň drží na zámcích, lze ji sejmut po opatrném odehnutí bočnic. V kabinách je znázorněno stanoviště strojvedoucího. Ozvučení je předpokládáno v nádrži, v jejímž dně jsou otvory pro lepší průnik zvuku. Opětovné nasazení skříňe může být obtížnější, neboť trochu překážejí kablíky vedoucí k čelním DPS. Lze je ale podvléknout pod hlavní DPS otvorem spolu s vodiči od podvozků a je po problému. Přes nárazníky model měří 138 mm, s minimální odchylkou odpovídá délce předlohy 16.540 mm. Osvětlení je řešeno pomocí tří SMD ledek na každém čele. Ledky pro poziční světla jsou na malé DPS v čele, pro horní reflektor pak na vrchní straně hlavní DPS. Světlo je rozvedeno pomocí světlovodů, přepíná se v závislosti na směru jízdy. K průsvitu do sousedních světel dochází naprosto zanedbatelně, i za tmy je to viditelné pouze nepatrně. Ledky na čelech jsou odstíněny plastovou vložkou. Na hlavní DPS je 6pinové rozhraní dle NEM 651.

Při prohlížení modelu nastalo zklamání. Nemalé výtky mám k provedení povrchové úpravy. Kus, který jsem měl k dispozici, byl jednoznačně zralý na reklamaci. V nástřiku byly kazy, skvrnky, některá madla byla dosazena nerovně, částečně se z nich loupala barva, na střeše byly mapy zřejmě od lepidla, žluté zvýraznění na schůdcích i bílé lemy masek podvozků byly místy oloupané a lem kolem „brejlí“ byl nanesen nesymetricky. Zaregistroval jsem místy i barvou zalité mřížky střešního ventilátoru. Při pozorném pohledu jsou vidět též nedokonalosti loga na čele. Zde je opravdu prostor pro zlepšení. Naopak přechody barev a popisky s tabulkami splňují očekávání. Jsou dostatečně ostré a čitelné, a to i ty nejmenší.

Lokomotiva je opatřena kinematikou a normovanou šachtou. Ač byl pojezd přepracován, neduhy kinematiky, které byly typické pro původní sérii, přetrvávají i zde, takže se může stát, že modeláři narazí na vozy, které si nebudou v oblouku o menším poloměru s lokomotivou úplně rozumět a mohou se „potkat“ nárazníky. Jev je to sice ojedinělý, závislý na druhu vozu, nikoli však vyloučený. Konkrétně patrové vozy Bmo od téhož výrobce si škrtnou zcela jistě. Vzdálenost mezi nárazníky při této kombinaci je na rovině cca 1 mm, což je např. pro průjezd odbočkou výhybky Kuehn málo; nárazníky se „šprajcují“. Jak kdysi zjistil jeden z kolegů, vzdálenost mezi oběma otočnými/opěrnými body pohyblivé části kinematiky neodpovídá normě NEM 352, je menší, proto se spřáhlo málo vysouvá a dochází k nedostatečnému oddálení vozidel v oblouku. To v některých případech způsobuje v provozu „mimořádné události“.

Pohon a jízdní vlastnosti

Kola mají průměr 8,4 mm, to odpovídá 1008 mm v reálu, neopotřebovaná kola předlohy měří 1000 mm. Pohon zajišťuje 5pólový motor se dvěma setrvačníky o přibližných rozměrech 11 x 9 mm, výkon je pomocí kardanů veden



do převodovky a následně na všechna čtyři dvojkolí. Obě kola na třetím dvojkolí (počítáno od stanoviště č. 1) jsou opatřena bandážemi. To je dnes poněkud nestandardní a nepovažuji to za šťastné řešení. Preferuji bandáž vždy jen jednu na podvozku na jednom kole dvojkolí, tzv. do kříže. Na původních modelech toto bylo v pořádku, této změně nerozumím. Sběr proudu zajišťuje všech osm kol. Původně jsem jízdní vlastnosti hodnotil jako průměrné. Nebyly vyloženě špatné, ale rozhodně ani nijak oslňující, což by člověk v případě, že se výrobce jal přepracovat pojezd, očekával. Zvukový projev lokomotivy byl celkem příjemný, ovšem vlastní jízda již moc parády nenadělala, v určitých okamžicích bylo možno pozorovat mírné cukání. Z poznatků dalších modelářů vyplývá, že se nejedná o ojedinělou záležitost, nicméně liší se to kus od kusu. Jedni modeláři jízdu moc nechválí, druzí naopak tvrdí, že je to lokomotiva s nejlepšími jízdními vlastnostmi. Takže opět platí staré pravidlo, že je nutné mít opravdu štěstí na dobrý exemplář. Avšak po několikaletých jízdách, které následovaly po prvotním dvouhodinovém zajíždění, se jízda znatelně zklidnila a hodnotím ji jako dobrou. Pojezd tvoří kovový rám, celý model váží 167 g. Na stoupání 36 ‰ Brejlovec zvládá bez prokluzu vlak o 40 nápravách (namátkou jsem vybral 11 dvou-, 3 čtyř- a 1 šestiosý nákladní vůz) a ještě měl rezervu. K rozjezdu dochází při napětí **3,9 V** s odběrem **90 mA**, rychlost odpovídá přibližně **18 km/h**. Při napětí 12 V jede přepočtenou rychlostí **192 km/h** s odběrem **140 mA**. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy 100 km/h, model dosahuje při **7,6 V** a odebírá **120 mA**. Při přerušení napájení při 12 V dojíždí model do vzdálenosti **226 mm**. Výrobce garantuje nejmenší průjezdný poloměr 286 mm.

Závěr

Ač jsem v dřívější recenzi velice kladně hodnotil Bastarda a pěl ódy na firmu Kuehn, tentokrát jsou mé pocity spíše smíšené. Jízda se opakovaným zajížděním zlepšila, ale úrovně Bastarda nedosahuje. A povrchová úprava recenzovaného modelu dosti pokulhává, což je u jinak pěkné lokomotivy škoda. Podíváme-li se do minulosti, není to první faux pas. V původní edici Brejlovců z roku 2012 se hromadně vracelo číslo T 478.3187 (červený se žlutým pruhem na čele), u něhož bylo velké procento s povrchovými vadami. Jako každá recenze, tak i tato je samozřejmě objektivní pouze v rámci poznatků získaných ze zkušeností s konkrétním kusem. Nevím tedy, jaká je celková „zmetkovitost“, ale nářky modelářů nejsou ojedinělé, jak dokazují příspěvky v diskuzích. Dlužno však podotknout, že limitované modely 750 285-9 a 750 346-9 ČD jsou na tom o mnoho lépe, v povrchové úpravě není prakticky nic k vytknutí a jízda je také velice kultivovaná.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Boční pohled na model.



Obr. 2: Boční pohled na model.



Obr. 3: Čelo modelu.



Obr. 4: Střešní partie.



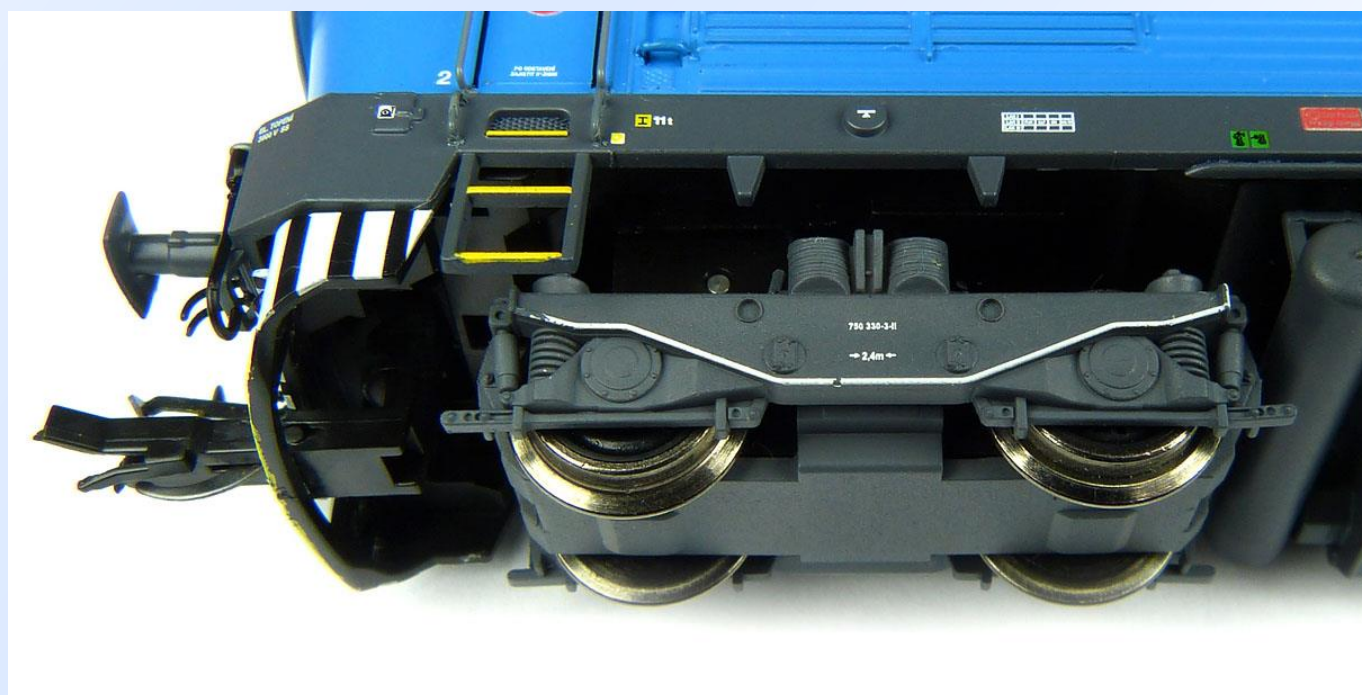
Obr. 5: Spodní pohled na model. V nádrži jsou otvory pro lepší průchod zvuku z reproduktoru.



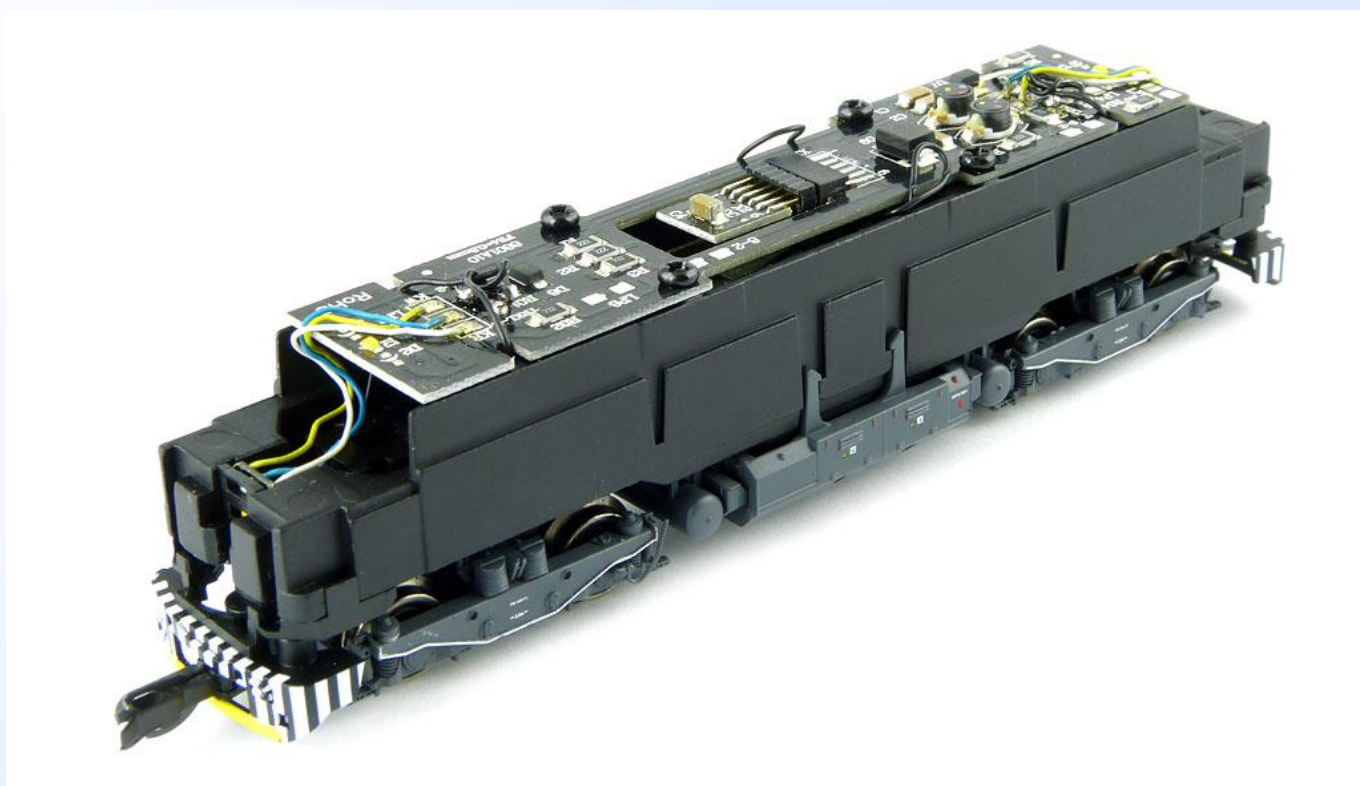
Obr. 6: Pohled na čelo a do kabiny. Pozornosti neujdou otřepy na čele ve spodní části fotografie.



Obr. 7: Detail střešních partií s přepracovanými žaluziemi a „mapami“, zřejmě od lepidla.



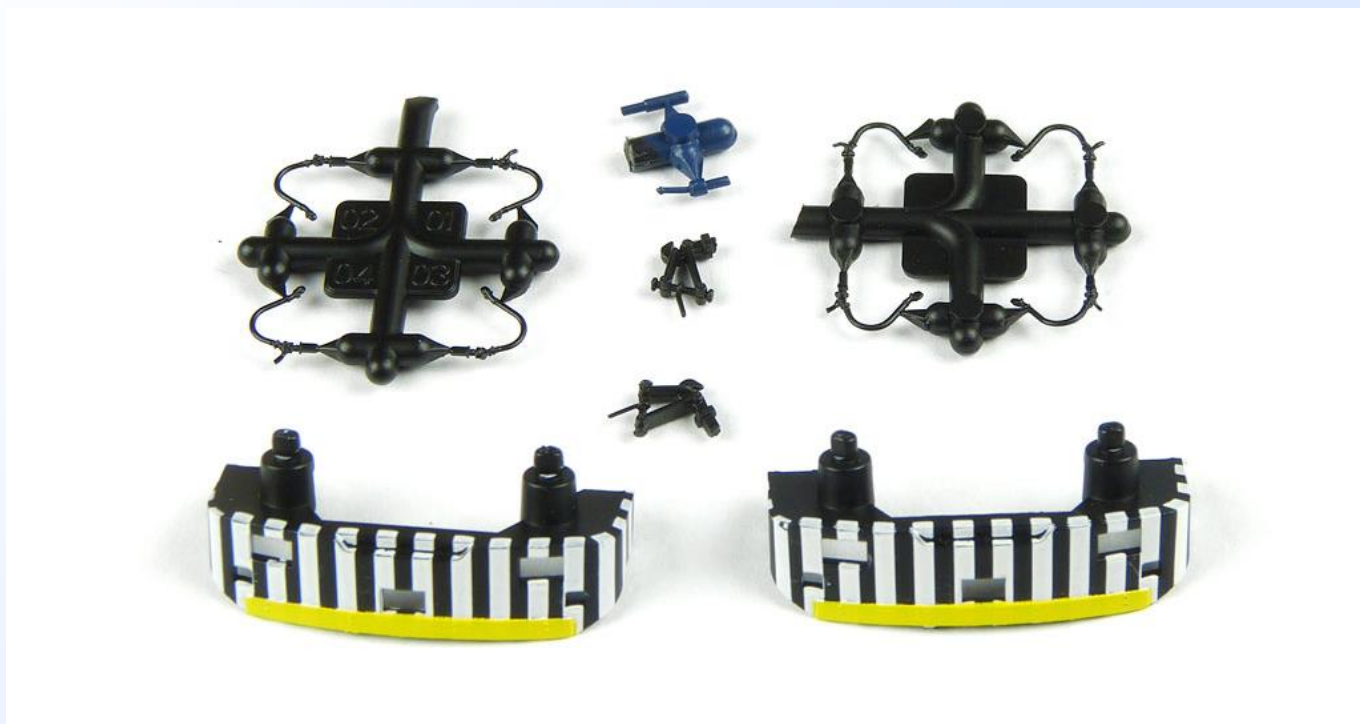
Obr. 8: Detail podvozku.



Obr. 9: Pojezd.



Obr. 10: Pohled na motor se setrvačníky.



Obr. 11: Přibalené doplňky.



Obr. 12: Celkový pohled na model.



Obr. 13: Celkový pohled na model.



Obr. 14 a 15: Osvětlení modelu.