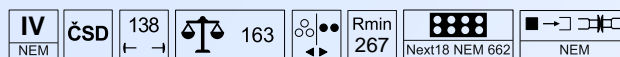




Po opravdu dlouhém čekání se modeláři konečně dočkali a mohli si do vitrín či na kolejiště postavit legendu našich drah, lokomotivu T 478.1, nebo chcete-li Zamračenou, Mráču, Bertu, Bardotku apod., kterou nabízí německá firma Kuehn. Doposud byly k mání modely

z odličků, z leptů nebo tovární od tuzemské firmy MTB, u níž subjektivně tento model považuji za jeden z těch zdařilejších. Očekávaná Berta od Kuehna konečně přišla a modelářská komunita se rozbzučela jako včelí úl, neboť poznatky a zkušenosti jednotlivých modelářů se značně liší, což samozřejmě znamená i rozdílnost v názorech na kvalitu a provedení lokomotivy. Já sám mám doma dvě verze. Jednu sériovou T 478.1095 s šestistovkovým pruhem kolem skříně a širokými nárazníky, katalogové číslo 33410, a jednu z limitované série pro DS model s provozním číslem T 478.1210 a třístovkovým proužkem na čelech, katalogové číslo 33419. Měl jsem dost času se rozhodnout, kterou variantu z těchto dvou si pořídím, více jsem se přikláněl k sériové, ale nakonec byly díky příznivým okolnostem zařazeny do mého depa obě. Do recenze zahrnu poznatky z obou exemplářů, ale jako vzorek pro testování veličin jsem zvolil právě druhou jmenovanou. Za poskytnutí upřesňujících informací děkuji kolegovi Rostopišovi.

KUEHN – kat. č. 33410/33419



Vzhled a vybavení

Kdo zná balení modelů tohoto výrobce, nebude nijak překvapen. Plastový box s vloženým blistrem, pod nímž se nachází dokumentace a doplňky. Považuji to za nejlepší balení, krabičky lze štosovat na sebe a mají malé zámečky, takže po sobě nekloužou. Navíc model dostatečně chrání, přitom nejsou zbytečně velké a nezaberou tolik místa při skladování.

V sáčku s doplňky jsou dvě náhradní bandáže, dvě plnohodnotné šroubovky, vzduchové hadice, topné hadice, antény a dva plné pluhy. U limitky byl přibalen jeden pluh s otvorem, takže plný mám pouze jeden. Při balení se někdo přehmátl. Nevadí, na fotografování to stačí. Také mi chyběl jeden nárazník, to však bylo během rychlého reklamačního řízení vyřešeno k mé spokojenosti.

Model je připraven značně variabilně. Výrobce připravil celou řadu variant forem i vkládacích částí do nich, takže je podchycena naprostá většina různých odlišností, které jsou k nalezení i na skutečných lokomotivách (provedení bočnic, střech, výfuků, výstupů na střechu, výdechů parního generátoru, závěsek, dvě sady pluhů atd.). Stroje byly totiž ve skutečnosti vyráběny ve třech sériích, které se od sebe vzhledově liší. Další drobnosti byly na lokomotivách dále upravovány za provozu. Nejspíše se jedná o nejvariabilněji připravený tovární model, jaký se kdy v TT dostal na trh, neboť verzí je tolik, že bude jejich kompletní využití nějaký ten pátek trvat. Nese to s sebou i některé nepřesnosti, například boky hlavního rámu odpovídají I. sérii lokomotiv čísel T 478.1008–1092, všechny ostatní stroje měly mírně odlišné provedení víček plnění písečníků. Dále jsou při bližším zkoumání na několika místech karoserie patrné spáry a hrany po vkládaných částech formy. Tyto skutečnosti jsou ale bohatě převáženy vychytávkami, kterým naopak výrobce pozornost věnoval. Kuehn má ale nyní před sebou pro zahraničního výrobce možná obtížný úkol, aby všechny tyto detaily správně nakombinoval pro daný model konkrétního stroje. K nepřesnostem totiž došlo už při první výrobní várce. Zatímco limitované modely pro DS model a lokomotiva 749.130 jsou správně, na modelu T 478.1095 nalezneme několik detailů lišících se od skutečné předlohy. Stroj tohoto čísla totiž v období, kdy nesl ztvárněnou verzi unifikovaného nátěru, měl (ač výrobně spadá do II. série) osazenou střechu odpovídající III. sérii a dva

malé vzduchojemy místo jednoho velkého. Další nepřesností, která se týká všech modelů bez výjimky, je sousost pozíček a nárazníků. Ta je zřejmá a nepřehlédnutelná. Pozíčky mají být k sobě blíže. Celkově ale hodnotím model jako zdařilý, ovšem v tomto názoru se mnou mohou někteří nesouhlasit.

K povrchové úpravě modelu nemám mnoho připomínek, ale něco se přeci jenom najde. Na všech modelech, které jsem viděl buď na živo, nebo na fotografiích, je oloupaná barva na madlech, a to především v ohybech. Na lokomotivě není snad jediné madlo, které by nemělo být jen malou část barvy sloupnutou. Napadá mne, že k odření mohlo dojít při montáži madel na skříň, kdy bylo zřejmě použito kovové pinzety, která barvu, možná ještě nedostatečně zaschlou, v místě úchopu sedřela. Oprava je sice celkem jednoduchá, ale je to škoda. Navíc jsou některá madla nerovně osazená, mají jeden konec více zapuštěný ve skříni než druhý, především ta u dveří na stanoviště. Obroučky světel jsou někde nedobarvené, prosvítá na nich červená barva skříně. Na hranách skříně (v pruhu) i střechy lze najít místa, kde je mírně sedřená nebo částečně nenanesená barva. U jednoho čela mám na rámu malou skvrnu od lepidla. Přechody barev jsou někde pěkné, jinde by byl prostor pro zlepšení, navíc se to liší kus od kusu. Jistá nedokonalost je i na pluhu, kde jsou rozpité některé proužky. Mnohé z těchto vzhledových chyb jsou pouhým okem takřka nezpozorovatelné, vše prozradí teprve detailní fotografie, ale jsou tam.

Okna i dveře mají naznačené gumové těsnění, na čelních sklech jsou stříbrné stěrače. Popisky se povedly, jsou perfektně ostré, čitelné a úplné, stejně dobře vypadají kliky. V kabině nalezneme hezky zpracované stanoviště strojvedoucího. Model 33410 má precizně bíle lemované nárazníky.

Délka přes nárazníky činí **138 mm**, odchylka od přepočtených 137,5 mm ze skutečných 16 500 mm je tedy minimální. Průměr nebandážovaných kol je **8,38 mm**, tedy 1 005,6 mm po přepočtu, což dostatečně přesně odpovídá neopotřebovaným kolům v reálu s průměrem 1000 mm.

Osvětlení je 3bodové čelní teple bílé a 2bodové koncové červené. Obstarávají jej na čelech trojice SMD ledek. Pro obě pozíčky je vždy na každém čele společná jedna bílá a jedna červená LED a světlovody vedou světlo do obou reflektorů. Horní reflektor má svoji LED na vrchní straně DPS. Světlo z reflektoru trochu prosvítá do stanoviště, do strojovny (což je vidět žaluziemi ve střeše) a pozíčky spodem na podvozek a pluh. Viditelné je to samozřejmě při jízdě v šeru. Za běžných světelných podmínek prakticky vůbec. Na DPS je umístěno rozhraní Next18 se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí kinematiky se spřáhlem Kuehn. U nich se trochu pozastavme. Laskavý čtenář si jistě vzpomene na problémy, které občas nastávaly při spojení některých vozů s Breljovci Kuehn. Díky tomu, že kinematiky se nevysouvají tak, jak by se slušelo, přesněji řečeno ony se vysunou, ale v určitém bodě se zase začínají zasouvat, čímž se zkracuje vzdálenost mezi vozidly, dochází v některých případech ke kolizi mezi nárazníky lokomotivy a prvního vozu. Paradoxní je, že se to stává mimo jiné též s vozy Bmo stejného výrobce a dokonce i na kolejivu stejného výrobce. U strojů s malými nárazníky je to spíše výjimečný případ, ovšem Bardotka se širokými talíři koliduje relativně často a na stejných místech pravidelně. Fakt, že byl ještě v době Breljovců vyvinut nový pojezd, na tomto chování nic nezměnil. Každopádně se tato „vlastnost“ přenesla i na Bardotky, takže je nutno zvážit, jaké vozy na jakých poloměrech budou modeláři provozovat, nebo vyřešit záležitost výměnou spřáhla za prodloužené. Za určitých okolností se nárazníky zaklesnou opravdu „festově“, ojediněle dojde i k vytažení spřáhla ze šachty lokomotivy.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se dvěma setrvačníky o rozměrech přibližně 11 x 8,5 mm. Jízda je plynulá a příjemně tichá. Po sejmutí krytu podvozku jsem zjistil, že se olejem nešetřilo. Dá se předpokládat, že bude brzy nutné očistit kola i sběrače, neboť budou mastné. Výkon od motoru je přenášen pomocí kardanů přes převodovky na všechna čtyři dvojkolí. Pouze jedno dvojkolí jednoho podvozku je

opatřeno bandážemi, a to blíže k nádrži a na obou kolech. Tažná síla je dostatečná, bez názaku únavy a prokluzu lokomotiva utáhla 25vozový vlak s 82 nápravami na stoupání 40 % v obloucích o poloměru 321 a 365 mm. A nepochybně by zvládla i více. Proud sbírají všechna čtyři dvojkolí prostřednictvím dvojitého sběrače.

Průjezd obloukem na plechovém kolejivu o poloměru 286 mm je bezproblémový a potíže lokomotivě při jízdě nečiní ani „vlečkový“ rádius 267 mm. Model má kovový rám a váží **163 g**. Rozjezd nastává při napětí cca **2,6 V** rychlostí přibližně **9 km/h** s odběrem proudu **67 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá **178 km/h**, což je zbytečně moc, odběr proudu je **130 mA**. Předloha jezdila maximální rychlostí 100 km/h, těch model dosahuje při nastaveném napětí zhruba **7,8 V** s proudem **110 mA**. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je pěkných **180 mm**. Vše měřeno po dostatečném zjetí v obou směrech.

Závěr

Jsou výrobci, kteří termíny plní. Pak jsou jiní, kterým to úplně nevychází. Nesluší se spekulovat nad příčinami, někdy mohou být závažnějšího charakteru, než si lačný a nedočkavý modelář dokáže připustit. Nevidíme do toho a soudit je tak snadné. Každopádně firma Kuehn nás napínat umí. Přiznám se, že si s jistotou nevzpomínám, kdy přesně byla Bardotka oficiálně ohlášena, ale cosi mi říká, že to bylo na přelomu let 2012 a 2013. Šest let čekání, posouvání termínů a nářků modelářů. Když model přišel, byl pro jedny jakýmsi zadostiučiněním, pro druhé trochu zklamáním. V mém případě by se dalo asi hovořit o štěstí, neboť až na drobné nedokonalosti po vzhledové stránce a mastné skvrnky, které se daly lehce otřít, je model v pořádku a jezdí výborně. Záměrně jsem čekal a nekupoval konkurenční model. Jestli dlouhé čekání přineslo své ovoce, to musí posoudit každý sám za sebe. Byť má model jisté kompromisy a rezervy v podobě zbytečných vad v povrchovce a ve funkci kinematik, jsem rád, že jej mám.

Informace o předloze naleznete [na Wikipedii](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



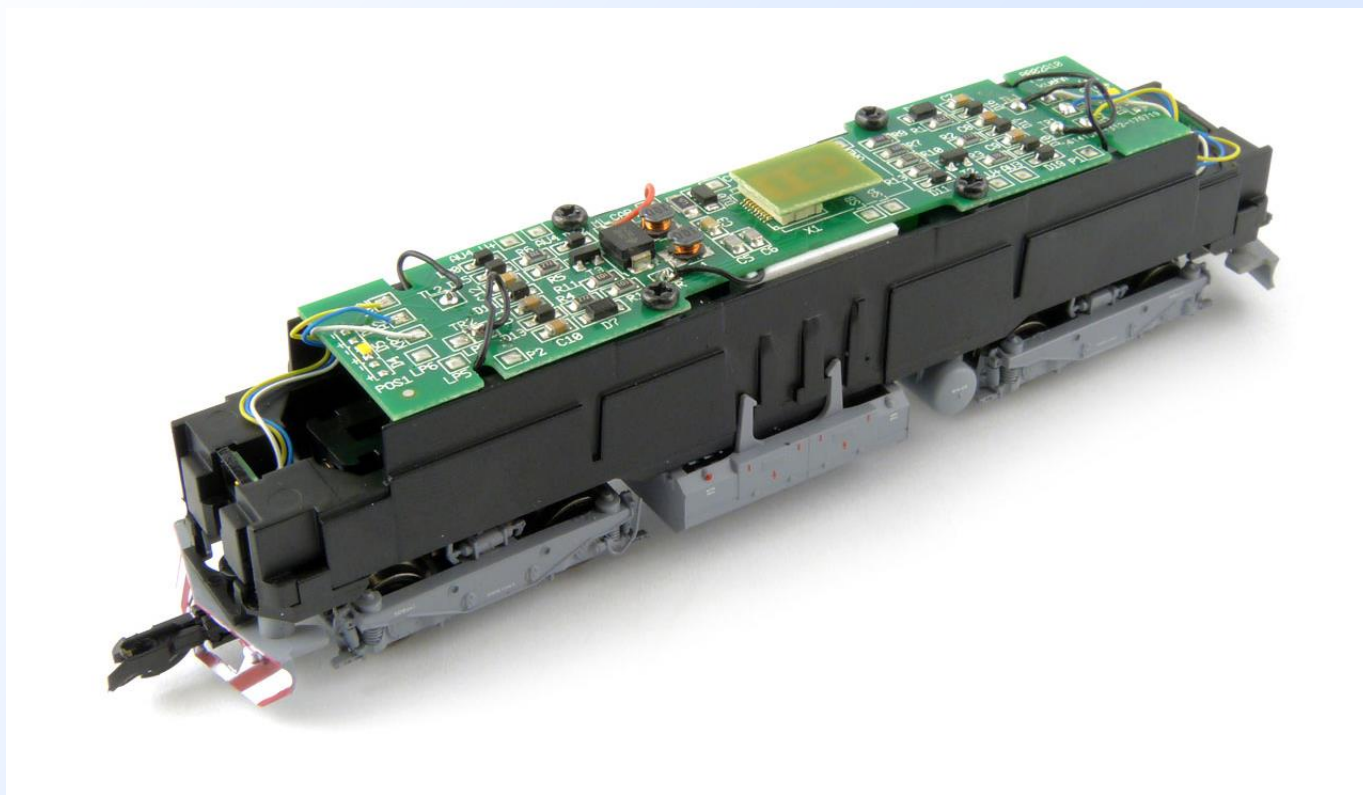
Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



Obr. 6 a 7: Vrchní a spodní pohled.



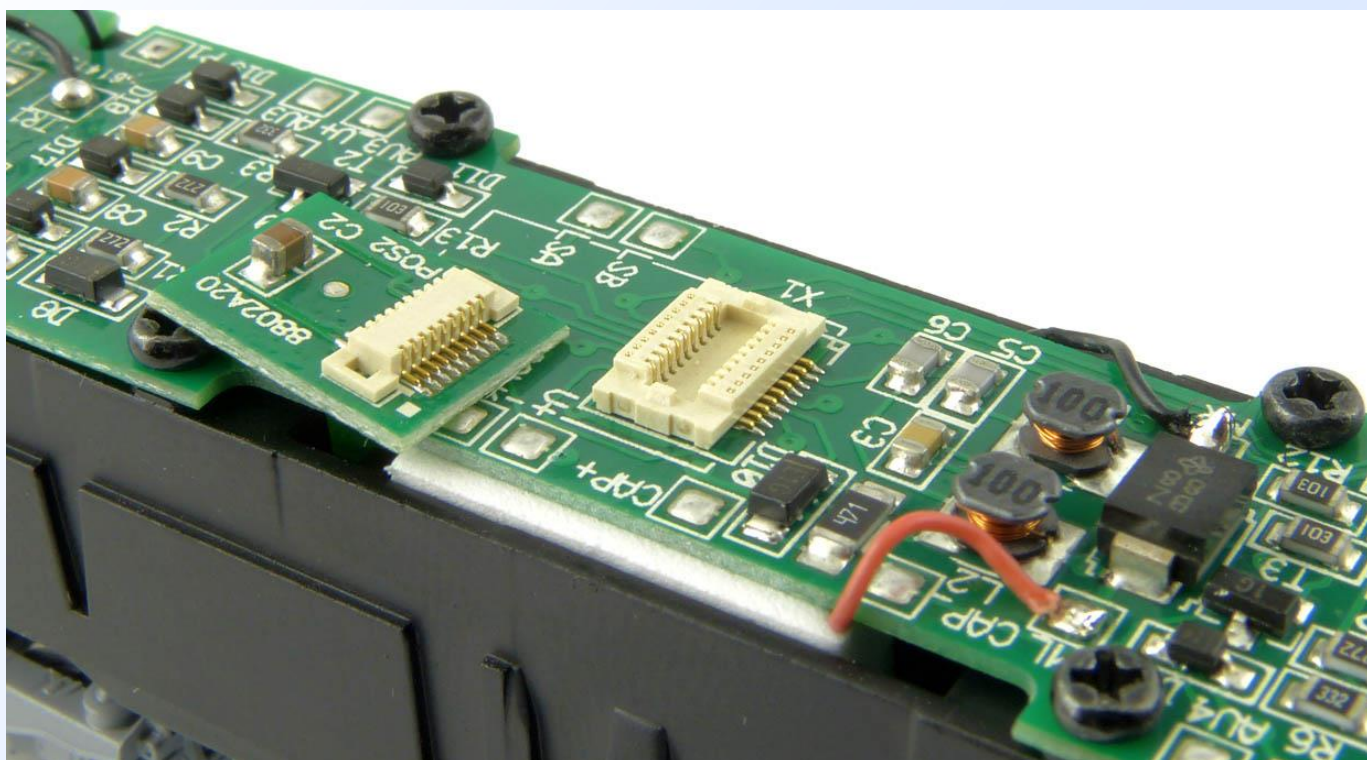
Obr. 8: Stanoviště strojvedoucího.



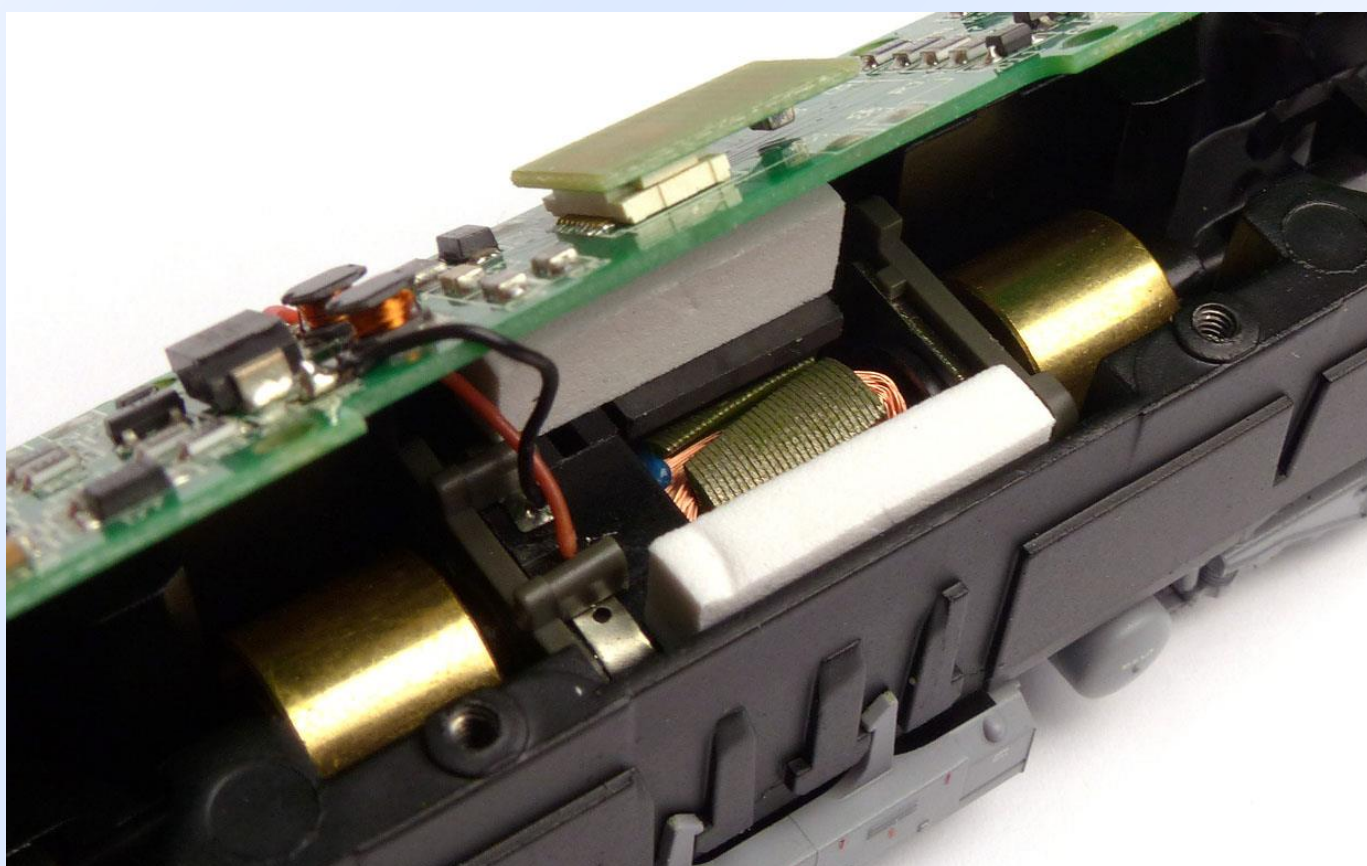
Obr. 9: Odkrytý rám modelu, celkový pohled.



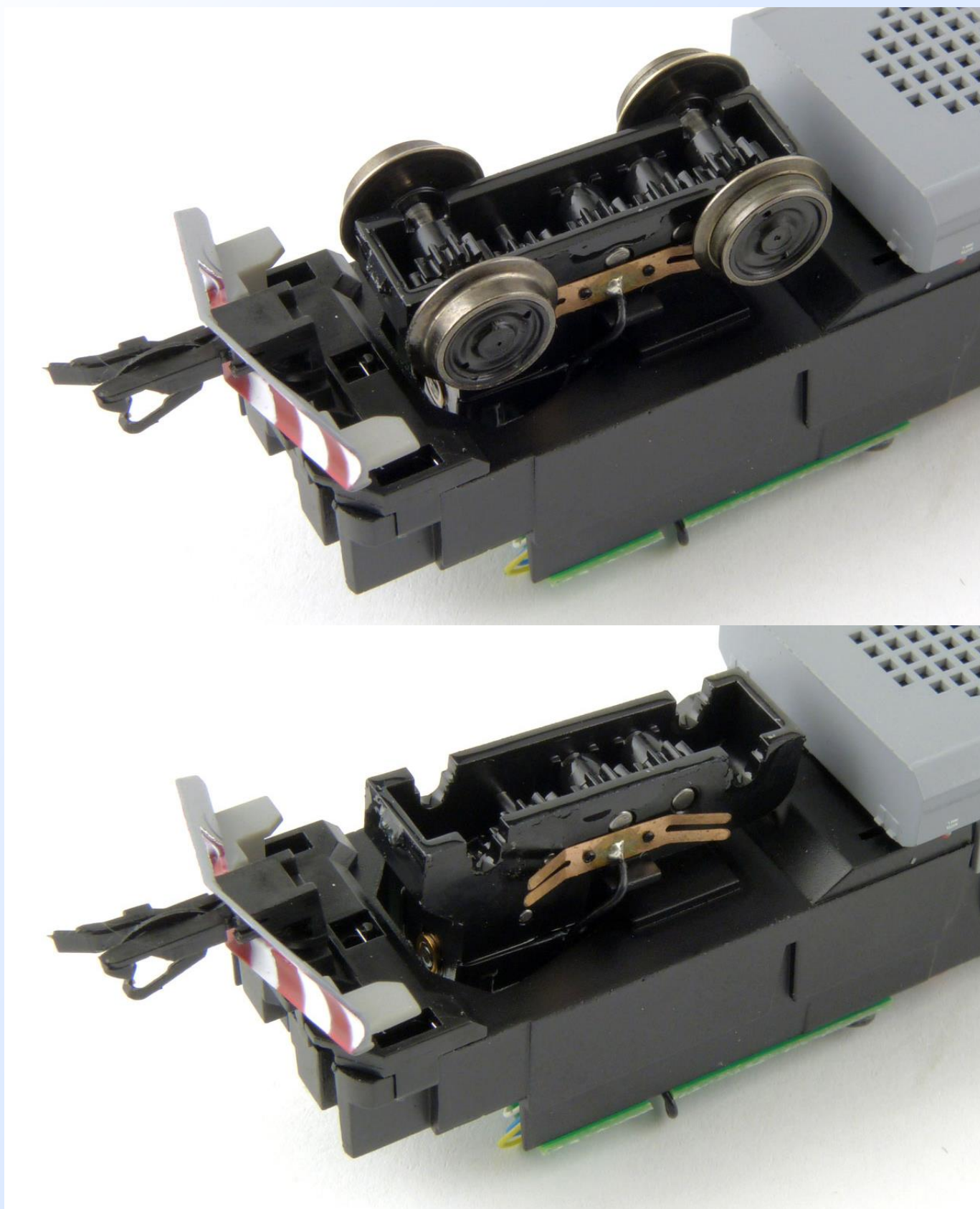
Obr. 10 a 11: Odkrytý rám modelu, čelní partie s LED.



Obr. 12: Rozhraní Next18.



Obr. 13: Uložení motoru.



Obr. 14 a 15: Podvozek bez krytu. Zde je dobře vidět velké množství mazadla.



Obr. 16: Doplnky. Tyto patří kolegovi, já měl v balení plný pouze jeden pluh, druhý byl s otvorem.



Obr. 17 a 18: Celkové pohledy na modely.



Obr. 19: Model na diorámatu.



Obr. 20: Model na diorámatu.