



V roce 2012 firma Kuehn ohlásila výrobu motorového vozu RS1. Pro české modeláře to byla potěšující zpráva, neboť toto vozidlo jezdí i na našich tratích jako řada 840. Německá verze stroje nese označení BR 650. Čekací lhůty u tohoto výrobce nikdy nebyly krátké, to je celkem běžný stav, ale modeláři nakonec dostali, co chtěli. České i německé verze modelu jsou v současné době v nabídce ve dvou provedeních. U tuzemského motoráku se jedná o čísla 840 010-3 a 840 006-1 ČD. Recenze pojednává o prvně jmenovaném.

KUEHN - kat. č. 33550A



Vzhled a vybavení

Kdo už doma nějaký model od Kuehna má, nebude balením nijak překvapen. Plastový box s blistrem a igelitovou vložkou je dostatečnou, líbivou a navíc skladnou ochranou modelu. Jediná drobná chybka je na papírovém vnitřku krabičky, na němž jsou jakési univerzální informace o starších modelech, které již úplně nekorespondují se současností. Zmínka o pohonu všech dvojkolů a o rozhraní dle NEM 651 konkrétně k tomuto modelu opravdu nesedí. Na funkci to naštěstí nemá vliv. Přiloženy jsou doplňky v podobě kompletních šroubovek (tedy nikoli jen háky), otevřených čel a spráhel. Vůz je tak připraven i pro případný provoz ve dvojitě trakci. Velmi stručný návod se nachází na dně krabičky.

Model je proveden velice věrně, na první pohled je jasné, že tvarově a proporčně odpovídá své předloze. Výrobce nezapomněl na stěrače, pískování, sklopená zrcátka nebo směrové tabule s nápisem TANVALD. Z výroby jsou osazeny brzdové hadice a samotné háky šroubovky, které lze nahradit šroubovkami kompletními, ovšem pouze v případě provozu samostatného vozu. Pozornost byla věnována též spodním partiím na rámu vozu. I ty jsou dostatečně podrobně vyvedeny, stejně tak masky podvozků. Povrchová úprava modelu je dobrá, ovšem nikoli dokonalá. Lze najít místa, kde je mírně podfouknutá barva nebo neostrý přechod, případně se barvy překrývají a tvoří vystouplé místo, což je případ přechodu světle modré a tmavě modrého pruhu po okny. Nerovnost přechodu je patrná na přechodu mezi čelním dílem a bočnicí na pravé straně u nehnaného podvozku. Jsou to drobnosti většinou viditelné až při pozornější prohlídce z krátké vzdálenosti, ale jsou zbytečné. Jde-li jedna bočnice potisknout rovně, musí to jít i u té druhé. Oproti tomu popisky, loga a piktogramy jsou velmi zdařilé, ostré a čitelné. Okna jsou kouřová, jejich usazení je přesné. Interiér je vybaven modrými sedačkami, mezi nimiž je ukryt motor. Jeho uložení je zvenku viditelné, ovšem u vozu tohoto druhu asi ani jiné technické řešení použít nelze.

Skříň drží na osmi zámcích, lze ji sejmout po opatrném odehnutí bočnic. Lépe to jde s nějakým přípravkem, který nám zajistí, že se odehnutá bočnice znovu nezaklapne při práci s tou protější. V kabinách je znázorněno stanoviště strojvedoucího s ovládacím pultem. Pro ozvučení tu nějaká příprava je, reproduktor se vejde do nástupního prostoru. Podle slov kolegy Jacka to ale není ideální a je lepší tuto činnost svěřit zkušenějšímu modeláři. Přes nárazníky model měří 211,9 mm, s tolerovatelnou odchylkou 0,6 mm odpovídá délce předlohy 25.500 mm. Osvětlení je řešeno pomocí tří teple bílých a dvou červených SMD ledek na obou čelech. Ledky pro poziční světla jsou na malé DPS v čele, pro horní reflektor na vrchní straně hlavní DPS. Světlo se přepíná v závislosti na směru jízdy. K průsvitu do sousedních světel nedochází. Bílé ledky na čelech jsou odstíněny plastovou vložkou. Na hlavní DPS je rozhraní Next18 dle NEM 662. Osvětlen je i interiér pomocí šesti ledek. Možná by se dalo namítat, že je vnitřní osvětlení mdlé, ovšem je to asi na posouzení každého jednotlivce. V analogu samozřejmě záleží na aktuálním napětí, na druhou stranu si myslím, že nemusí být projíždějícím motorákem osvětlené celé kolejiště. Za tmy na mě při rozumné rychlosti subjektivně působí intenzita osvětlení interiéru jako dostačující.



Pohon a jízdní vlastnosti

Rukama mi prošly dva modely. O jízdních vlastnostech toho prvního nemá smysl se moc vyjadřovat. Pozdní a náhlý rozjezd, při jízdě hnaným podvozkem napřed v obloucích drnčení, které způsoboval buď o něco drhnoucí kardán, nebo byl problém v převodovce. Při jízdě opačným směrem se závada neprojevovala. Nehledal jsem příčinu, ke slovu přišla reklama. Vyměněný exemplář je lepší. Zvukový projev dobrý, ovšem při pozorném pohledu je vidět, že je jízda roztřesená. Při pomalé jízdě je navíc patrné poblikávání světel interiéru, které ustává přibližně při napětí 5 V, odpovídajícímu rychlosti asi 60 km/h.

Kola mají průměr 6,4 mm, to je 768 mm v reálu, kola předlohy měří 770 mm. Pohon zajišťuje 5pólový motor, výkon je pomocí kardanu veden do převodovky jednoho podvozku. Hnaná jsou obě jeho dvojkolí, jedno je opatřeno bandážemi na obou kolech. Sběr proudu zajišťuje všech osm kol. Pojezd tvoří kovový rám, celý model váží 117 g. K rozjezdu dochází při napětí **2,5 V** s odběrem **53 mA**, rychlost odpovídá přibližně **11,6 km/h**. Při napětí 12 V jede přepočtenou rychlostí **237 km/h** (je opravdu vysoká) s odběrem **106 mA**. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy 120 km/h, model dosahuje při **7,4 V** a odebírá **92 mA**. Při přerušení napájení při 12 V dojíždí model do vzdálenosti **79 mm**. Model jsem zkoušel na poloměru 286 mm. Plechové kolejivo nemám v ideálním stavu, takže jízda nebyla plynulá, o estetické stránce u takto dlouhého modelu nemluvě.

Závěr

Vůz je velmi atraktivní, i mně, konzervativnímu zastánci starších epoch, se velmi líbí. V krajině na kolejišti vypadá výborně. Drobné chyby v povrchovce a ne úplně uspokojivá jízda jsou dvě věci, které musím vytknout. Chyby v nástřiku nejsou ojedinělé, dle mně dostupných referencí se objevují i na jiných kusech, a jsou zbytečné. Cena kousek pod pět tisíc nepotěší, ale ani nepřekvapí. Navíc na prodejnost nemá evidentně velký vliv, neboť modely byly v první vlně velmi rychle vyprodány.

Informace o předloze: https://cs.wikipedia.org/wiki/Regio-Shuttle_RS1

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3: Čelní pohled.



Obr. 4 a 5: Vrchní a spodní pohled.



Obr 6: Detailnější boční pohled.



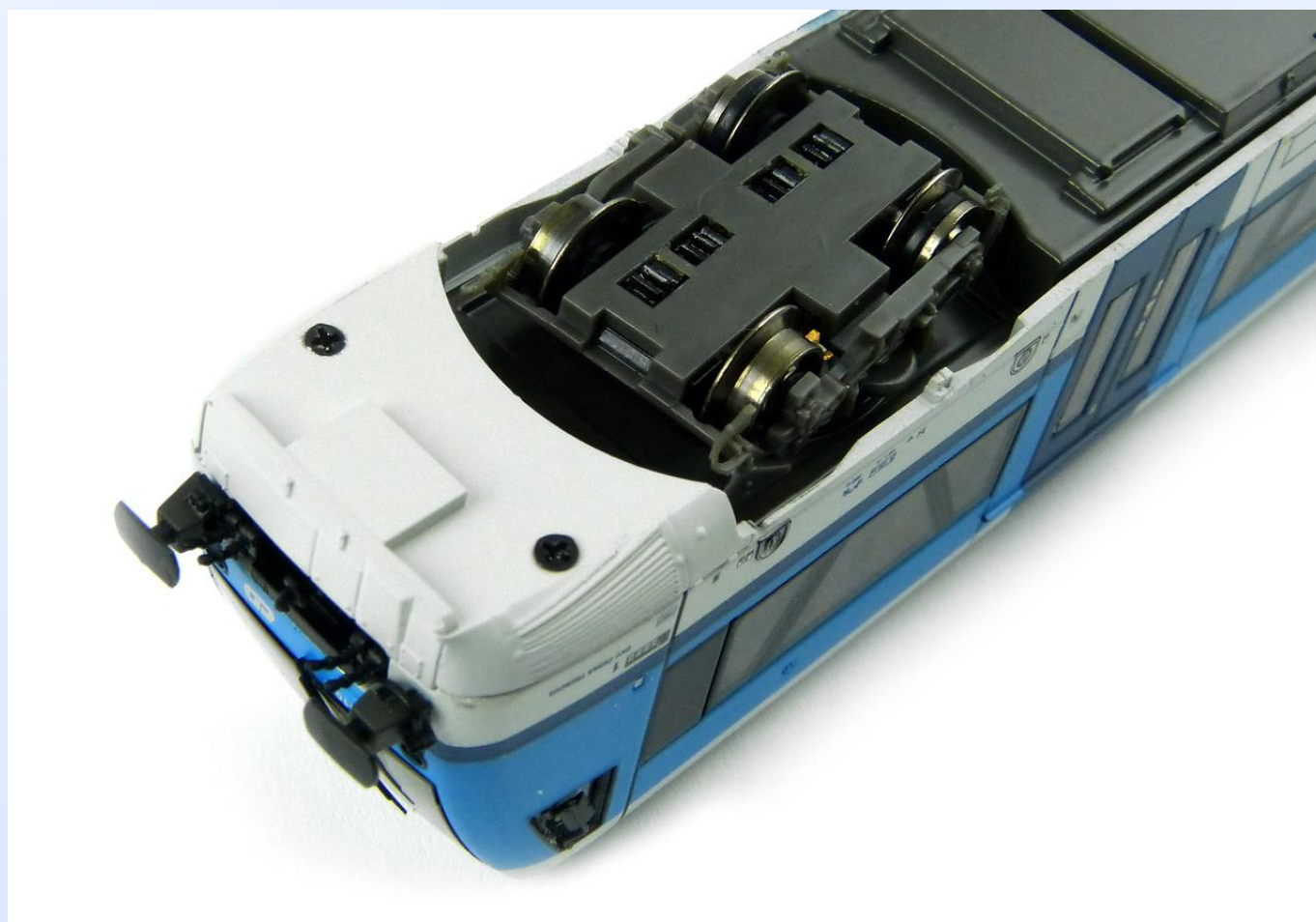
Obr 7: Detailnější boční pohled.



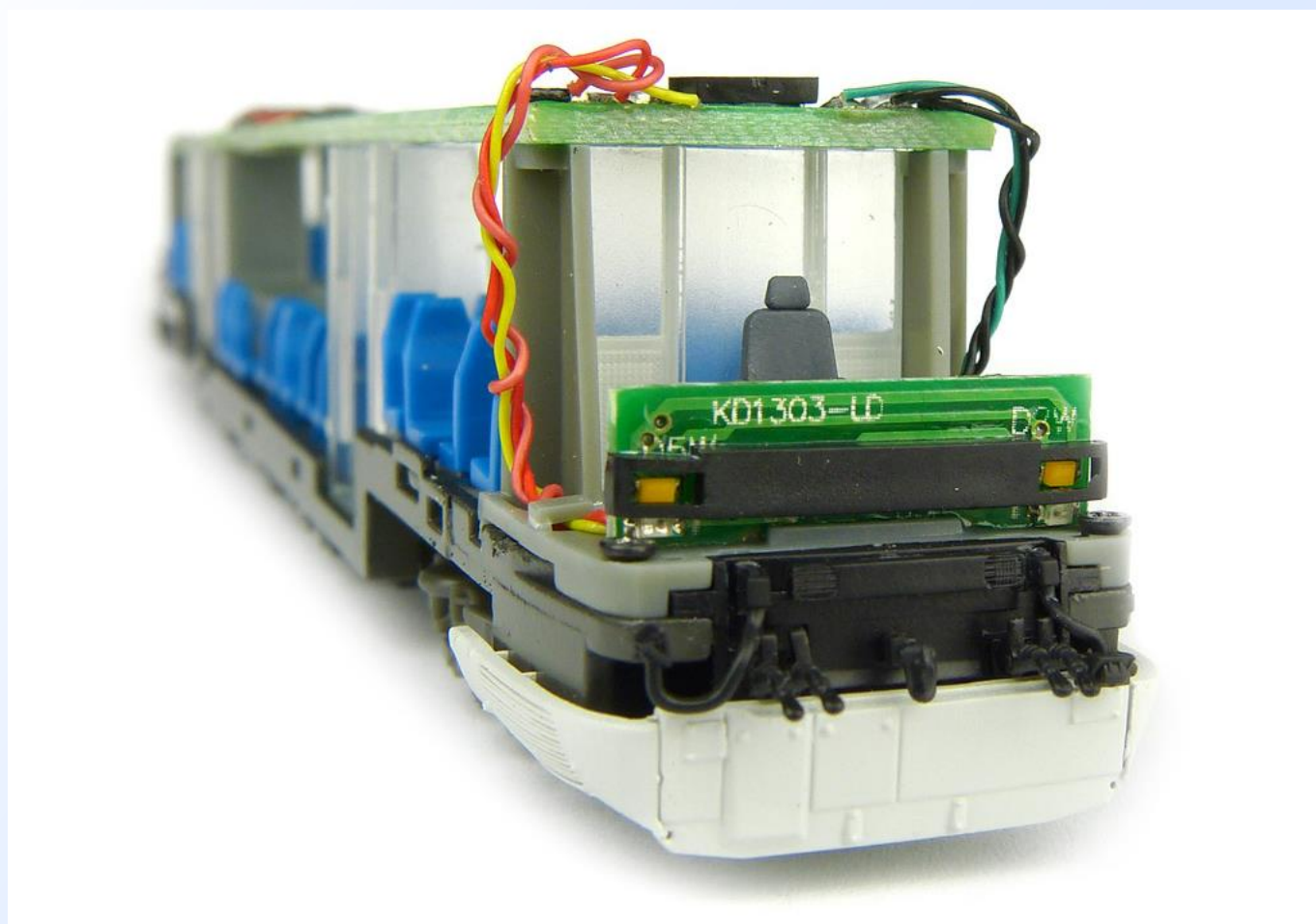
Obr 8: Detailnější boční pohled.



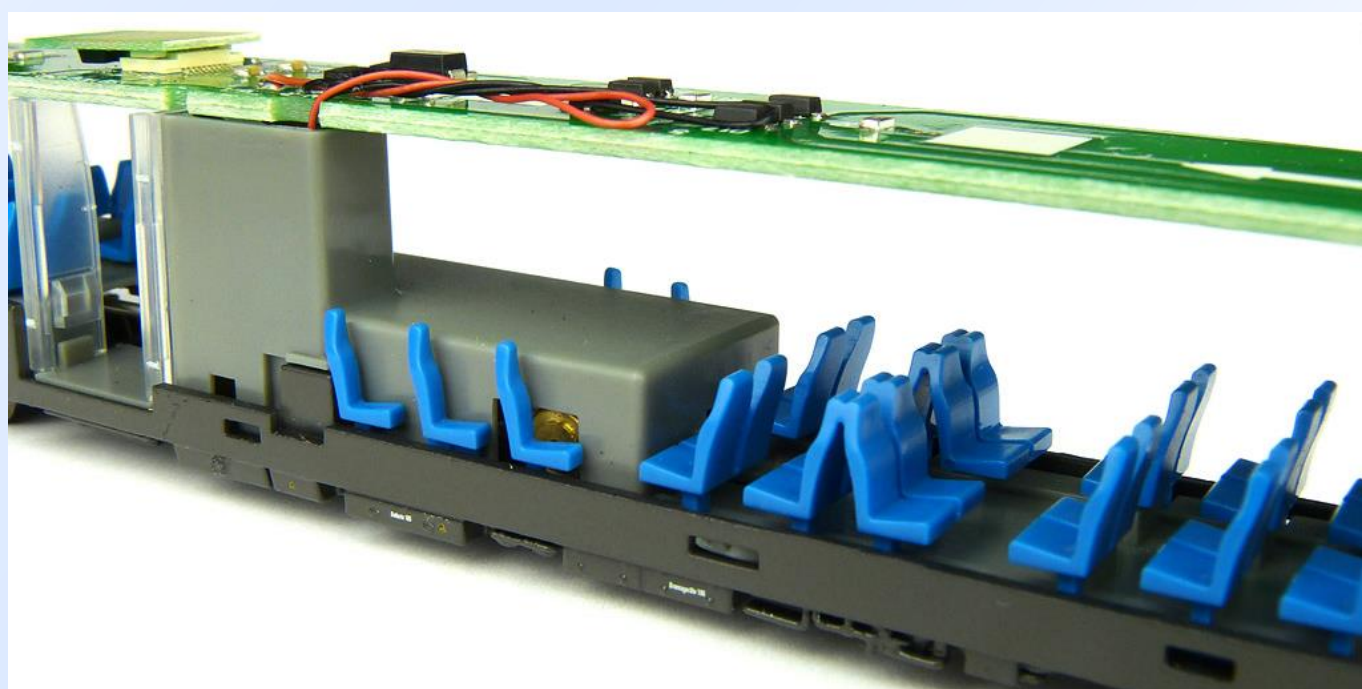
Obr 9: Střešní partie nade dveřmi.



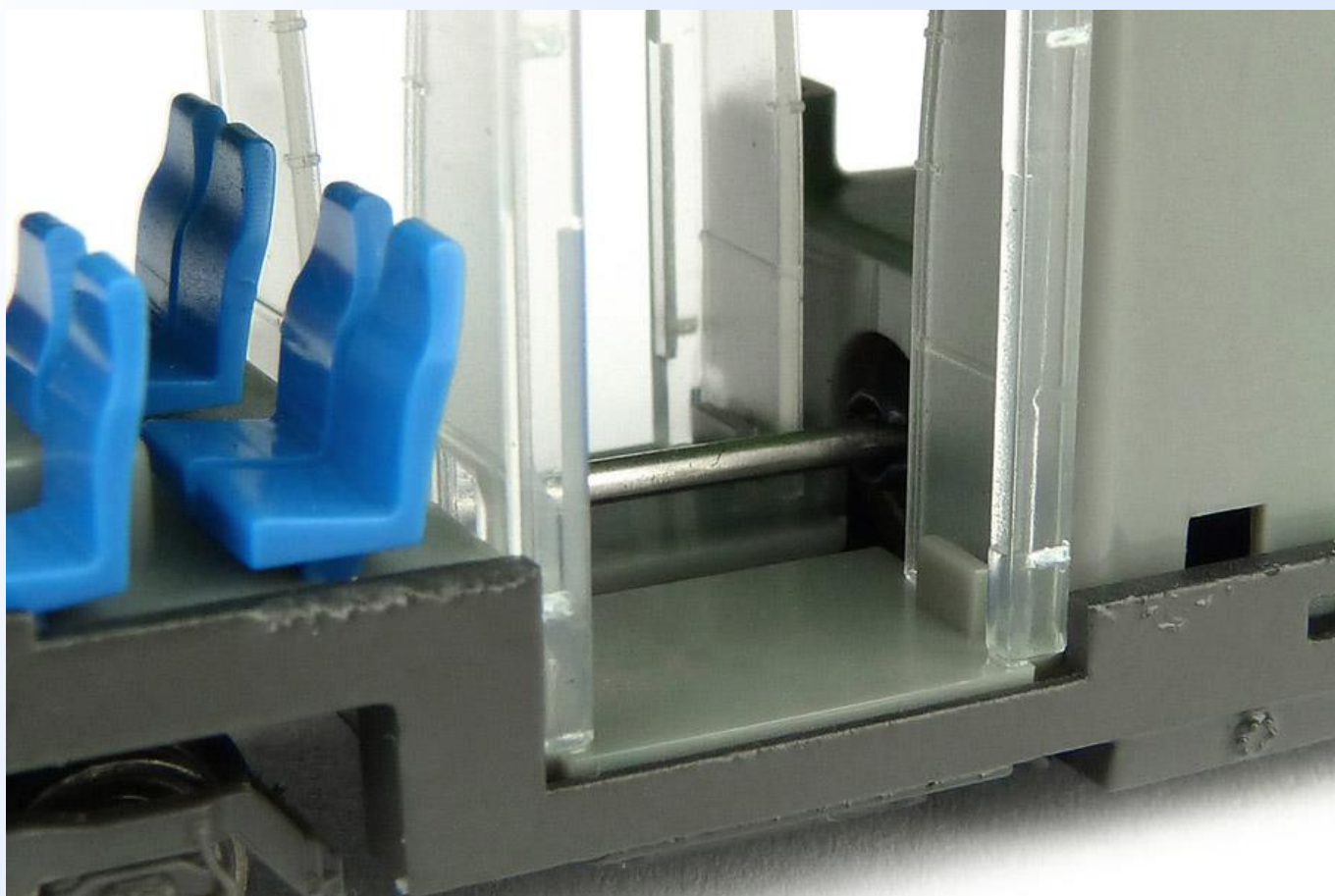
Obr 10: Spodek čela a hnaný podvozek.



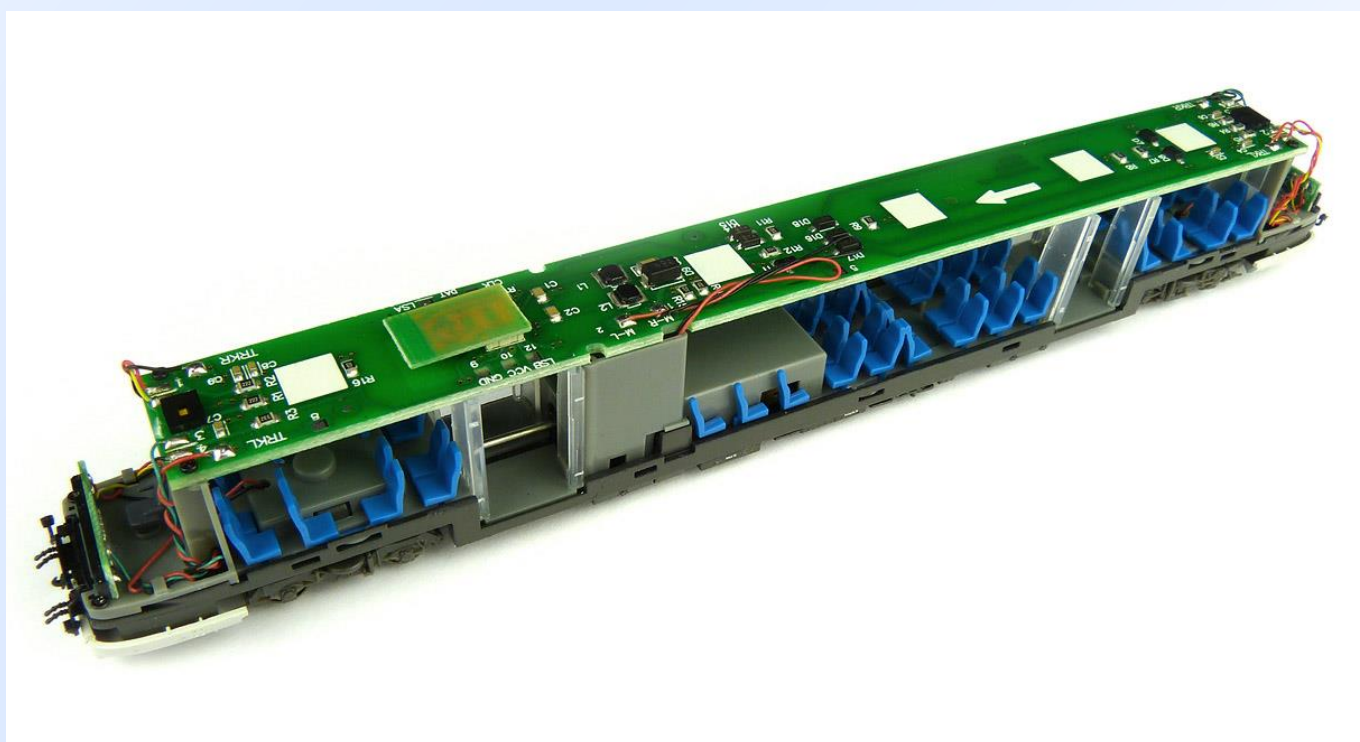
Obr 11: Odkryté čelo modelu s DPS a stanovištěm.



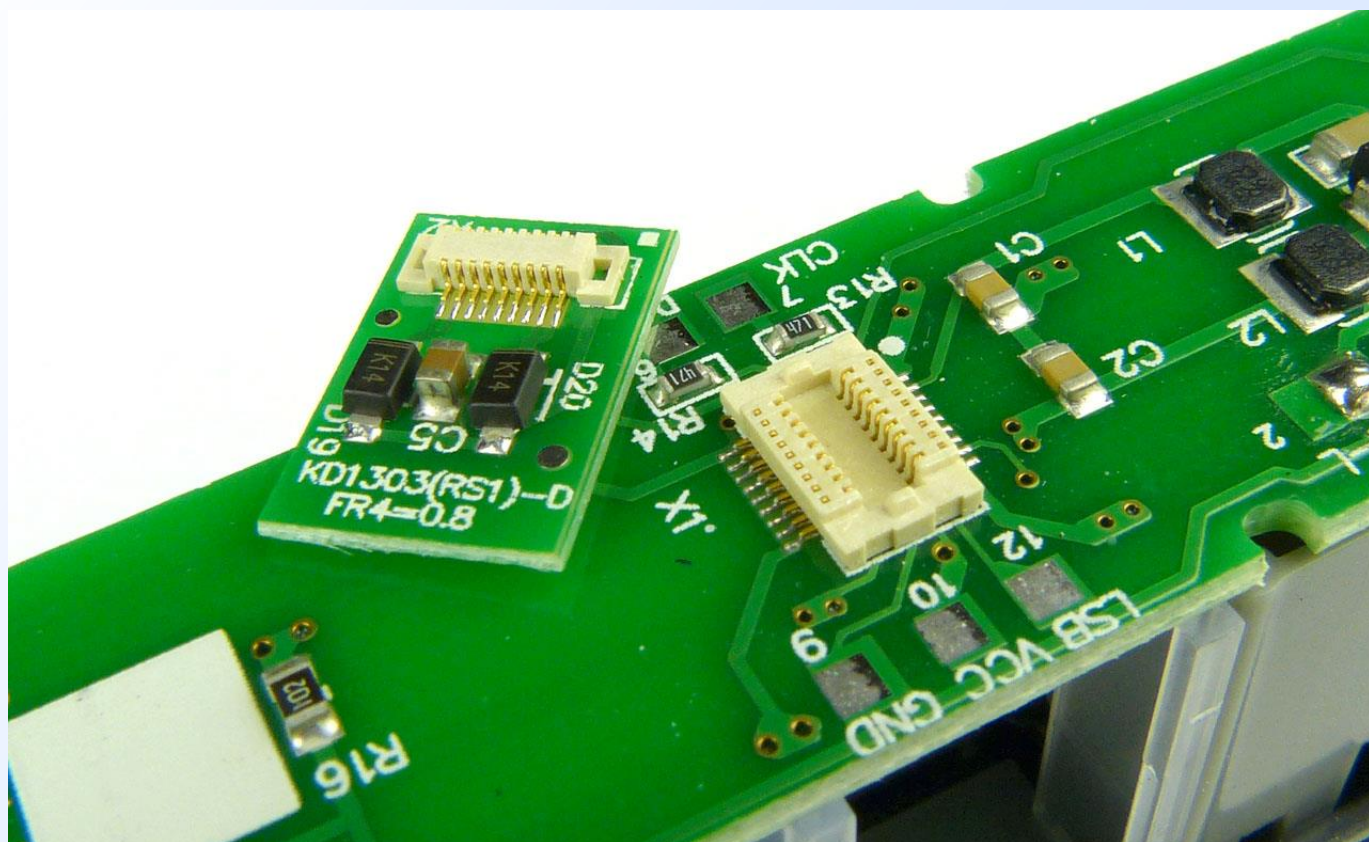
Obr 12: Interiér a kryt motoru.



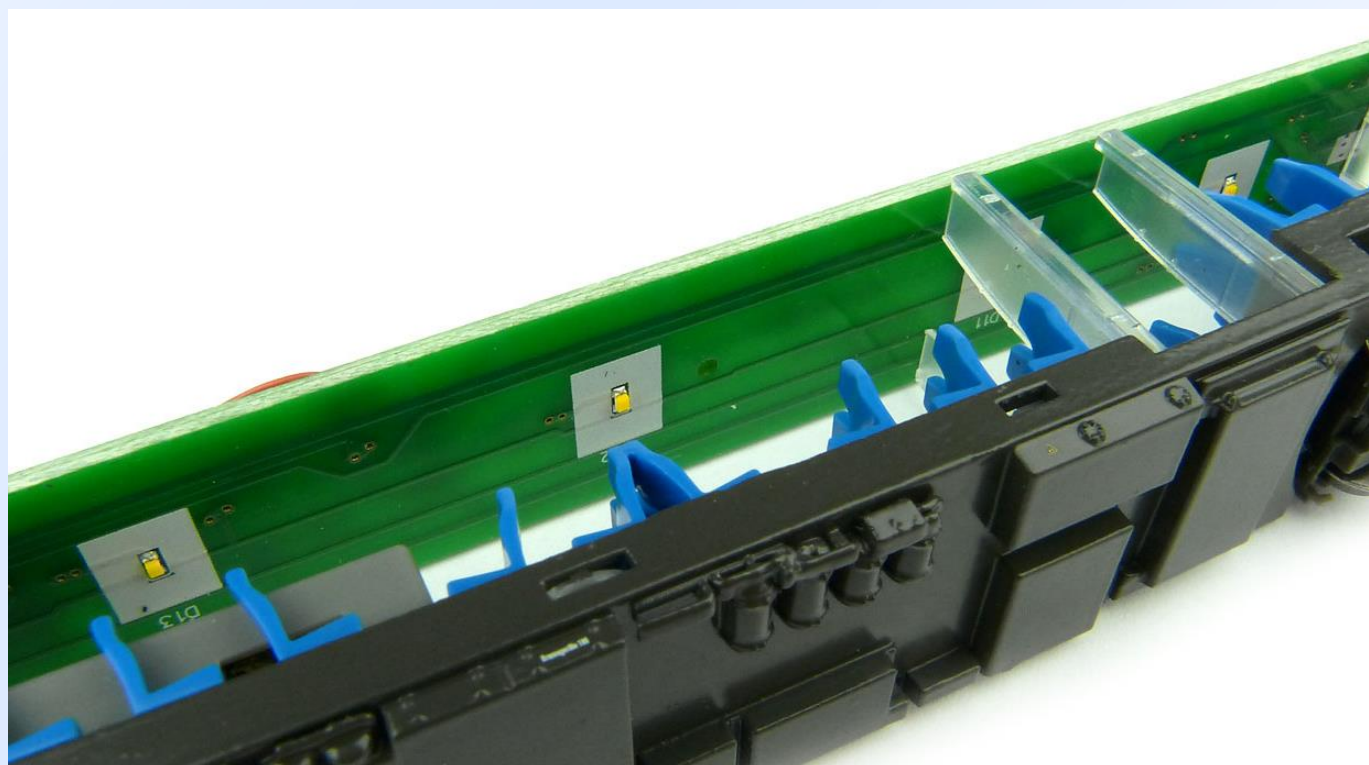
Obr 13: Kardan v nástupním prostoru.



Obr 14: Odkrytý model s hlavní DPS.



Obr 15: Rozhraní Next18 a analogová propojka.



Obr 16: Spodní pohled na hlavní DPS s LED osvětlujícími interiér.



Obr 17: Celkový pohled na model.



Obr 18: Model na diorámatu.