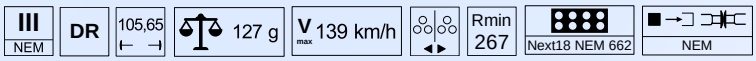
PARNÍ LOKOMOTIVA BR 94 DR OD FIRMY KUEHN 23.03.2019

Těsně před vánočními svátky 2019 se na trhu objevila další z novinek prezentovaných firmou Kuehn – parní lokomotiva řady 94.5 (pruská T 16.1). Není to sice první spojnicová lokomotiva od tohoto výrobce, v nabídce je již stroj V60 DB, ale je to první parní lokomotiva. Myslím, že nebudu přehánět, když napíši, že většina modelářů středu byla na tento počin zvědavá. Přeci jenom parní lokomotiva, pokud má vypadat k světu, je na výrobu poněkud náročnější a dá se toho hodně zkazit. Pro mnohé tuzemské modeláře bude asi zajímavější model s katalogovým číslem 31916, jedná se totiž o provedení ČSD s červeným pojezdem, nesoucí číslo 537.0509 nad původním německým označením 94.1304. Další zajímavostí je celočerné provedení ČSD jako limitovaná edice pro DS Model s provozním číslem 537.0504. Dále je v nabídce verze DR (31910), DR s Riggenbachovou brzdou (31912), DB (31914), vše ve třetí epoše, a jako novinka pro rok 2020 opět mutace DR s Riggenbachovou brzdou (31918), ale ve IV. epoše. Model ČSD zapůjčil pro účely fotografování pan Martin Stejskal.

KUEHN - kat. č. 31910



Vzhled a vybavení

Pokud měl vůbec někdo obavy z toho, jak parní debut firmy Kuehn dopadne, mohu všechny směle ujistit, že výsledek je velice dobrý. Když jsem viděl model poprvé, byl jsem opravdu mile překvapen. Okamžitě na mě zapůsobil svojí precizností a jakousi elegancí. Je detailně zpracován a opatřen velkým množstvím dílů. Jak vidno, výrobce neponechal nic náhodě a věnoval přípravě lokomotivy velkou pozornost. S modelem se manipuluje dobře, uchopením za vany není co zkazit, není tam co ulomit. Valná většina hlavních dílů modelu je vyrobena z kovu. Díky tomu je jeho hmotnost dostatečně vysoká.

Na obou čelech se nacházejí kinematiky a již z výroby osazené háky šroubovky, topné spojky i zkrácené hadice. Povrchová úprava je výborná, přesto se však najdou, a to nikoli ojediněle, exempláře, u nichž je možno zpozorovat sedřenou barvu z hlav nýtů. Dobře je to vidět především na detailní fotografii, při pohledu bez možnosti zvětšení si toho všimne málokdo a při běžném provozu těch pár desetin milimetru velké holé nýty nezaregistruje nikdo. Ale tento nedostatek se zde vyskytuje a je nutno na něj upozornit. Dále se může stát, že se objeví místo s odřenou červenou barvou na spodní části „skříně“, která dosedá na rám. Kola mají jemné paprsky, rozvod je z plastu a též precizně vyvedený. U kol se nachází pískování a samozřejmě brzdové zdrže včetně celého mechanismu na spodku pojezdu. Ostrost a čitelnost popisků není nutno zdůrazňovat, u modelů Kuehn se jedná o standardní záležitost. Uhlí v tendru téměř dosahuje okraje.

V sáčku jsou přiloženy doplňky v podobě topných spojek, madel a mosazná anténa pro posun u správy DB, která však dle mně známých informací v reálu nebyla nikdy použita.

Lokomotiva přes nárazníky měří **105,65 mm**, přepočtem ze skutečné délky 12 660 mm vychází 105,5 mm. Spřažená kola měří **10,35 mm**, po přepočtu je to 1 242 mm, v reálu má neopotřebované kolo 1350 mm. Dle informací z německého fóra odpovídá přepočtených 1242 mm sjeté obruči. Osvětlení modelu je 3bodové teple bílé na obou čelech, přepíná se dle směru jízdy. Každá lampa má svoji vlastní zabudovanou ledku. Navíc je pro digitální režim připraveno i osvětlení v budce. V analogu je neaktivní. U některých kusů se mohou objevit nerovně osazené přední lampy, včetně toho mého. Srovnat se mi je nepodařilo, neboť pruží a vrací se do nesprávné polohy. Možnost přihnutí směrem dopředu je omezená, překáží patka lampy, která se při rovnání opře o ochoz a nedovolí moc velké přihnutí vpřed.

Do modelu se dostaneme po vyšroubování čtyř šroubků ze spodní strany. Vpředu jsou dva delší a nacházejí se před válci, vzadu dva kratší, ukryté za nástupními schůdky. DPS s rozhraním Next18 je pod tendrem, pod ní je pak ukryt výrobcem vestavěný reproduktor (6 Ω/1 W). Kvalitu a použitelnost reproduktoru nejsem schopen posoudit. Elektrické spojení spodní a vrchní části lokomotivy je provedeno pružinovými kontakty, vpředu dvěma (horní reflektor), vzadu třemi (horní reflektor a osvětlení budky).

Pohon a jízdní vlastnosti

Pětipólový motor s mosazným setrvačníkem o rozměrech cca 10 x 4,5 mm je umístěn mezi vanami lokomotivy. Pohon je prostřednictvím šneku a převodovky veden pouze na poslední dvojkolí. Další dvojkolí jsou poháněna rozvodem. Čas ukáže, kolik toho plastový rozvod vydrží. Bandáže na tomto modelu nejsou použity. Od posledního levého kola je vyveden náhon k mazacímu lisu. Lokomotiva jede klidně a tiše. Mírně, takřka neznatelně se kolébá ze strany na stranu, což je zřejmě dáno konstrukcí pohonu. Sběr proudu obstarává všech deset kol. Sběrače příléhají na kola zezadu. Zmínku o nejmenším průjezdném poloměru jsem nikde nenašel, lokomotiva ale projede jak 286 mm na plechovém kolejivu BTTB, tak i nejmenší rádius 267 mm na kolejivu Tillig. Při testu tažné síly zvládla vytáhnout i vytlačit čtyřvozový vlak složený ze čtyřosých reko vozů Tillig na sklonu 40 ‰ s částí trati v oblouku, ovšem toto byla její mez. Při jízdě na sklonu o dvě promile vyšším nebo po přidání jakéhokoli vozu již začalo docházek k prokluzu.

Lokomotiva váží **127 g**. Rozjezd nastává na rovném úseku při napětí **4,5 V** rychlostí přibližně **14 km/h** s odběrem proudu **75 mA**. Nejvyšší rychlost při 12 V je **139 km/h**, odběr proudu činí **110 mA**. Rychlosti **40 km/h** model dosahuje při napětí **5,9 V** s odběrem **96 mA**, pro **60 km/h** model potřebuje napětí **7,1 V** a odebírá proud **108 mA**. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti **75 mm**.

Závěr

Stejně jako ukázala firma Piko na sklonku roku 2018, že vyrobit páru ve velikosti TT pro ni není žádný problém, povedlo se rok poté totéž i firmě Kuehn. Ano, najdou se jisté mouchy, ale jedná se především o vliv lidského faktoru, kdy nebyly správně namontovány lucerny a (zřejmě) bylo s modelem neopatrně manipulováno, díky čemuž došlo k sedření barvy z některých nýtů, případně nebyl povrch před nástřikem dostatečně odmaštěn. K dalšímu otěru již v současnosti při běžném používání nedochází. Zde by bylo vhodné trochu zapracovat při výstupu, aby se mezi modeláře dostalo co nejméně modelů s těmito závadami. Ovlivnit to lze, což se prokázalo například u Bardotek, jejichž druhá vlna byla co do kvality povrchové úpravy znatelně lepší než první.

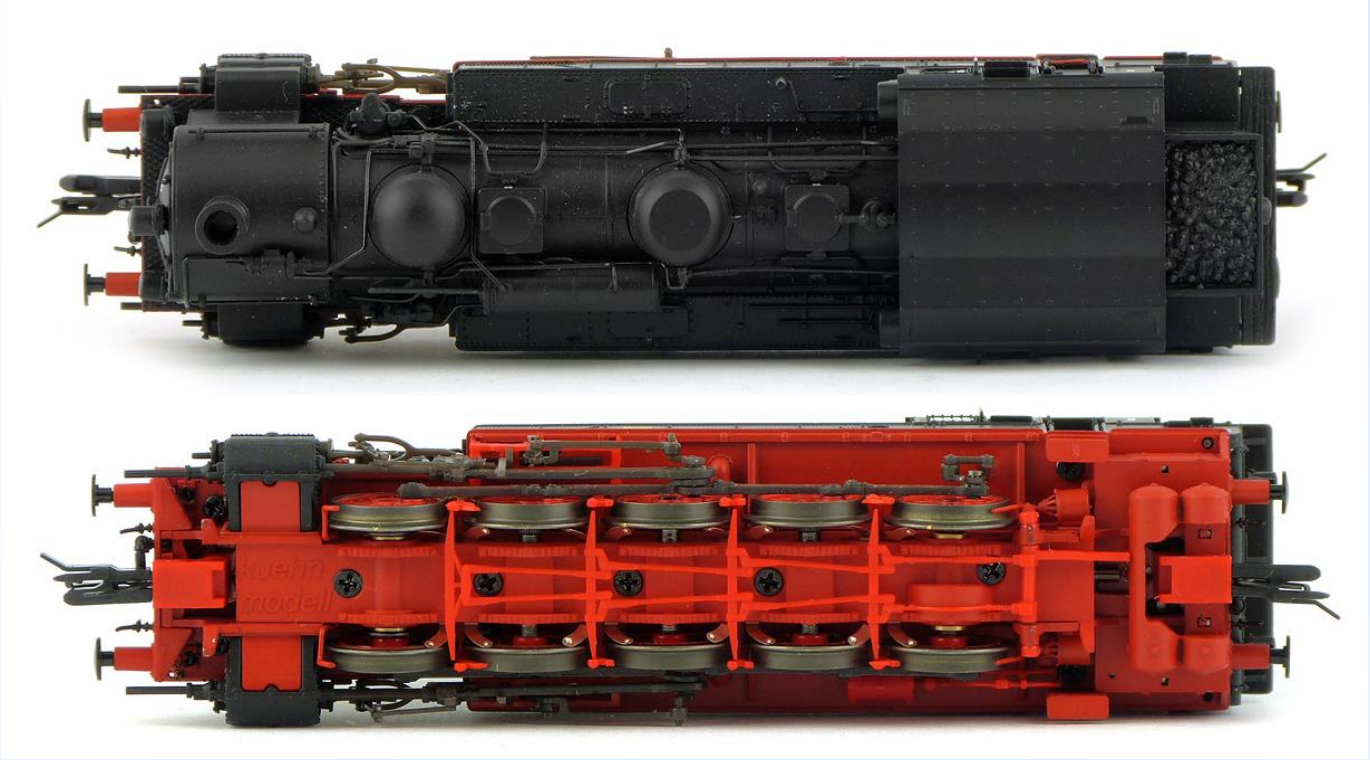
Výrobce zaplnil další mezeru v nabídce TT. Nejedná se totiž o tutéž řadu 94, kterou vyráběla svého času firma Beckmann. To je patné na první pohled. Doufejme, že to není poslední „sazomet“, kterým nám pan Kuehn udělal radost, a že se v budoucnu v jeho nabídce objeví další. Možností je pořád dost, paleta německých parních lokomotiv je opravdu pestrá. K modelu se perfektně hodí osobní reko vozy, které výrobce na trh uvedl na konci roku 2019.

Informace o předloze lokomotivy jsou v němčině na Wikipedii.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA

Obr. 1, 2, 3 a 4: Boční a čelní pohledy.

PARNÍ LOKOMOTIVA BR 94 DR OD FIRMY KUEHN 23.03.2019

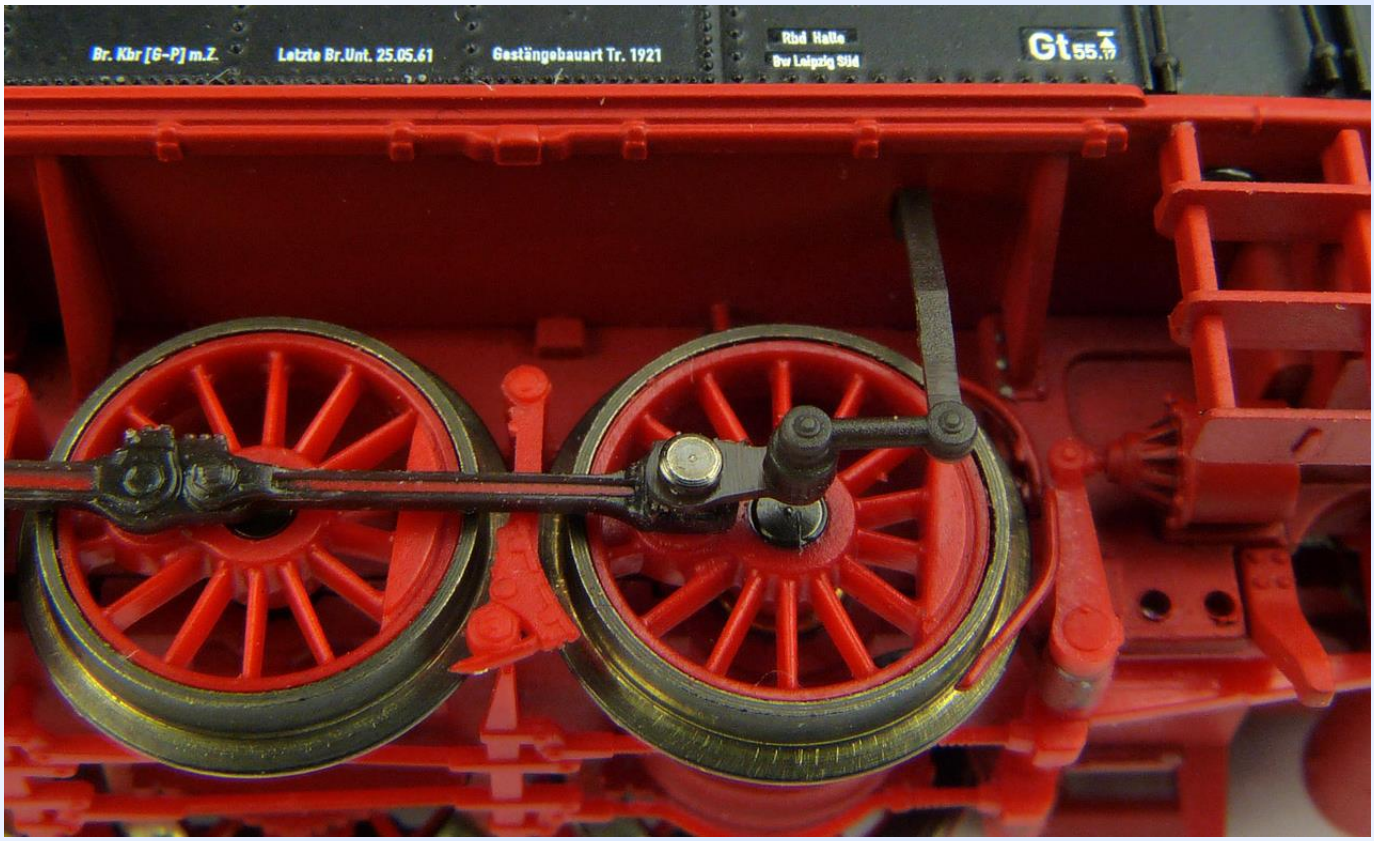


Obr. 5 a 6: Vrchní a spodní pohled.

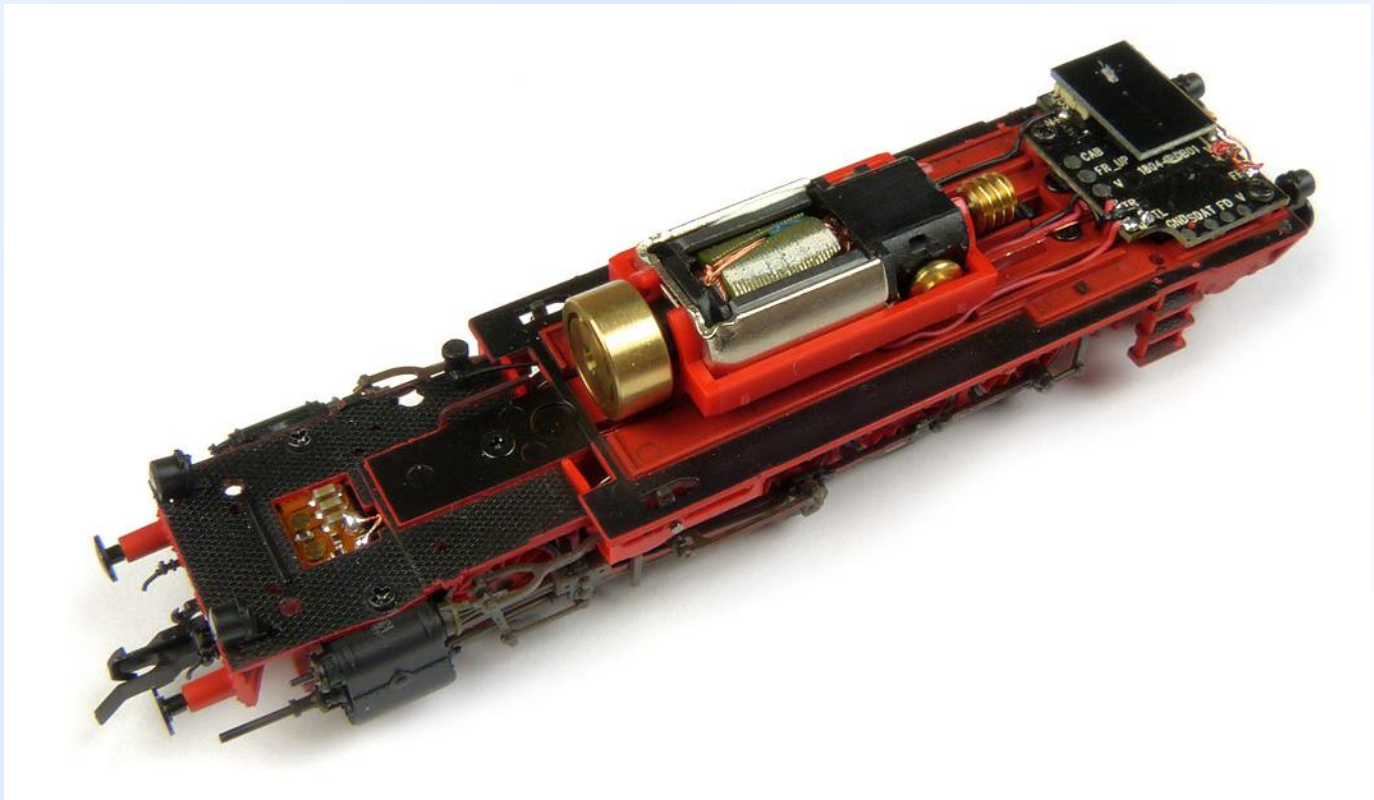
Obr. 7: Detail popisků.

Obr. 8: Rozvody.

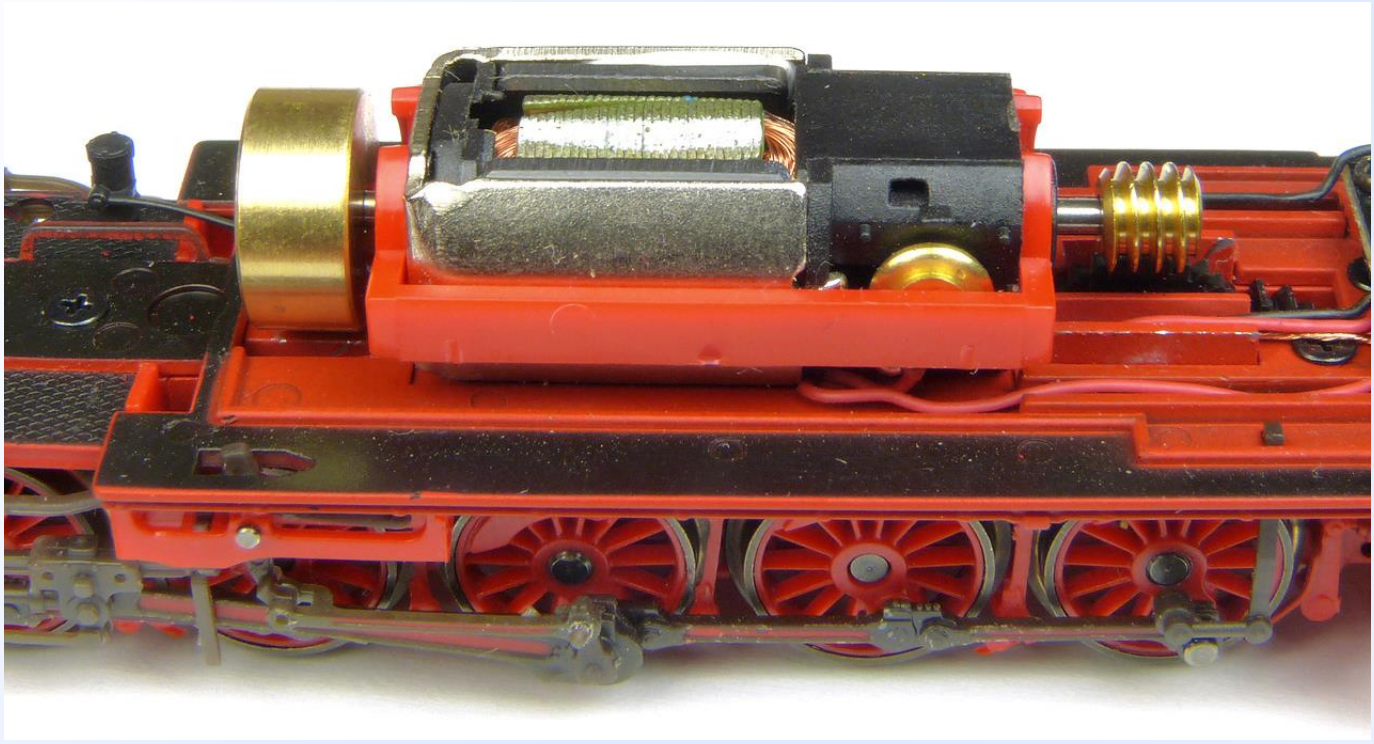
PARNÍ LOKOMOTIVA BR 94 DR OD FIRMY KUEHN 23.03.2019



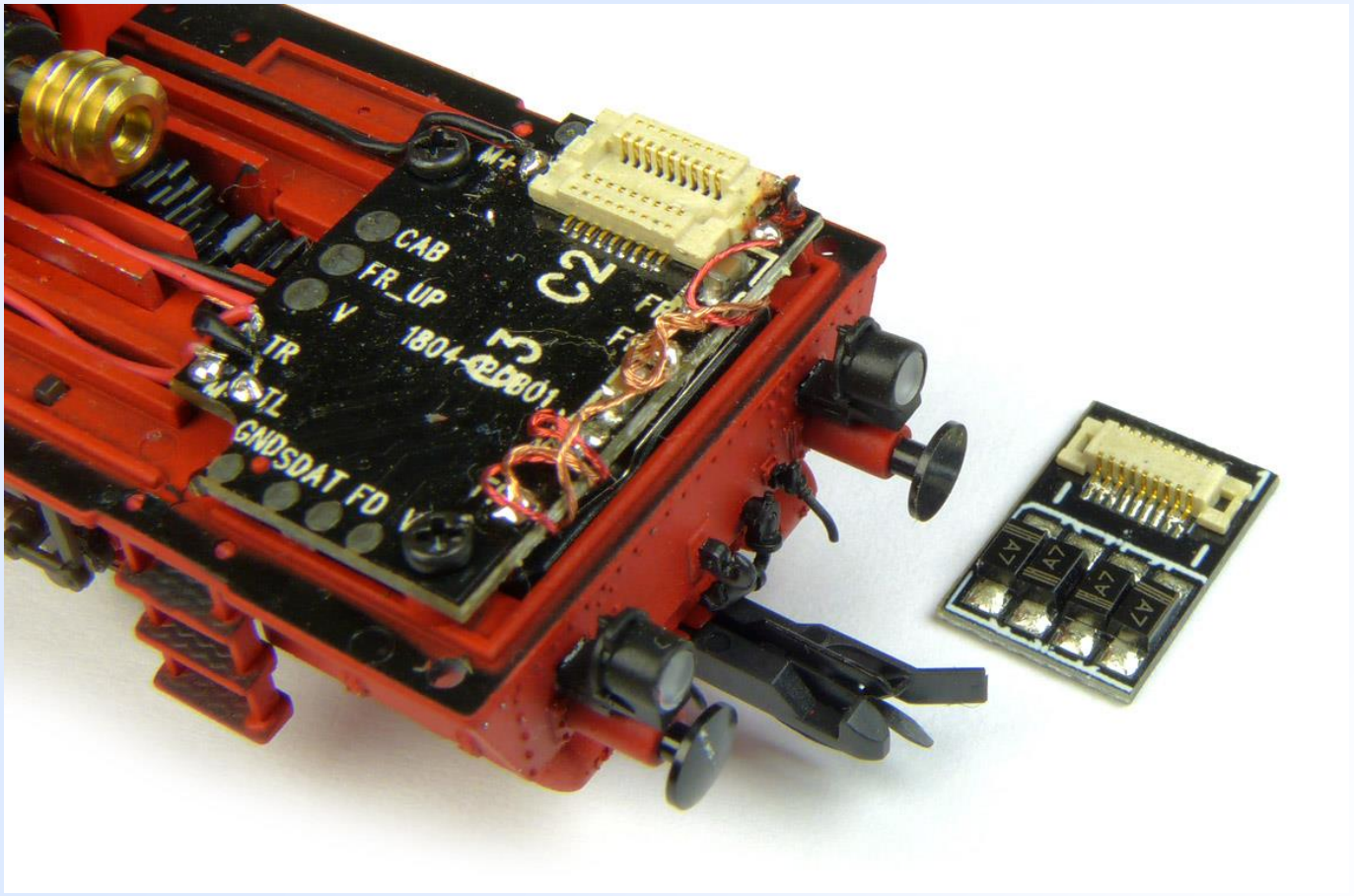
Obr. 9: Náhon mazacího lisu.



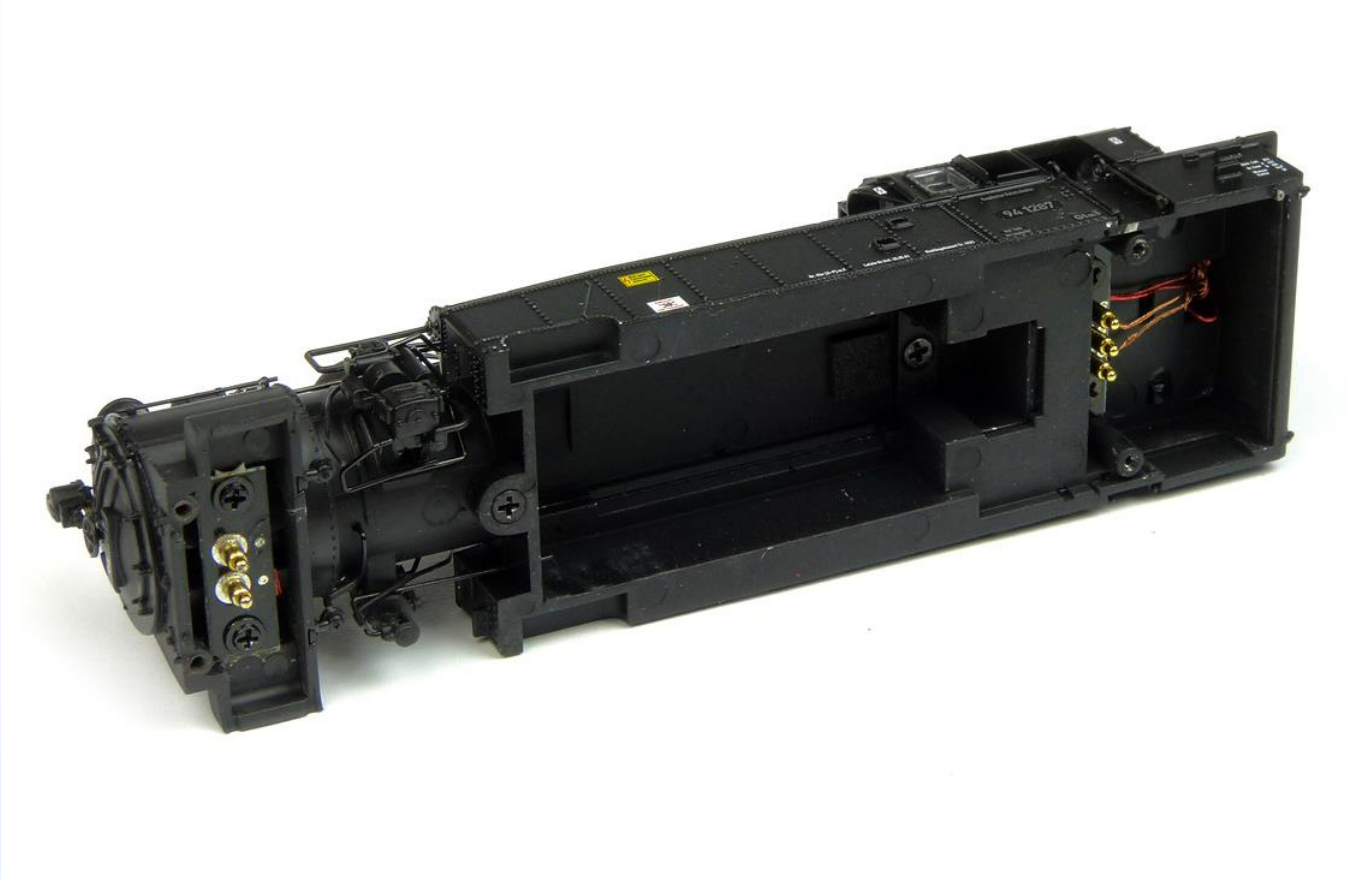
Obr. 10: Odkrytý model.



Obr. 11: Motor se setrvačníkem.



Obr. 12: Odkrytý model.



Obr. 13: Vršek modelu. Dobře jsou patrné pružinové kontakty.

Obr. 14: Celkový pohled na model.

Obr. 15: Provedení DR a ČSD jako limitovaná série pro DS Model.

Obr. 16: Model na diorámatu.