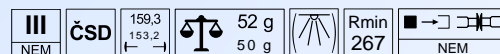




Pro provoz na trati Müglitztalbahn z Heidenau do Altenbergu, která byla na konci 30. let 20. století přestavěna z úzkého na normální rozchod, vyvstala potřeba nových osobních vozů. Použití stávajícího vozového parku ve většině případů nepřicházelo v úvahu. Hmotnost vlaku při jízdě do stoupání byla omezena na 175 t. Nové vozy měly zaručovat krátké doby pobytu v nácestných stanicích díky vícero nástupním dveřím za současného zachování dostatečného počtu sedadel. Krom toho bylo nutno zohlednit prostor pro přepravu expresního zboží, zavazadel a lyží. Hmotnost měla být nízká, protože v zimním období bylo plánováno řazení co nejdelších možných vlaků. Mimo provozu na Müglitztalbahn se předpokládalo využití těchto vozů také v příměstské dopravě v Drážďanech. (Info: [www.mueglitztalbahn.de](http://www.mueglitztalbahn.de))

V roce 2020 se na pulty obchodů dostal set tří vozů typu Altenberg od firmy Kuehn. Dobrou zprávou bylo, že se tato vozidla po druhé světové válce vyskytovala i u ČSD a výrobce tento fakt nenechal jen tak. V nabídce se proto objevil jak set DR v zelené barvě se dvěma vozy C4i-35a a jedním vozem BC4i-35a, tak i vozy Balm ČSD v barvě červené. Jejich věrnost nejsem schopen posoudit, informací mnoho není a zřejmě tam jisté rezervy jsou. Jako novinka pro rok 2021 bylo ohlášeno modro-žluté provedení lipské S-Bahn. Verze DR i ČSD byly celkem rychle vyprodány, ovšem na začátku roku 2021 už byla k dispozici další série setů ČSD. Poněvadž se jedná o velice zajímavé modely těšící se nemalému zájmu i u tuzemských modelářů, sepsání tohoto článku bylo jen přirozeným vývojem událostí. Za zapůjčení setu děkuji Markovi Trejbalovi.

**KUEHN - kat. č. 42145A**



#### Vzhled a vybavení

Vozy jsou zabaleny v igelitové výstelce v plastovém blistru a to celé je vloženo v kartonové krabici s průhledem. V blistru jsou navíc pěnové vložky, aby vozy držely pevně a nedocházelo k posunu. Na můj vkus jsou tam ale „narvané“ až moc natěsno. Pod blistrem se nacházejí doplňky a list s informacemi o předloze a o modelu. V doplňcích jsou brzdové hadice, topné spojky, náhradní krakorce a dokonce i šestice nárazníků, což považuji za velice rozumné. Ke ztrátě či poškození těchto drobných částí může dojít při manipulaci celkem lehce. Ostatně přibalení náhradních dílů k modelům je u firmy Kuehn běžná věc, především u lokomotiv.

Na obou čelech jsou kinematiky s pružinkou a již z výroby osazené háky šroubovky, krakorce, žebříky a přechodové lávky se zábradlím. S kinematikami jsou u některých kusů potíže, stává se, že jejich pohybu brání interiér, který nad ně zasahuje. Řešením je např. opatrné přibroušení vrchní plošky ramene kinematiky.

Povrchová úprava je dobrá, ostrost a čitelnost popisků výborná, stejně tak nemám výhrady ke žlutému pruhu pod okny a potisku klik. Kovová madla u dveří jsou také dosazena výrobcem, zde lze ale objevit drobné odřeny barvy a madla nejsou vždy nasazena úplně rovně. Také je možno u některých z nich zpozorovat stopy od lepidla. Ani tento problém bohužel není ojedinělý. Znázorněny jsou i světle hnědé rámy oken, na střeše jsou lávky v hnědé barvě a větrače. V jednom z představek můžeme skrz okno zahlédnout i kolo ruční brzdy.

Délka vozů přes nárazníky není jednotná. V setu jsou dva delší vozy měřící 159,3 mm a jeden kratší s délkou 153,2 mm, oba rozměry s minimální tolerancí odpovídají přepočtu délky předlohy. Vozy váží 52 a 50 g. Kladně hodnotím fakt, že výrobce zohlednil rozdílné rozměry a neuchýlil se k jednodušší

jednotné „ošizené“ variantě se stejnými délkami. Mezera mezi nárazníky spřažených vozů činí v tahu na rovném úseku přibližně 2 mm. Průměr kol je 7,5 mm. Samozřejmostí je příprava pro instalaci vnitřního osvětlení.

Do modelu se dostaneme odehnutím bočnic a vytažením skříně vzhůru. Na rámu drží dostatečně spolehlivě, přesto je její sejmutí celkem jednoduché a nehrozí poškození drobných částí. Uvnitř vozu je imitace sedadel a příček ve světle hnědé barvě, na rámu drží pomocí šesti zámečků. Pod interiérem leží čtyři kusy závaží o rozměrech 58,1 × 8 × 1 mm, vždy dva na sobě. Jsou vodivě spojeny s fosforbronzovými plíšky přivádějícími proud od podvozků. Povrchovou vrstvu závaží je však nutno trochu obrousit, neboť kvůli ní není přenos proudu do případného vnitřního osvětlení spolehlivý.

### Jízdní vlastnosti

Podvozky na rámu drží pomocí čepu a vyjmout je lze opatrným tahem. Dvojkolí jsou v podvozku usazena v kovových plíškách, které slouží pro sběr proudu. Ten zajišťuje všech osm kol. Ve stavu, v němž mi byly modely zapůjčeny, byly jízdní vlastnosti velice dobré. Ovšem dle sdělení majitele bylo nutno přistoupit k určitým zásahům, aby s vozy bylo vůbec možné bezproblémově jezdit. Příčinou byl špatný rozchod dvojkolí, díky čemuž vozy jezdily ztuha a docházelo k vykolejování na výhybkách, někdy i v oblouku. Zaregistroval jsem, že tento problém řešili na fóru TT-Board i němečtí kolegové. Úprava není složitá, ale je záhodno být pokud možno co nejpřesnější. Vzhledem k tomu, že dvojkolí jsou oboustranně izolovaná, mají místo osy plastovou vložku. Z ní lze kola vyjmout, vložku zbrousit (tedy zkrátit) a poté kola znovu nasadit. Je potřeba dbát patřičné kolmosti při broušení, aby kola po opětovném nasazení nešmajdala. Zřejmě se opět jedná o problém rozšířený, ale náhodný, neboť od dalšího modeláře mám naprosto opačné informace. Jeho set jezdil perfektně ihned po rozbalení.

### Závěr

Kvalita modelů firmy Kuehn není špatná, přesto je zřejmé, že kolísá, a to dokonce i v rámci jedné výrobní série. Odřené a nerovně vsazené madla jsou už prakticky běžnou věcí, nejinak tomu bylo i u Bardotek. Problémy s jízdou jsou ale závažnějšího rázu a zde by bylo vhodné, aby výrobce zapracoval a tento nešvar si pohlídal. Model, který nejede dobře, jaksí nemůže plnit účel, k němuž je určen. A aby si modelář stále něco opravoval na nových a nikterak levných modelech, to také není v pořádku.

Celkový dojem ze setu mám ale dobrý, vozy jsou krásné a díky preciznímu zpracování modelář získá ozdobu kolejíště. Bude-li mít štěstí na povrchovku bez vad a dobře jezdící kusy s funkčními kinematikami, ušetří si nervy s řešením problémů ať už svépomocí, nebo reklamací. Já čekám na novou sérii setu správy DR a kdo ví, třeba už u ní bude problém se špatným rozchodem dvojkolí vyřešen.

Nabídku tohoto typu vozů doplňuje ještě firma Saxonia Modellbau, nikoli však v setech, ale po jednotlivých kusech a s cenou o něco vyšší. Pokud je mi ale známo, tak ač byly tyto modely oznámeny dříve než u firmy Kuehn, na trhu doposud nejsou a termín dodání stále není znám.

Informace o Müglitztalbahn jsou na [Wikipedii](#) nebo na [www.mueglitztalbahn.de](http://www.mueglitztalbahn.de). Na druhém odkazu je též [stránka věnovaná přímo vozům](#) a další informace na [der-letzte-sachse.de/fahrzeuge/c4i-35a-altenberger](http://der-letzte-sachse.de/fahrzeuge/c4i-35a-altenberger). Existovala i stavebnice vozů ve velikosti TT, o té je příspěvek na fóru [TT-Board](#).

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



Obr. 3 a 4: Čelní pohledy. Na levém pohledu v levém okně je vidět část kola ruční brzdy.



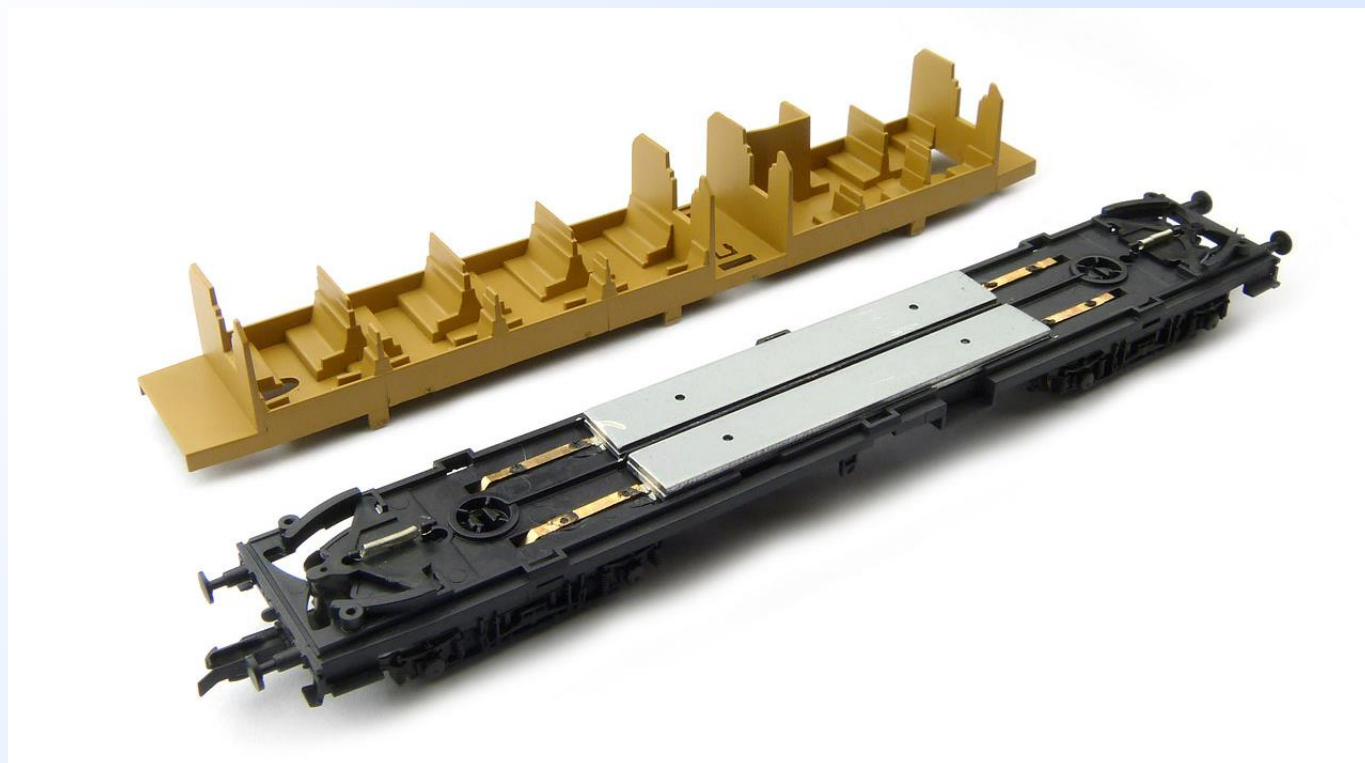
Obr. 5: Vrchní pohled na vozy. Patrná je jejich rozdílná délka.



Obr. 6: Spodek delšího vozu.



Obr. 7: Spojené vozy a mezera mezi nárazníky v tahu.



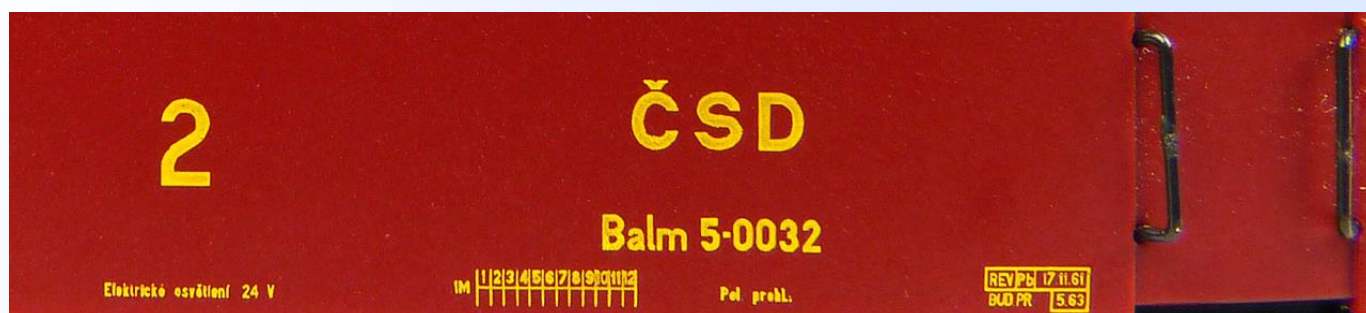
Obr. 8: Odkryté útroby vozu.



Obr. 9 a 10: Podvozek a uložení dvojkolí.



Obr. 11: Vnitřek skříně. Vpravo je patrné kolo ruční brzdy.



Obr. 12: Detail popisků a madla. Na nich nelze přehlédnout porušenou barvu a nerovnou instalaci.



Obr. 13, 14 a 15: Celý set.