



Dalším koněm ze stáje Hornby, který se mi dostal do spárů, je třínápravová posunovací lokomotiva Class 08 ve verzi železničního nákladního dopravce GBŘ z VI. Epoque (výrobce uvádí Era 11). Tyto stroje byly vyrobeny v období let 1952–1962 v celkovém počtu 996 kusů; s tímto množstvím je to nejpočetnější posunovací britská lokomotivní řada. Většina jich byla do 90. let stažena z provozu, některé ze zachovaných lokomotiv přešly k soukromým dopravcům.

Model ve velikosti TT se v současnosti nabízí ve třech verzích v analogovém provedení, a to BR ze IV. epochy (TT3001M), DB Schenker (TT3002M) a GBŘ (TT3003M), obě ze VI. epochy. Poslední zmíněný si nyní popíšeme. Za zapůjčení děkuji prodejně [TT modelář Boskovice](#).

HORNBY – kat. č. TT3003M



Vzhled a vybavení

Balení se skládá z rozkládacího blistru, vloženého do kartonové krabičky, která je zasunuta do kartonového pouzdra. Přiloženy jsou hadice, šroubovky, nádrže a dokumentace s návodem. Stejně jako u Mallarda se šroubovka na hák pouze nasazuje shora a má vůli, takže pozor, aby se neztratila.

Povrchová úprava je výborná, čistě provedená, bez kazů. Nápis jsou čitelné a ostré, barevné přechody bez podfouknutí. Nárazníky jsou kovové, soustružené. Háky osadil výrobce již při kompletaci. Osvětlení zde chybí. Madla na dvířkách strojovny a u vstupu na stanoviště jsou naznačena pouze jako výstupky ze skříně a barevně upravena. Dlouhé horní madlo je však doplněno jako separátní díl z bílého plastu o síle 0,43 mm. Okna v bočních stěnách mají znázorněné stažené sklo, na oknech v zadní stěně budky jsou plastové stěrače. Nad pravým předním oknem se nachází houkačka. Na rozdíl od prvních dvou verzí má tato lokomotiva dveře stanoviště bez velkého prolisu a se dvěma klikami. Spojnice náprav je z kovu a drží ji kovové čepy s šestihrannou hlavou, stejně jako tomu je v realu. Na pojezdu je znázorněno brzdové ústrojí a pískování.

Pro sejmutí skříně je potřeba vyšroubovat čtyři šroubky zespodu, u každého čela dva. Po jejich vyšroubování jde kryt lehce sejmut. Tím se dostaneme k šestipinovému rozhraní, v němž je zasunuta analogová propojka. K motoru se dostaneme sejmutím držáku DPS, který je uchycen dalšími dvěma šroubky. Na obou čelech jsou kinematiky s normovanou šachtou. Jejich výkyv je kratší, ale vzhledem k délce lokomotivy dostačující.

Model měří přes nárazníky 75,15 mm. Vůči předloze, která je dlouhá 8 920 mm, což v TT vychází na 74,3 mm, je tedy cca o 0,85 mm delší. Hmotnost činí 48 g.

Pohon a jízdní vlastnosti

Sběr proudu zajišťují všechna tři dvojkolí. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Připevněny jsou na spodním krytu pojezdu, s rámem jsou vodivě spojeny pružinovými kontakty, odpadlo zde tedy použití kablíků, které často brání jednoduchému sejmutí krytu. Pohon od motoru je veden na prostřední dvojkolí, na další dvě jej přenáší spojnice. Bandáže na kolech nejsou. Průjezdnost oblouků o poloměru 267 mm je bezproblémová.

Ohledně jízdních vlastností bych měl k modelu výtku. Jízda je sice celkem tichá, ale nikoli úplně klidná a plynulá. Dvojkolí v rámu jsou uložena v ložiskách, kvůli tomu nemají prakticky žádnou vertikální vůli a model je proto choulostivý na nerovnosti tratě a čistotu kolejí. Navíc jsou z výroby kola a sběrače mastné od maziva. Při pomalé jízdě tak dochází k cukání či k zastavování, což se projevuje právě při měření nejnižší rychlosti po rozjezdu. Ten nastává při napětí 1,9 V s odběrem 21 mA rychlostí 4,5 km/h a chvíli

trvalo, než se mi podařilo změřit rychlost bez toho, že by se model zastavil. Při napětí 12 V model dosahuje rychlosti 77,9 km/h a odebírá 34 mA. Maximální rychlost předlohy je 25, resp. 32 km/h. Té vyšší model dosahuje při 5 V s odběrem 30 mA. Dojezd z plné rychlosti je pouhých 11 mm, motor totiž nemá setrvačnick. Je to škoda, občas dochází k cukání nebo zastavování na nenapájených srdcovkách výhybek. V digitálním režimu asi nebude od věci použít powerpack. Po odmaštění kol i sběračů se jízda zdatně zlepšila, ale pořád není srovnatelná např. s přepracovanou V 36 Tillig, která má pojezd přeci jenom řešen poněkud sofistikovaněji a dokáže nerovnosti trati kopírovat.

Při zkoušce tažné síly na zkušebním okruhu srovnaném do vodováhy s poloměry 321 a 353 mm lokomotiva zvládla pět dvouosých vozů s rozvorem cca 70 mm, s kovovými dvojkolými a uložením v ložiskách – to bylo na hranici prokluzu. Po přidání šestého si již v někteých místech „hrábla“.

Závěr

Model je vizuálně povedený, bez zjevných kazů v povrchovce. K jízdě jisté připomínky mám, absence setrvačnicku také není žádnou výhodou. Šestipinové rozhraní je dostačující, v modelu není krom motoru nic, co by se dalo ovládat.

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

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



Obr. 4: Detail na pojezd se spojnicí.



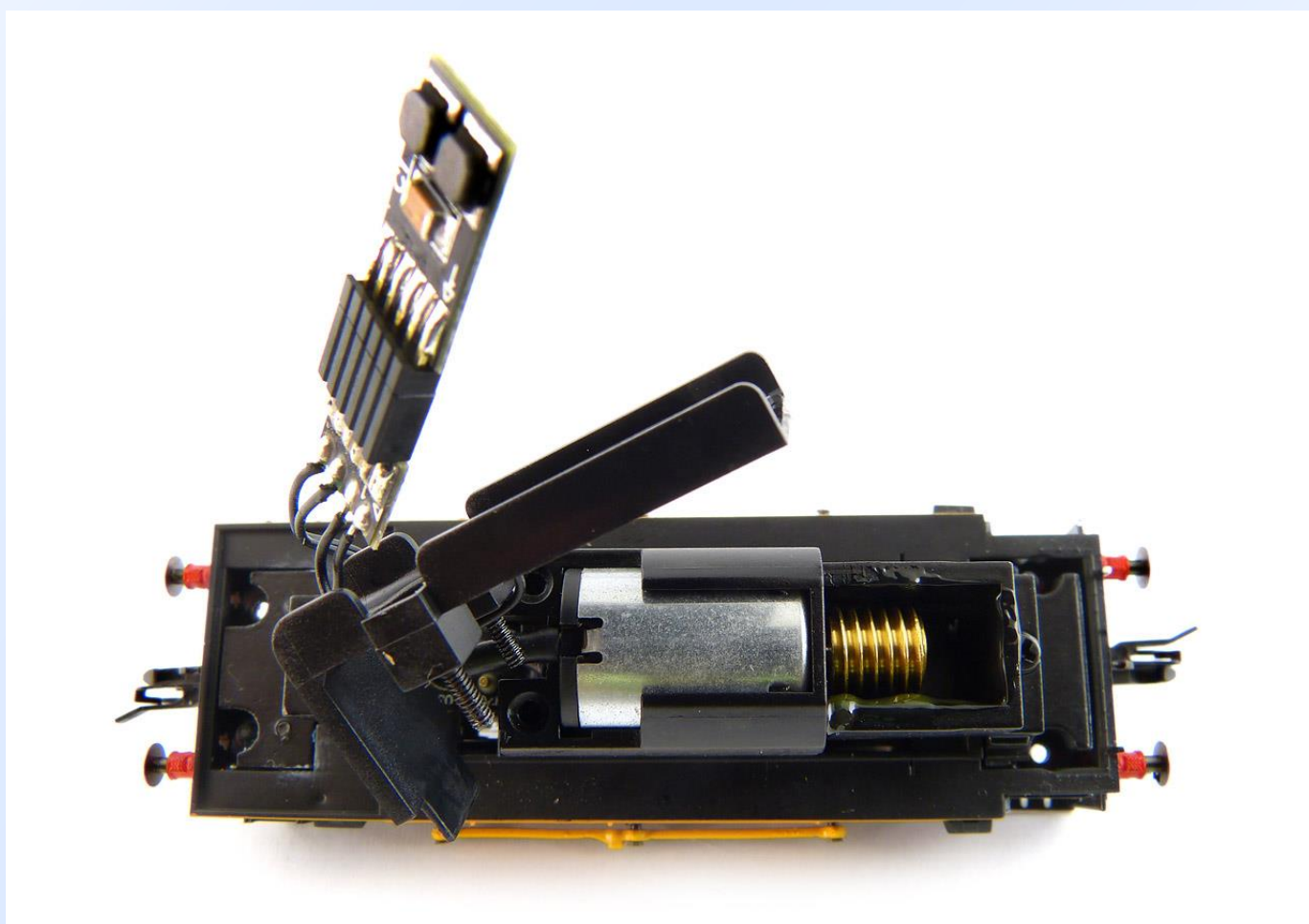
Obr. 5 a 6: Čelní pohledy.



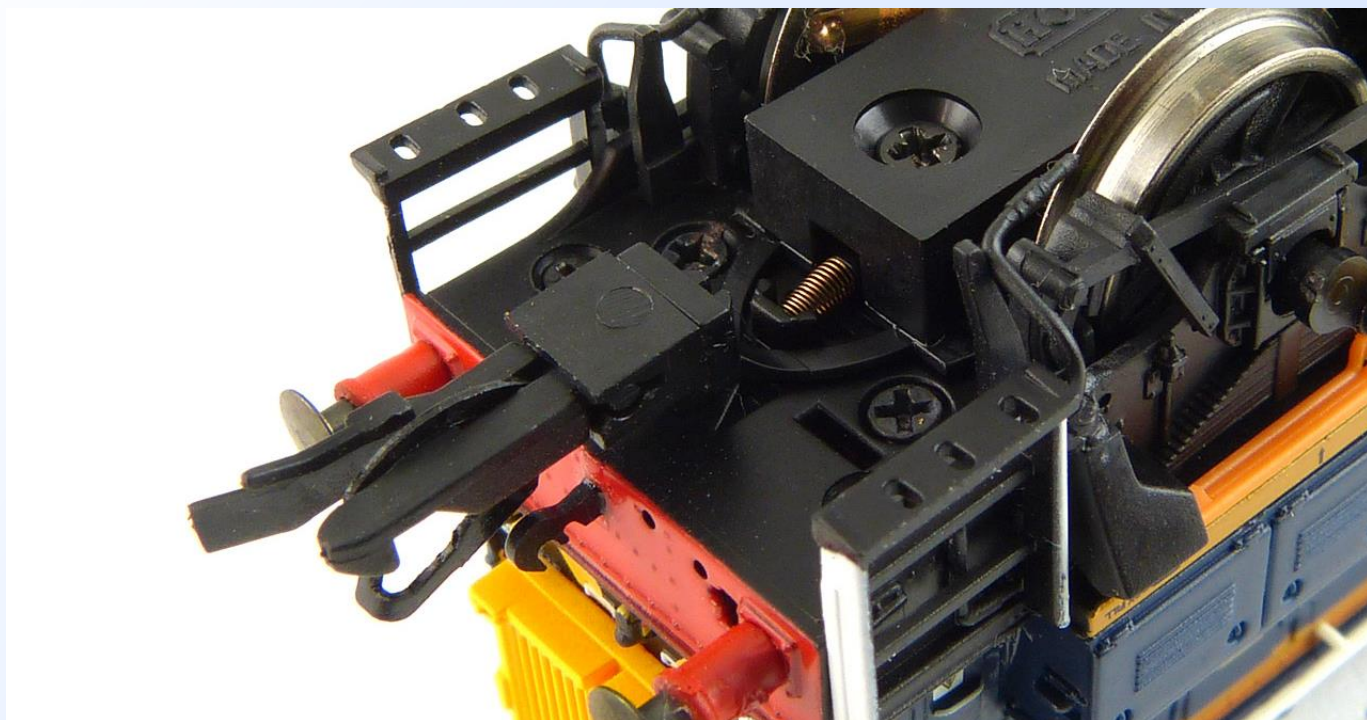
Obr. 7 a 8: Pohled na vršek a spodek modelu



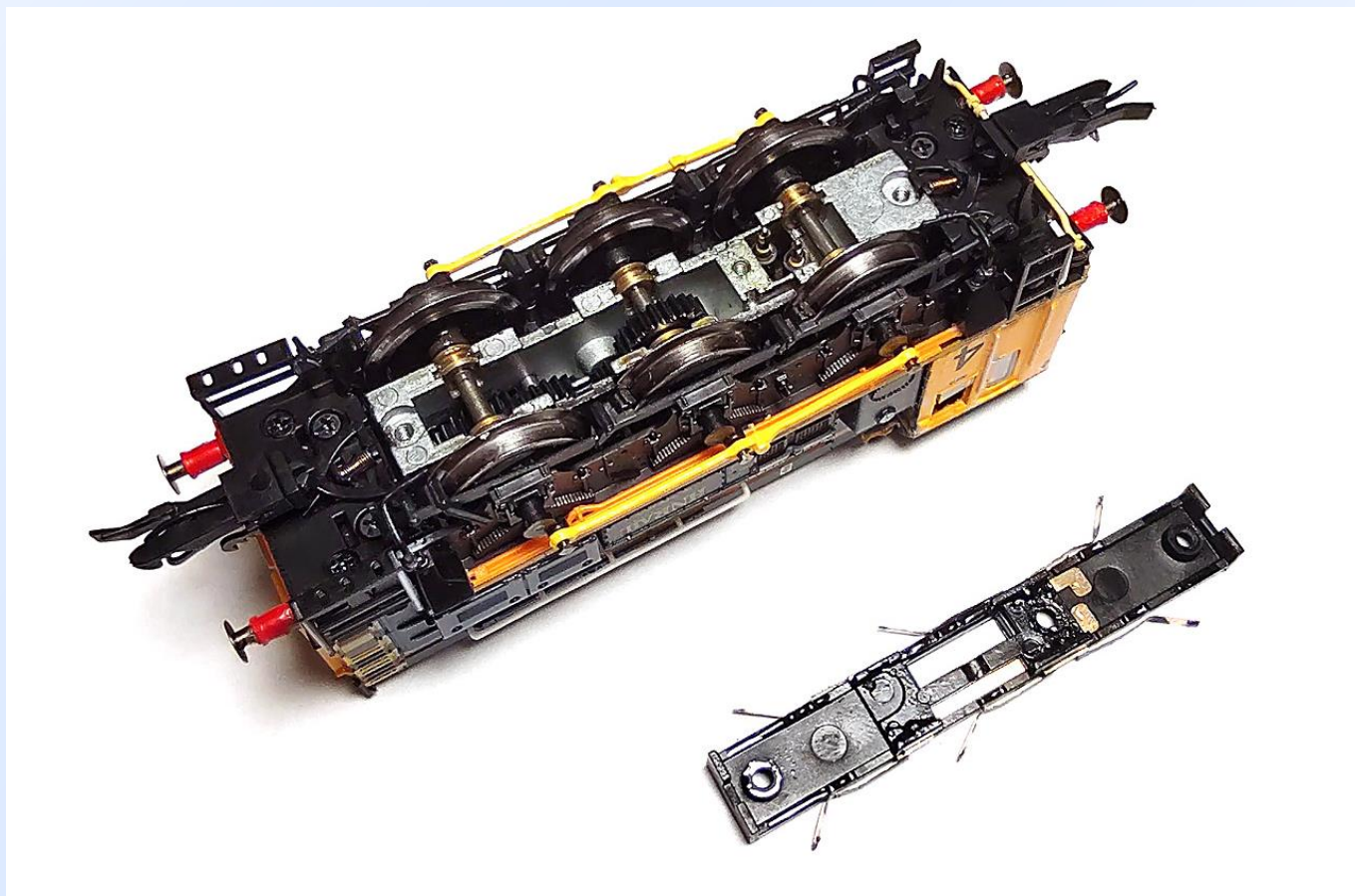
Obr. 9: Odkrytý model.



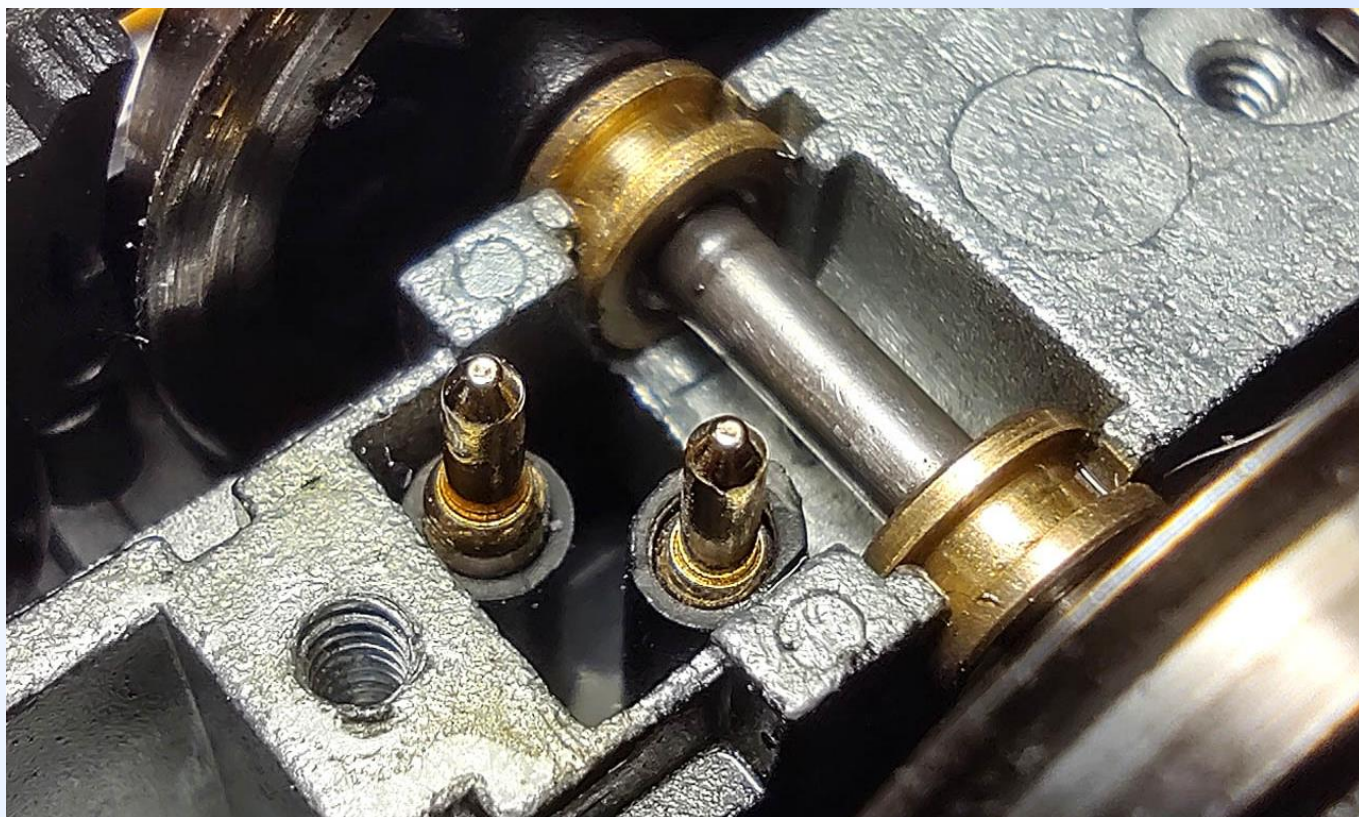
Obr. 10: Odkrytý motor bez setrvačnicku.



Obr. 11: Kinematika s normovanou šachtou.



Obr. 12: Odkrytý pojezd s ložisky na osách.



Obr. 13: Detail ložisek a pružinkových kontaktů mezi krytem pojezdu a rámem.



Obr. 14: Celkový pohled na model.