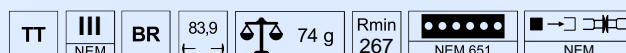




K modelům velkých parních lokomotiv od firmy Hornby v průběhu let přibyly i menší stroje, konkrétně řada A1 „Terrier“ a „Ponorky“ řady J50, obě v několika provedeních. V sortimentu jsou i různé nákladní vozy, např. již dříve popisované uhláky, a k tomu rozšiřuje nabídku otevřených vozů i firma Peco. Nějaký čas mne to nechávalo chladným, ale postupem času jsem se do těchto modelů trošku zakoukal. Nakonec to dopadlo tak, že některé vozy a s nimi jedna lokomotiva „zakotvily“ v mé vitrině. A jedná se právě o lokomotivu J50 BR s katalogovým číslem TT3026M.

HORNBY – kat. č. TT3026M



Vzhled a vybavení

Lokomotiva je zabalena v rozkládacím plastovém blistru v nevelké kartonové krabičce s typickým designem Hornby. Přiložena je plná šroubovka, brzdová výbava na pojezd a dokumentace s návodem. Pro šroubovku je v předním čelníku připraven otvor a lze použít pouze v případě vyjmutí spřáhla. Vzadu je již z výroby dosazen pouze hák.

Povrchová úprava je povedená, barva je sametově matná, bez nečistot. Popisků je zde minimum, ale i ty jsou v naprostém pořádku a bez viditelných nepřesností či neostrotí. Nárazníky jsou kovové, soustružené. Osvětlení zde není. Na každém boku jsou celkem čtyři plastová madla, ta byla osazena již při výrobě. Jejich síla je přibližně 0,4 mm.

Pro sejmutí vrchního dílu je potřeba vyšroubovat dva šroubky, každý nad jednou z kinematik. Je k nim trochu horší přístup, překáží tam šachta, je doporučeno ji vycvaknout. Po jejich vyšroubování lze vytáhnout vrchní díl vzhůru a dostaneme se tak k motoru, rozhraní dle NEM 651 a k reproduktoru v malé ozvučnici, který je instalován i v analogové verzi. V dokumentaci je vše popsáno. Je zde však chyba, reproduktor je však zapojen na výstupy světel, takže zvuk bez úpravy modelu fungovat nebude.

Délka přes nárazníky činí 83,9 mm a hmotnost 74 g. Průměr hnacích kol je 11,7 mm. Uhlí v tendru nevypadá nejhůře. Pokud by někomu nevyhovovalo, není tam bohužel mnoho místa na přesypání.

Pohon a jízdní vlastnosti

Sběr proudu zajišťují všechna tři dvojkolí. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Bezjádrový motor je opatřen setrvačником o zozměrech 7,75 a 2,8 mm. Pohon je veden na prostřední dvojkolí, další dvě jsou poháněna přes kovovou spojnicí. Bandáže na modelu nejsou. Výrobce uvádí průjezdnost oblouků s označením R2, tedy o poloměru 310 mm. Vzhledem k délce lokomotivy lze bez komplikací projíždět i poloměr 267 mm.

Jízda je po půlhodinovém zjetí v každém směru plynulá a tichá. K rozjezdu dochází při napětí 2 V s odběrem 13 mA rychlostí 5,5 km/h. Při 12 V model dosahuje rychlosti 87 km/h a odebírá 17 mA. Dojezd je malý, pouhých 18 mm. Sběru proudu je za podmínky čistých kol, sběračů a kolejí spolehlivý. Tažnou sílu jsem nezkoušel, ale těch mých celkem šest britských vozů zvládá i na stoupání 42 % dobře.

Závěr

Nemám v plánu rozšiřovat sbírku modelů vozidel ostrovní železnice, jeden nákladní vlak mi nejspíše postačí, ale uznávám, že vypadají dobře a je to trochu ozvláštňení běžného (nikoli nudného) provozu tuzemských a východoněmeckých lokomotiv a vozů. Oku lahodí, i když se nepohybují v britské krajině, a radost udělají. Kvalita těchto produktů není vůbec špatná a jsem přesvědčen, že oblibu si i mezi našimi modeláři našly.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



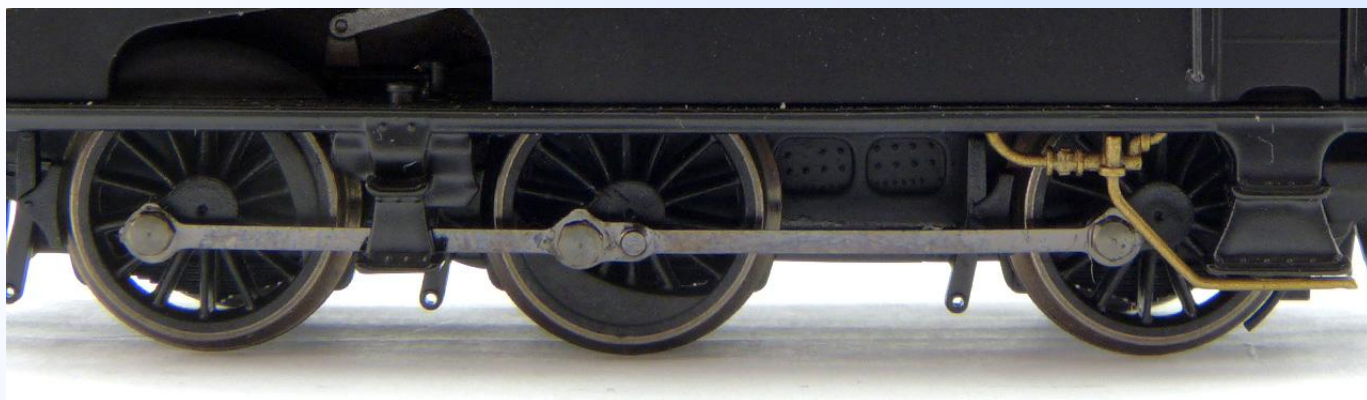
Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



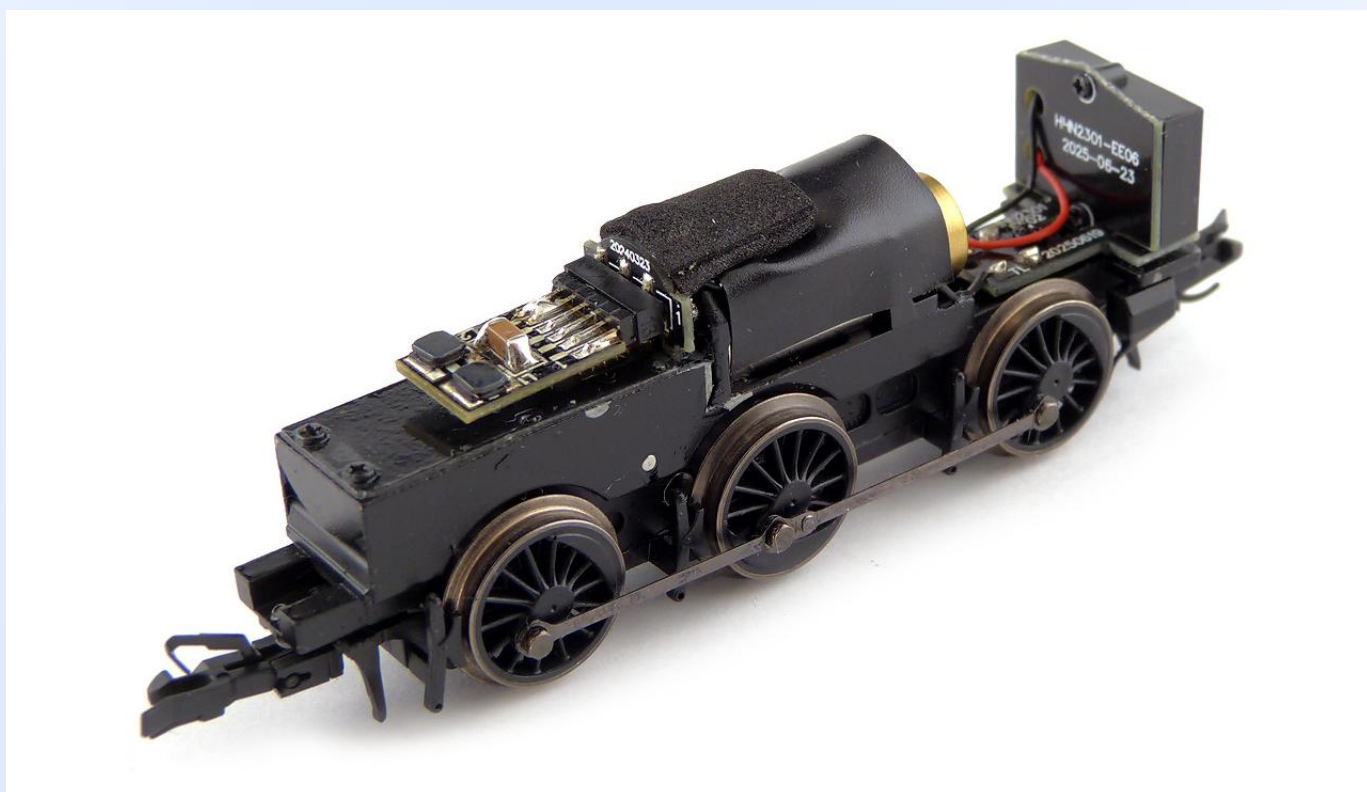
Obr. 6 a 7: Pohled na vršek a spodek modelu.



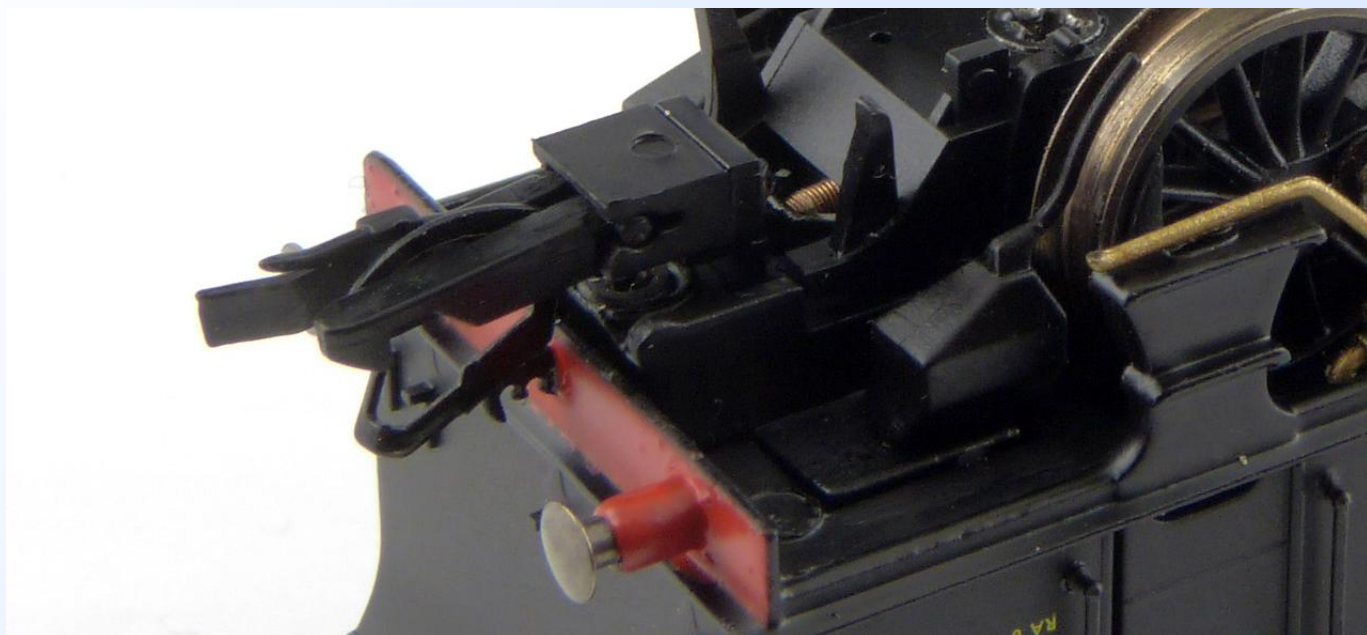
Obr. 8: Rozvody.



Obr. 9: Popisky na bočnici.



Obr. 10: Odkrytý model s rozhraním, analogovou propojkou a reproduktorem pod tendrem.



Obr. 11: Detail kinematiky.



Obr. 12: Celkový pohled na model.