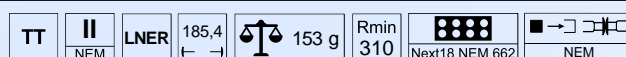




Do výroby modelů ve velikosti TT se pustil další z výrobců, anglická firma Hornby. Její nabídka je již celkem široká, od kolejiva přes stavby, osobní i nákladní vozy, až po lokomotivy. U kolejiva nelze přehlédnout prakticky stejnou geometrii jako u systému Tillig, a to včetně všech čtyř poloměrů oblouků. K dispozici jsou také základní sety, obsahující vše potřebné pro okamžité ježdění, tedy vozidla, koleje i regulátor s adaptérem. Vozidel je v sortimentu také dostatek a třeba jídelní vozy mají dokonce funkční lampičky na stolcích. Mezi prvními představenými vozidly bylo též několik typů parních lokomotiv, postavených na téměř jednotných pojezdech. Na jednu z nich, řadu A4 společnosti LNER, konkrétně 4468 Mallard, se nyní v analogovém provedení podíváme. Model zapůjčil a inspiraci k recenzi poskytl Petr Barchánek.

HORNBY – kat. č. TT3007M



Vzhled a vybavení

Lokomotiva je zabalena v rozkládacím plastovém blistru, ten je vložený do kartonové krabičky a ta zasunuta do kartonového pouzdra. Přiloženy jsou doplňky – šroubovka, odvodňovací kohouty pod bloky válců, hadice brzdy – a dokumentace s návodem na demontáž a údržbu lokomotivy. Šroubovka se na hák pouze nasazuje shora a má vůli, je vhodné dbát opatrnosti, aby se nevyvlékla a neztratila. Občas se také zaklesne za brzdovou hadici, jak vidno na některých fotografiích. Všiml jsem si toho až v počítači, nepřefocoval jsem.

Povrchová úprava je velice čistě provedena, barva je příjemně matná, bez krupičky a jiných nečistot. Nápisů zde sice moc není, ani předloha jimi nikterak neoplývá, ale to málo je dostatečně ostré a bez kazů. Opravdu velmi pěkně je znázorněno stanoviště strojvedoucího se všemi ventily, budíky, mosaznými a měděnými prvky, vše je velmi precizní, ačkoli to za provozu na kolejišti není prakticky vidět. Nárazníky jsou kovové, soustružené. Osvětlení zde není. V reálu je stroj opatřen pouze držákem lucerny uprostřed čela, ale ani imitace lucerny zde nenajdeme. Plastová madla jsou osazena již z výroby, síla svislých u vstupu do budky je 0,35 mm, vodorovných pod bočními okny pak 0,4 mm.

Pro sejmutí kotle je potřeba vyšroubovat tři šroubky. Jeden, který drží přední podvozek, po jeho vyjmutí je nad ním ukrytý druhý, a pak třetí, který drží spojku tendru. Kryt by pak měl jít sejmout. Abychom se dostali k motoru a převodovce, je nutné sejmout ještě jeden kryt, který zajišťují další tři šroubky. V dokumentaci je vše popsáno včetně názorných obrázků. Ovšem s krytem je pevně spojen náhon rychloměru a u zapůjčeného kousku jsem se nechtěl pouštět do pokusů o jeho demontáž, takže jsem se do útrob nepodíval. Podle slov majitele byl model namazán opravdu řádně, tedy spíše nepořádně, neb vazelína prý byla všude a bylo nutno stroj odmastit, aby vůbec rozumně jezdil. Na čele lokomotivy není spřáhlo ani příprava pro něj, zde se s ním vůbec nepočítá. Vzadu na tendru je kinematika s normovanou šachtou. Spojení mezi tendrem a lokomotivou je bez kinematiky, pouze pomocí pevné spojky uchycené šroubky, vzniká tak trochu větší mezera, která opticky docela ruší. Myslím však, že by se dala cca o 1 mm zkrátit, aniž by díly kolidovaly v obloucích. Elektrické propojení zajišťuje 4pinový konektor s kablíky zasunutý do tendru, dva vodiče vedou proud z lokomotivy k DPS v tendru, dva od rozhraní zpět do lokomotivy k motoru.

Délka přes nárazníky činí 185,4 mm v „nataženém“ stavu. Při sunutí se vlivem vůle ve spojení zhruba o 1 mm zkrátí. Výrobce z mně neznámého důvodu uvádí na webu délku 191 mm. Wikipedie zmiňuje 21 340 mm, přepočtem získáme 177,83 mm, další zdroj uvádí 21 650 mm, což je 180,41 mm v TT.

V celkové délce jsou tedy docela zmatky a nebyl jsem schopen spolehlivě zjistit, kde je pravda. Celá lokomotiva váží 153 g, bez tendru 111 g. Rozhraní Next18 je umístěno v tendru, postačí vyšroubovat dva šroubky v jeho zadní spodní části a poté celý kryt vyháknout z předních zámečků. Stejně tak je v tendru místo i pro reproduktor. Uhlí je plastový výlisek, svým vzhledem nijak neuráží, k dispozici je ale dost prostoru na případné přesypání uhlím skutečným.

Pohon a jízdní vlastnosti

Sběr proudu zajišťují všechna tři spřažená dvojkolí a též všechna čtyři dvojkolí tendru. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Pohon od motoru je veden na druhé spřažené dvojkolí. Ostatní dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Ty jsou kovové a velmi jemně udělané. Bandáže na kolech nenajdete. Výrobce uvádí průjezdnost oblouků o poloměru 310 mm. Ten k dispozici nemám, ale zkoušel jsem jízdu na poloměru 321 mm – vše v pořádku. Projížděl jsem i plechové kolejívo o poloměru 286 mm, to model projíždí s odřenými ušima a člověk si pohled na jízdu neužije. Na poloměru 267 mm už jezdit nelze.

Přední podvozek je otočný a posuvný do stran, ke koleji jej shora přitlačuje pružinka. Zadní běhoun má poněkud originální, ale ne moc šťastné řešení. Je usazen pevně v rámu, nijak se vertikálně ani horizontálně nepohybuje a nemá okolky, takže v oblouku se kola úplně vychylují mimo koleje a přestávají se točit. Plocha kol je kónická z obou stran pro jejich hladký návrat na kolejnici. Jízda je příjemně tichá. Po zhruba hodinovém zjetí celkem plynulá, pouze u nižších rychlostí je možno zpozorovat mírné rázování, ale i to se zjetím zlepšilo, takže nevylučuji úplné zmizení po delší době provozu. V digitálním režimu se problém prakticky neprojevil. Rozjezd nastává při napětí 1,5 V s odběrem 47 mA rychlostí 9,8 km/h. Při napětí 12 V model dosahuje rychlosti 189 km/h a odebírá 95 mA. Maximální rychlosti předlohy 144 km/h dosahuje při 9,5 V s odběrem 70 mA. Vezmeme-li v úvahu rychlostní rekord předlohy z roku 1938, který činil bezmála 203 km/h, tak ani maximální rychlost zmenšeniny není přehnaná. Dojezd je navzdory absenci setrvačnicku pěkných 85 mm. Vzhledem k velmi spolehlivému sběru proudu ze 14 kol se není nutno obávat zastavování na nenapájených srdcovkách výhybek.

Při zkoušení tažné síly na vodorovně položené trati s poloměry oblouků 321 a 353 mm stroj zvládl bez prokluzu sedm dvouosých osobních vozů s delším rozvorem (Donnerbüchse, Rybák) nebo devět Rajek. Všechny vozy měly výborné jízdní vlastnosti. Po přidání osmého osobáku i desáté Rajky už začalo místy docházet k prokluzu.

Závěr

Abychom to shrnuli: Obohacení trhu o modely anglických vozidel ve velikost TT je myslím velmi dobrý krok. Cenově vycházejí o něco lépe než u zjetých výrobců v této velikosti, ovšem i zde již došlo k prvnímu zdražování. Sortiment je dost široký, kdo by se chtěl zaměřit vyloženě na ostrovní železnici, má z čeho vybírat a nabídka bude určitě nadále rozšiřována. Některá technická řešení jsou poněkud svérázná, viz zadní běhoun, některá trochu zastaralá, jako například dlouhé pevné spojení loko a tendru nebo absence setrvačnicku. Nemyslím si však, že by to všechny zájemce mělo odradit. Nároky se různí, takže co jednomu modeláři vadí, může druhému vyhovovat. Zpracování je na první i na druhý pohled velice pěkné.

Pro upřesnění ještě dodám, že výrobce udává epochy u těchto vozidel poněkud jinak a neodpovídají epochám tak, jak je známe my. Celkem jich je jedenáct. Lokomotiva Mallard spadá do třetí epochy (léta 1870–1922), ovšem u nás se jedná o epochu druhou.

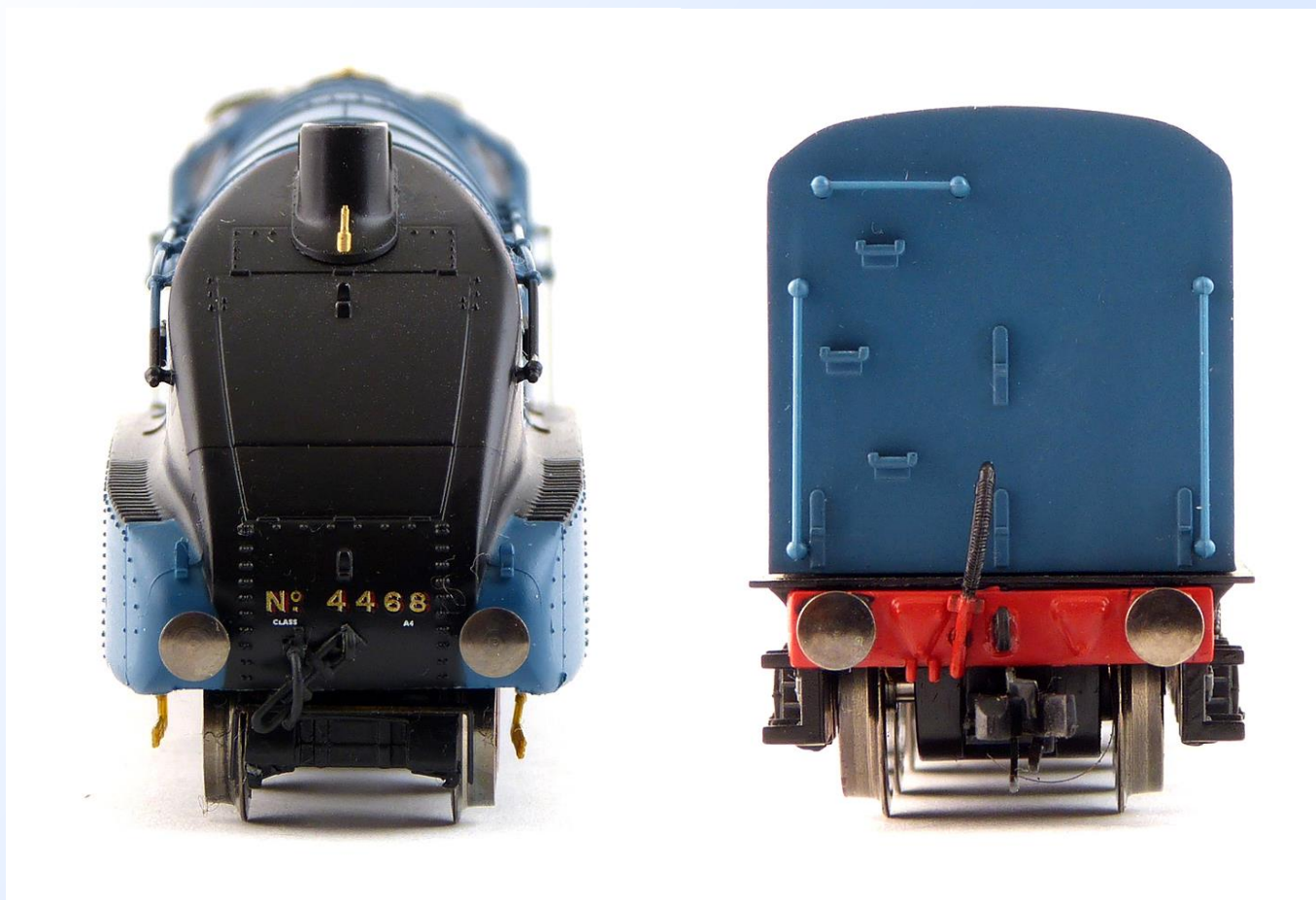
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



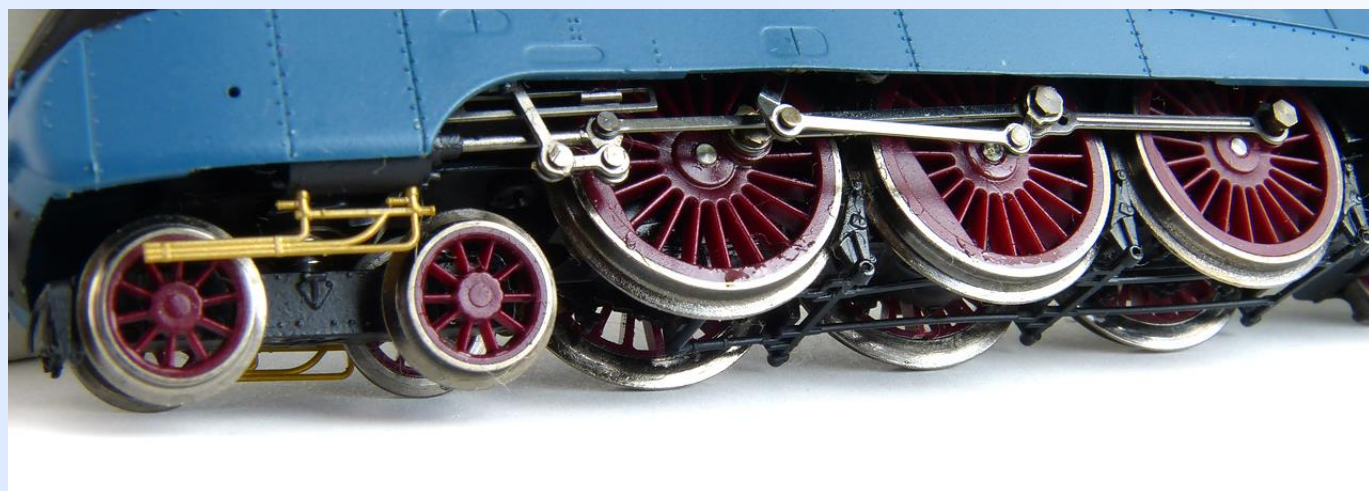
Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



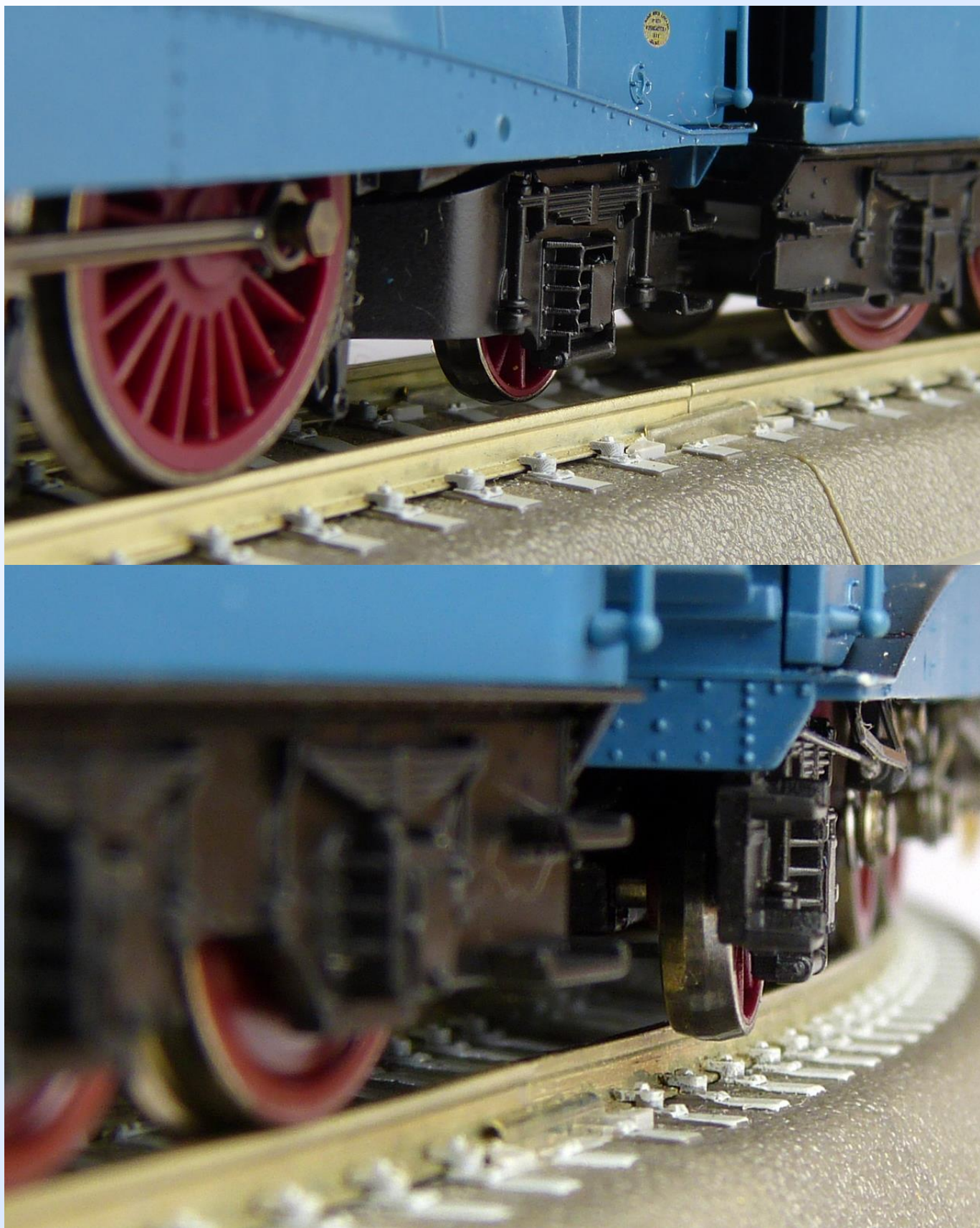
Obr. 6 a 7: Pohled na vršek a spodek modelu.



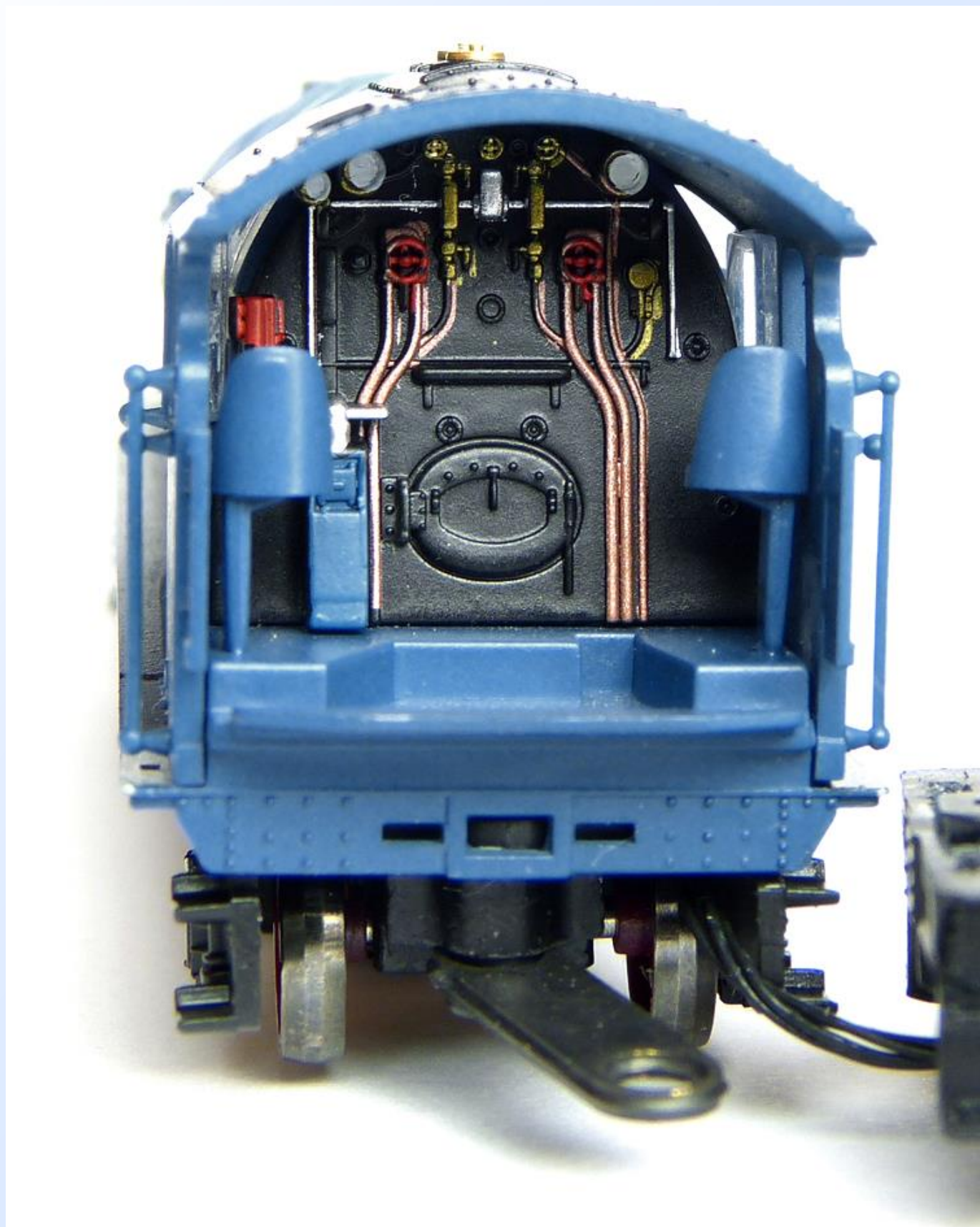
Obr. 8: Lokomotiva s tendrem jsou pevně spojeny bez kinematiky.



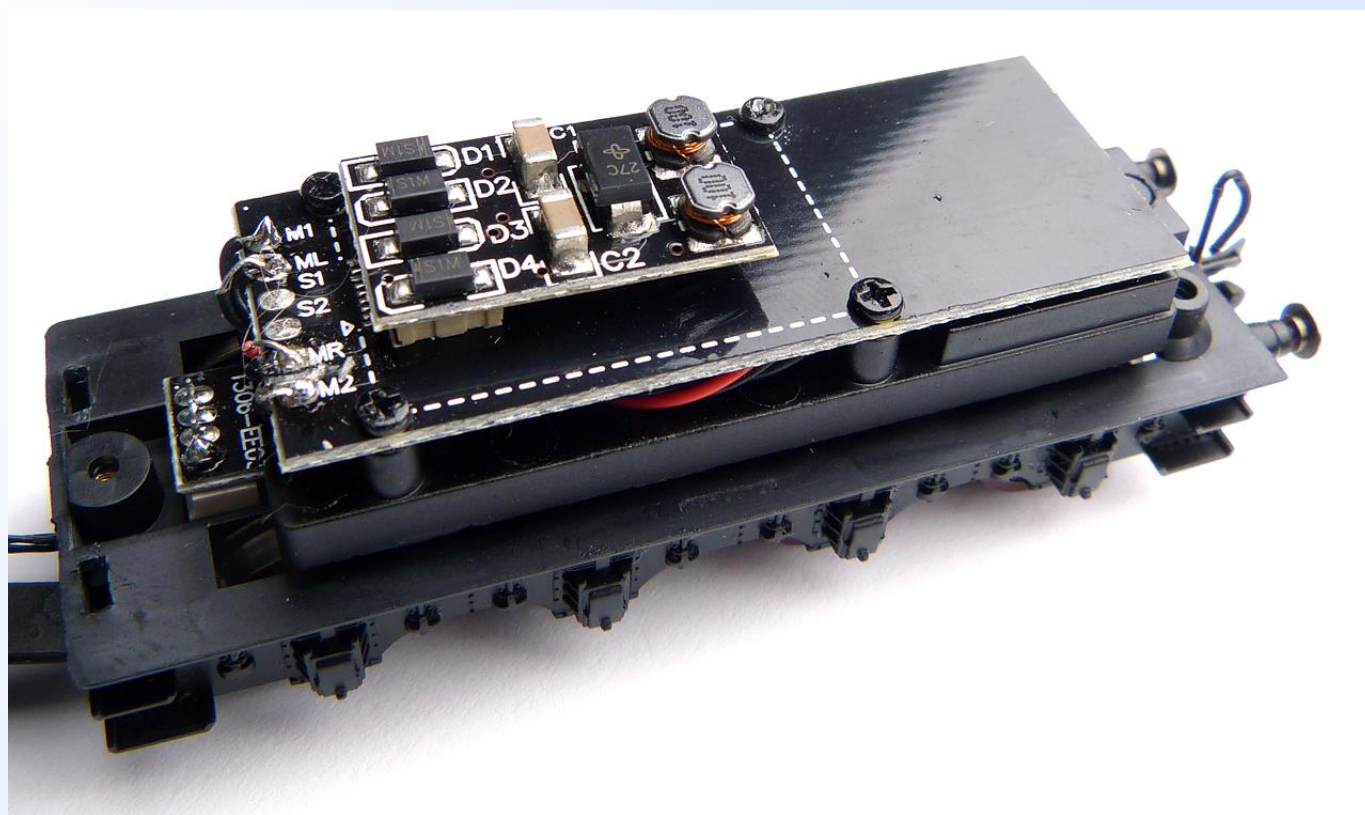
Obr. 9: Rozvody.



Obr. 10 a 11: Kola pevného zadního běhounu se v oblouku vychylují mimo kolejnice.



Obr. 12: Stanoviště strojvedoucího.



Obr. 13: Odkrytý tendr s rozhraním a analogovou propojkou.



Obr. 14: Celkový pohled na model.