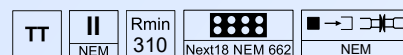




O modelech britské firmy Hornby jsem se již dvakrát zmiňoval. Poprvé se jednalo o parní lokomotivu A4 4468 Mallard, podruhé o posunovací stroj Class 08. Výrobce svoji nabídku neustále rozšiřuje a k dispozici jsou také základní sady, které obsahují vše, co je zapotřebí pro to, aby modeláři mohli jednoduše postavit koleje, zapojit ovladač a jezdit. Další nespornou výhodou je fakt, že cenově set vyjde mnohem výhodněji než kupování jednotlivých modelů, neboť cena setu je nižší než součet cen jednotlivých vozidel, která obsahuje. Navíc jsou tu koleje, regulátor se zdrojem a pár dalších věcí. Tím se modelová železnice ještě více zpřístupňuje začínajícím modelářům. Do hledáčku se mi dostal set TT1001AM s parní lokomotivou A1, třemi čtyřnápravovými osobními vozy, kolejemi a ovladačem. Model je exponátem sbírky Muzea TT modelů v Chocni a zapůjčil jej Petr Novotný.

HORNBY - kat. č. TT1001AM



Balení

Set je balen v kartonové krabici s líbivým motivem. Vozy jsou omotány fólií, lokomotiva má vlastní platový blistr. Kolejové dráhy drží pohromadě gumičky a vše včetně dalšího příslušenství je uloženo v papírovém lůžku. Celkové rozměry krabice činí 60 × 30 × 8 cm a kompletní balení váží 1,95 kg.

Lokomotiva

Lokomotiva konstrukčně odpovídá [dříve popisovanému stroji Mallard](#) v článku ze dne 17. srpna 2023. Netřeba se zde proto znovu rozepisovat, podrobné informace naleznete v odkazované recenzi. Pro jízdu bez stoupání tažná síla stroje pro tři přiložené vozy dostačuje, ovšem kopcovitá trať by byla problém. Absence bandáží je v tomto případě dosti znát, přitom sběr proudu zajišťuje dostatek kol, takže kdyby jedno hnané dvojkolí bandáže mělo, pořád by byl sběr spolehlivý. Na mém kolejišti s maximálním stoupáním 42 ‰ je lokomotiva nepoužitelná, prokluzuje i s jedním vozem. Bylo by vhodné, kdyby výrobce tuto záležitost přehodnotil a bandáže na model doplnil. Ani její hmotnost není nijak závratná, protože 42 g z celkových 153 g tvoří tendr, jenž na zvýšení adheze nemá žádný vliv. A zbývajících 111 g už není mnoho. Lokomotiva je bez osvětlení, analogová, rozhraní Next18 s propojkou se nachází v tendru. V sáčku je k lokomotivě přibaleno několik doplňků.

Vozy

Vozy jsou vyrobeny velice pěkně. Veškerý potisk a linky jsou precizní, nic není rozpité či neostré. Znázorněny jsou i kliky u dveří a madla – ta jsou naznačena jen jako vylišovaný výstupek, nejsou dosazena separátně. V interiéru vozů se nacházejí stolní lampičky, které jsou osvětleny pomocí LED. Sběr proudu je řešen tak, že každý z podvozků sbírá oba póly, ovšem každý pól jen jedním dvojkolím. Dle mého soudu je to lepší řešení než např. u vozů Tillig, kde každý podvozek sbírá jen jeden pól a pokud vůz jedním podvozkem zastaví na nenapájeném místě, např. na srdcovce výhybky, světla zhasnou. Sběrače mají podobu pružinky, která je nasunuta na osičce dvojkolí, takže je zaručen spolehlivý kontakt. Jeden pól je do vozu veden středem čepu podvozku, druhý po jeho vnějšku. V elektronice osvětlení je zřejmě kondenzátor s nízkou kapacitou, neboť světla po přerušení napájení zcela zhasnou zhruba během půl sekundy.

Mezera mezi spřaženými vozy je cca 2,5 mm. Díky kinematice se od sebe vozy v obloucích dostatečně vzdálí. Osazena jsou spřáhla s pojistkou proti samovolnému rozpojování, jak je známe např. od firem Kuehn nebo nově Roco. Průměr kol je 9,05 mm, délka přes nárazníky 167,9 mm a hmotnost 44 g, což je 2 g nad normou stanovené minimum, byť vozy při uchopení do ruky působí překvapivě lehce. Jízdní vlastnosti jsou výborné, navzdory plastovému uložení dvojkolí a výše zmíněnému sběru proudu nedochází k nežádoucímu přibrzdování. Výrobce garantuje jako minimální průjezdný poloměr R1, tedy 267 mm, což mohu potvrdit, ale již je znát drobný odpor. Nicméně vozy oblouk projedou bez nehody a bez vzájemné kolize. Na balení setu je poznámka „DCC Ready“, takže je můžete bez obav použít i na digitálně ovládaném kolejišti a nemusíte se bát poškození elektroniky osvětlení.

Kolejivo

Z kolejiva lze sestavit ovál s odbočnou kolejí a dle specifikace výrobce vyžaduje sestava 137 × 91 cm místa. Reálné rozměry mezi vnějšími kraji kolejí jsou cca 122 × 78 cm. K dispozici je 6 přímých a jedna napájecí kolej o délce 166 mm, 12 obloukových kolejí R3 30°/R 353 mm, 1 oblouková kolej R6 15°/R 640 mm pro vyrovnání odbočky, 1 levá výhybka 166 mm/15°/R 631 mm a 1 zarážedlo. Pro snadnější nasazování vozidel je v setu přibalen též plastový nakolejovač.

Geometrie kolejiva Hornby odpovídá geometrii kolejového systému Tillig včetně výšky kolejnice 2,07 mm. Stejně jsou i čtyři poloměry oblouků od 267 do 396 mm. Navíc je tu poloměr R6 640 mm. Přímé koleje jsou dodávány v délkách 166, 83 a 41,5 mm. I tyto nalezneme u Tilliga. Dále jsou tu koleje o délkách 92 a 332 mm. Napájecí kolej má z boku konektor pro vidlici. Kabel proto vede rovnoběžně s kolejí, což není úplně nejšťastnější řešení, neboť se může lehce stát, že se dostane do cesty projíždějícímu vlaku. Vhodnější by bylo zasouvat vidlici kolmo ke koleji, aby šel kabel od ní. Výhybka je řešena jako „stop-výhybka“, proud vede pouze do směru, pro který je postavena. Tento princip známe z dob Zeuke a BTTB, ručně přestavované výhybky byly konstruovány stejně. Proud je veden vždy jen do jazyka, který je přilehlý k opornici, a přes něj je dále veden jen do větve příslušející k tomuto jazyku. Kontakty jsou zesponu pod jazyky. Obě polohy výhybky jsou aretovány, není tedy nutný přestavník. Srdcovka je plastová, délka nenapájeného úseku je 18 mm.

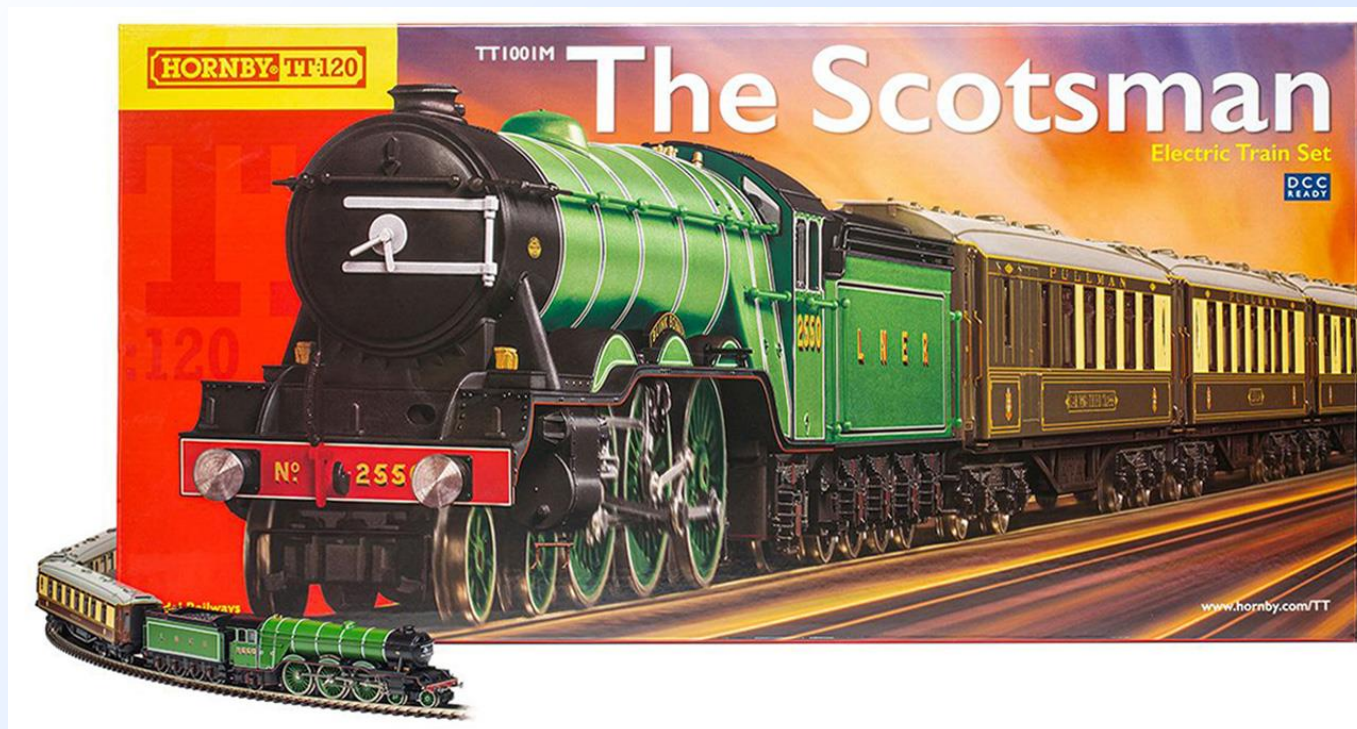
Zarážedlo se jednoduše zaklesne pod hlavy kolejnic a drží pevně, lze však kdykoli opět snadno a bez poškození demontovat. Nakolejovač má na konci výstupek, který zapadá mezi pražce a zabraňuje nežádoucímu pohybu při nasazování vozidel.

Koleje jdou do sebe zasunout velice lehce, což není kvůli přechodovým odporům úplně dobré. Moc pevně v sobě nedrží, modelář bude nucen spojky mírně upravit kleštičkami pro spolehlivější spoj.

Elektrovýbava

Součástí setu je regulátor se zdrojem (19 V= a 0,5 A). Regulátor má dva výstupy, jeden s plynule regulovatelnými 12 V= (při zátěži naměřeno maximální napětí až 16,4 V), který je vyveden pevně připojeným 135 cm dlouhým kablíkem s vidlicí na konci. Ta se zasouvá do již zmíněného konektoru napájecí koleje. Na druhém výstupu jsou svorky s trvalým napětím deklarovaným na 14 V= (bez zátěže naměřeno 18,6 V). Směr jízdy se mění posuvným přepínačem, který je mechanicky závislý na poloze otočného knoflíku regulátoru a nelze jej přepnout, dokud není nastavena hodnota 0. Nad knoflíkem je červená ledka, která indikuje napětí v kolejích a v poloze 0 zhasne. Na spodní straně regulátoru jsou dva otvory pro případné připevnění, např. na ovládací pult. Regulátor má pojistku proti zkratu. Pokud k němu dojde, je nutno jej odpojit od zdroje přibližně na půl minuty, aby se znovu dostal do provozního stavu. Dokud jsem jej neodpojil, zůstal vypnutý.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



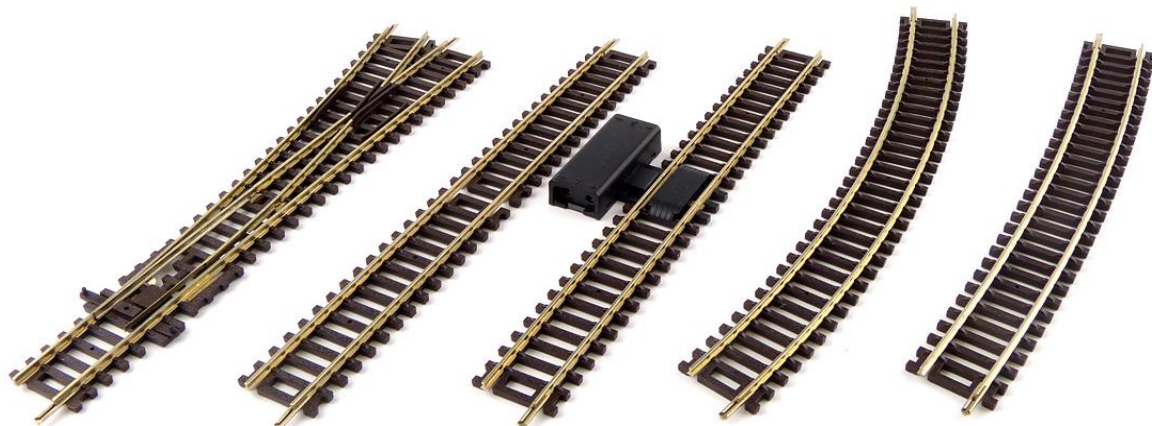
Obr. 1: Obal setu (foto: Hornby®).



Obr. 2: Obsah setu.



Obr. 3: Vozidla obsažená v setu.



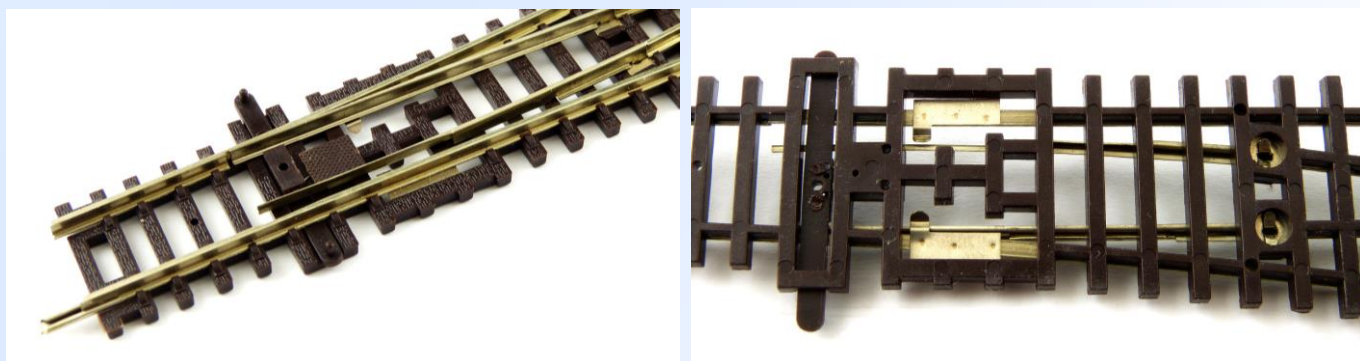
Obr. 4: Ukázka všech druhů kolejí obsažených v setu.



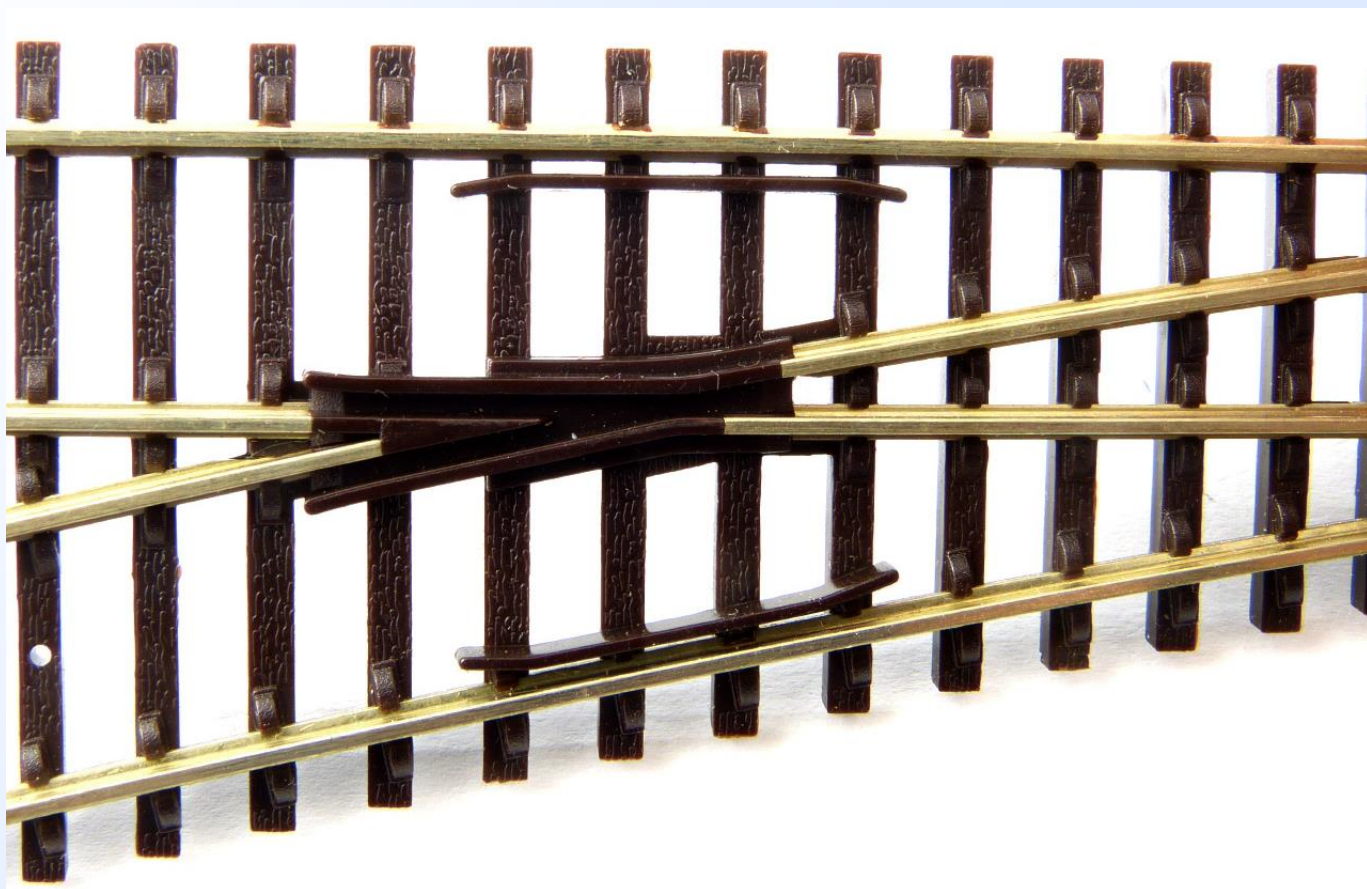
Obr. 5: Zarážedlo se na kolej pouze nacvakne a lze kdykoli jednoduše sejmut.



Obr. 6: Napájecí kolej.



Obr. 7 a 8: Detail výměny výhybky. Vpravo jsou patrné kontakty pod jazyky, které zajišťují jejich napájení.



Obr. 9: Detail plastové srdcovky. Délka nevodivé části v každém směru je 18 mm.



Obr. 10: Nakolejovač.



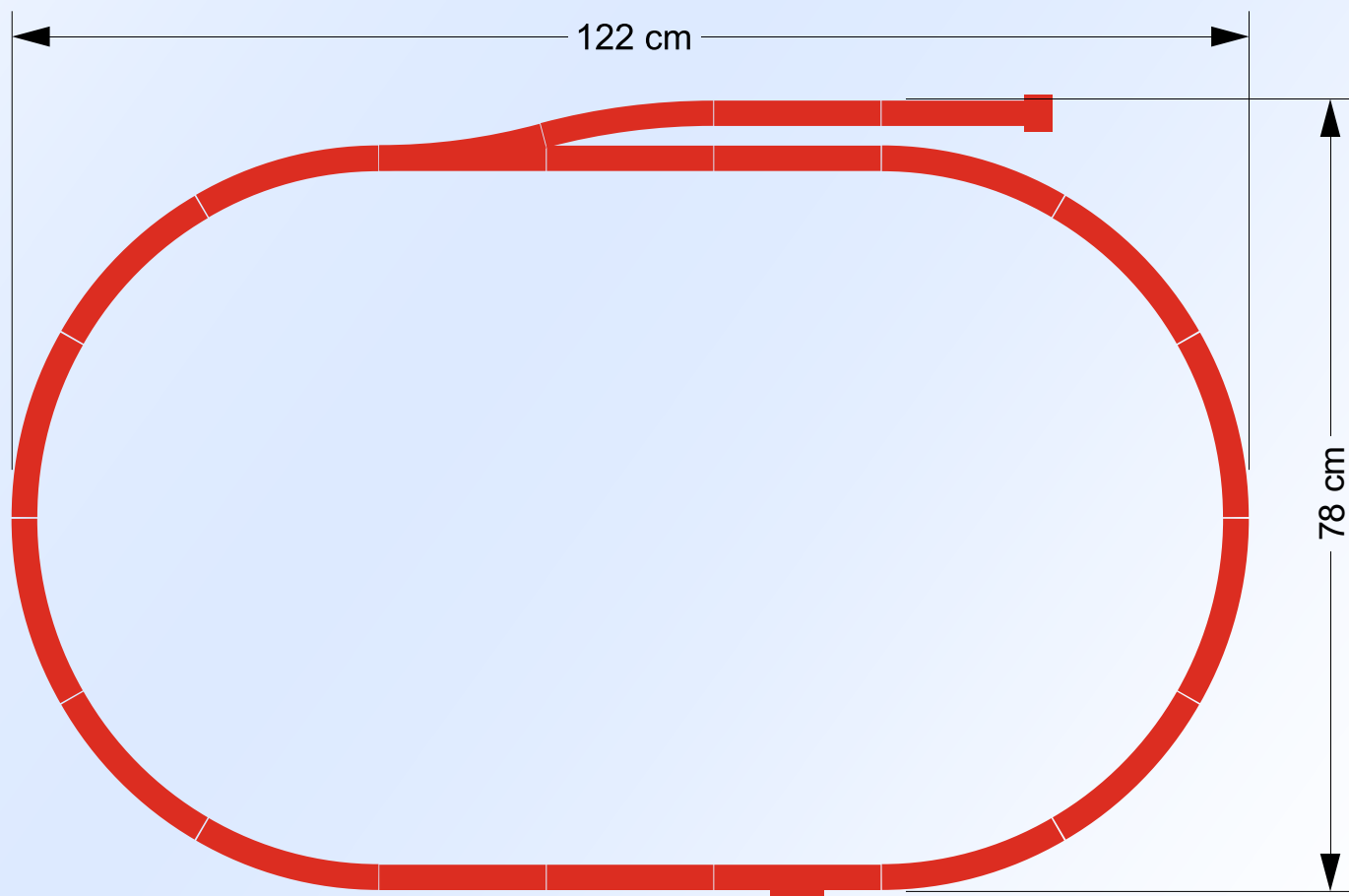
Obr. 11: Regulátor se zdrojem.



Obr. 12: Zadní strana regulátoru s výstupy.



Obr. 13: Rozsvícené stolní lampičky v interiéru vozu.



Obr. 14: Schéma kolejového plánu, který lze z příloženého kolejiva sestavit.