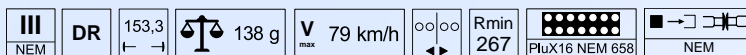




Firmu Hädl Manufaktur asi netřeba nijak blíže představovat. Navzdory tomu, že se jedná o malosériového výrobce, je jeho nabídka poměrně pestrá, a to jak z pohledu železničních vozidel, tak i doplňků a vozidel silničních. Co však doposud chybělo, byla jakákoli lokomotiva. Ale i tomu mělo být učiněno zadost. Stalo se tak 7. září 2019, kdy bylo možno poprvé předobjednat model parní lokomotivy BR 55 (pruská G 8.1, neplést s modelem Piko G 7.1). Lokomotiva je nabízena v edici Exclusiv v analogové i digitální verzi a výrobce s ní trefně zaplnil další mezeru v nabídce parních lokomotiv TT. Je to vůbec první hnací vozidlo, které Hädl vyrábí, což se však na výsledku nijak negativně neprojevilo. Nemyslím si, že by tento model nějak zvedal ze židle větší množství tuzemským modelářů. Je to prostě jen další německá pára, i když, jak říká [Wikipedie](#), se spolu s G 8 v meziválečném a těsně poválečném období na našich kolejích rovněž projela, a to pod číslem 425.0 a později 427.0. Jenomže výrobce nestačí uspokojovat ani německý trh, natož aby se vrhal do modelů strojů mimoněmeckých železničních správ. Podívejme se tedy na tuto parní premiéru firmy Hädl trochu podrobněji. Model poskytla firma [TT modelář Boskovice](#).

HÄDL - kat. č. 101003



Vzhled a vybavení

Model je dodáván v elegantní černé krabičce s líbivým obrázkem kol a rozvodů parní lokomotivy. Uložen je v molitanové výstelce, lokomotiva zvlášť, tendr zvlášť. Na vrch obou dílů je ještě nasazen plastový blistr kvůli ochraně modelu při vyjímání a opětovném vkládání do lůžka. Obé je zabaleno v igelitových vložkách a pod kola je vložen tvrdý karton. To celé je přikryto dalším molitanovým pásem. Ochrana je dostačující. Na víčku krabičky z vnitřní strany lze nalézt v klopách vloženou stručnou dokumentaci. Seznam dílů ani postup rozborky celého modelu zde ale není. Lokomotiva je detailně zpracována, na první pohled působí velmi dobře, kotel je plný zvlášť dosazených dílů. Výrobce na vloženém letáku upozorňuje na správnou manipulaci a označil na obrázku místa, za která se má model držet. Doporučuje jej uchopit za parní válce, bočnice budky a bočnice tendru.

Na obou čelech i mezi lokomotivou a tendrem se nacházejí kinematiky. Přední spřáhlo není osazeno. Na čelnících jsou již z výroby nalepené háky šroubovky. Další doplňky v podobě plných šroubovek, brzdových hadic, topných spojek a předního spřáhla lze nalézt přibalené v sáčku. Povrchová úprava je dobrá, trochu ji ale kazí viditelný styk formy na kotli i na komínu. Kola mají jemné paprsky, plastový rozvod je precizně vyvedený s vhodně zvolenou barvou. U kol se nacházejí zdrže včetně celého brzdového mechanismu na spodku pojezdu. Popisků není mnoho, ale to málo je naprosto ostré a čitelné. Uhlí v tendru dosahuje z konstrukčních důvodů až k hornímu okraji. Jeho provedení ale není zrovna dechberoucí, je to prostě jen plast, navíc má tvar, který by hromada uhlí v reálu nikdy neměla. Zde je tedy trochu rezerva. Nabízí se možnost přesypat imitaci pravým uhlím, ale jak jsem psal, tendr je „plný“ až po vršek, takže ani to by nebylo ideálním řešením.

Lokomotiva přes nárazníky měří 153,3 mm, přepočtem ze skutečné délky 18 290 mm vychází 152,4 mm. Samozřejmě je mírná vůle ve spojení lokomotivy a tendru. Spřážená kola měří 11,3 mm, po přepočtu je to 1 356 mm, v reálu mají průměr 1 350 mm, tedy odchylka je zanedbatelná. Osvětlení je 2bodové teple bílé na obou čelech, přepíná se dle směru jízdy. Každé světlo má svoji ledku zabudovanou přímo v lampě. Světla svítí poměrně silně, na parní lokomotivu až moc. Tendr je s lokomotivou spojen vidličkou s kontakty, podobně jako to známe od modelů Tillig.

Do modelu se dostaneme po vyjmutí dýmničních vrat a vytažení pojistky, který zajišťuje kotel na rámu. Ten lze poté sejmut. Nic víc jsem nerozebíral. Kvůli absenci podrobnějšího manuálu jsem nevěděl jak a lokomotivu za tolik peněz bych nerad nějak poškodil. Jedinou legitimní rozborkou je tedy sejmutí krytu tendru s imitací uhlí, pod nímž je DPS s rozhraním PluX16.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon lokomotivy je umístěn v tendru a je veden na všechna tři dvojkolí. Výrobce použil motor s vnějším rotorem. Koncepte pohonu je nápadně podobná pohonu stroje BR 24 firmy Gützold. Pár zmínek o tom, že výroba má cosi společného právě s Gützoldem, jsem již zaznamenal, nechci se ale pouštět do spekulací. Bandáže jsou na druhém a třetím dvojkolí na obou kolech. Lokomotiva jede v čistém analogu celkem klidně a tiše. Při vyšších rychlostech zvuk zesílí, vypadá to, jaky by se z tendru přenášela přes závaží rezonance do kolejí a korpus kolejiště ji ještě zesílil. Sběr proudu obstarává všech osm kol lokomotivy i všech šest kol tendru. Sběrače přiléhají na kola zezadu. Údaj o nejmenším průjezdném poloměru jsem neobjevil, při zkouškách ale nečinil problém rádius ani 286 mm na plechovém kolejivu BTTB, ani 267 mm na kolejivu Tillig. Ovšem při průjezdu protiobloukem občas dochází ke škrtnutí dveří budky strojvedoucího o tendr, a to i na kolejivu Kuehn o poloměru 321 mm. Děje se tak při rychlejší jízdě vpřed, kdy je tendr o několik desetin milimetru blíže k lokomotivě. Při standardní modelové rychlosti k tomu nedochází.

Tažná síla je dostačující. Na stoupání 42 ‰ jsem za lokomotivu zapojil vlak o 9 vozech různé délky, různého počtu náprav i různých rozvorů a vlak vytáhla. Bylo to však na samé hranici prokluzu, po přidání dalšího vozu již občas bandážovaná kola s rachotem „prohrábla“.

Zcela výjimečně se u lokomotivy na menších poloměrech objeví zablokování spřažených dvojkolí. Je to spíše mžikové, může to být dáno i tím, že model není dostatečně zajetý. Možná by pomohlo promazání os (firma Roco má u BR 44 preventivně na páté spřažené nápravě bandáže, aby k jízdě smykem nedocházelo, bylo by to však na úkor sběru proudu). Lokomotiva váží 62 g, tendr 76 g. Rozjezd nastává na rovném úseku při napětí 1,6 V rychlostí přibližně 1 km/h s odběrem proudu 30 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V je 79 km/h, odběr proudu činí 66 mA. Rychlosti předlohy, tedy 55 km/h, model dosahuje při napětí 8,6 V s odběrem 60 mA. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti 36 mm.

Závěr

Parních lokomotiv není nikdy dost, mně osobně se ty německé (hlavně DR) prostě líbí, tak nějak je poslední dobou trochu upřednostňuji před těmi československými. I Hädlova „pětapadesátka“ je mi sympatická. V roce 2019 se na německém diskusním fóru TT-Board dokonce stala s 24,4 % hlasů modelem roku. Je ale otázkou, kolik modelářů ji opravdu má doma, aby mohli hodnotit objektivně, a kolik jí dalo hlas jen kvůli sympatiím bez toho, že by si ji mohli takzvaně „vošahat“. Z diskuzního vlákna tohoto modelu na mě totiž (čistě subjektivně) tak nějak čiší hlad německých modelářů, zapříčiněný dosti pomalými a nedostatečnými dodávkami na pulty prodejen. Ani já jsem ji nikdy neviděl u výrobce dostupnou. Zřejmě veškeré vyrobené kusy padají na předobjednávky, které asi jen stěží uspokojují. Ale mohu se mýlit. Každopádně ani poměrně vysoká cena 349 € (DC) a 369 € (DCC), zapříčiněná mimo jiné kompletním vývojem i výrobou v Německu, zřejmě vážné zájemce jen tak neodradí. Nepředpokládám tedy, že by se někdy dostalo na verzi ČSD, navíc když „géosmjedničky“ u nás dle dostupných informací jezdily pouze čtyři a po druhé světové válce už do provozu nezasáhly prakticky vůbec.

Na webu výrobce je možno zhlédnout [prezentaci modelu](#), informace o předloze jsou v němčině na [Wikipedii](#).

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



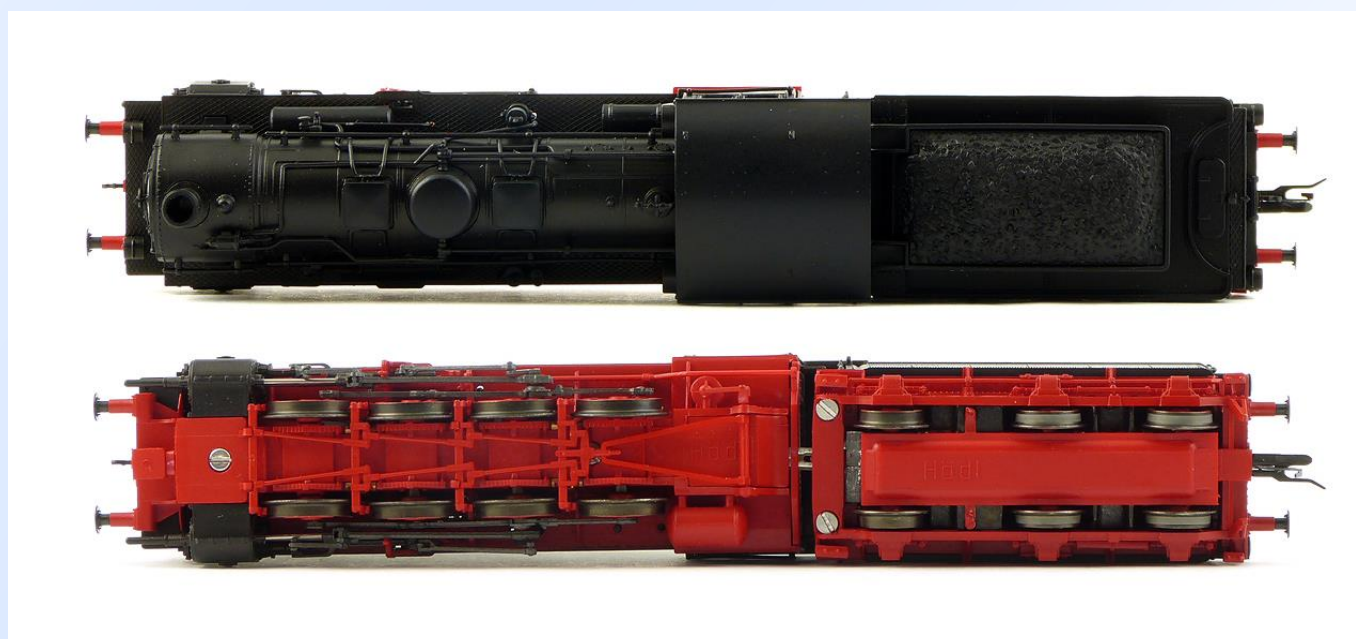
Obr. 1: Balení modelu.



Obr. 2 a 3: Boční pohledy.



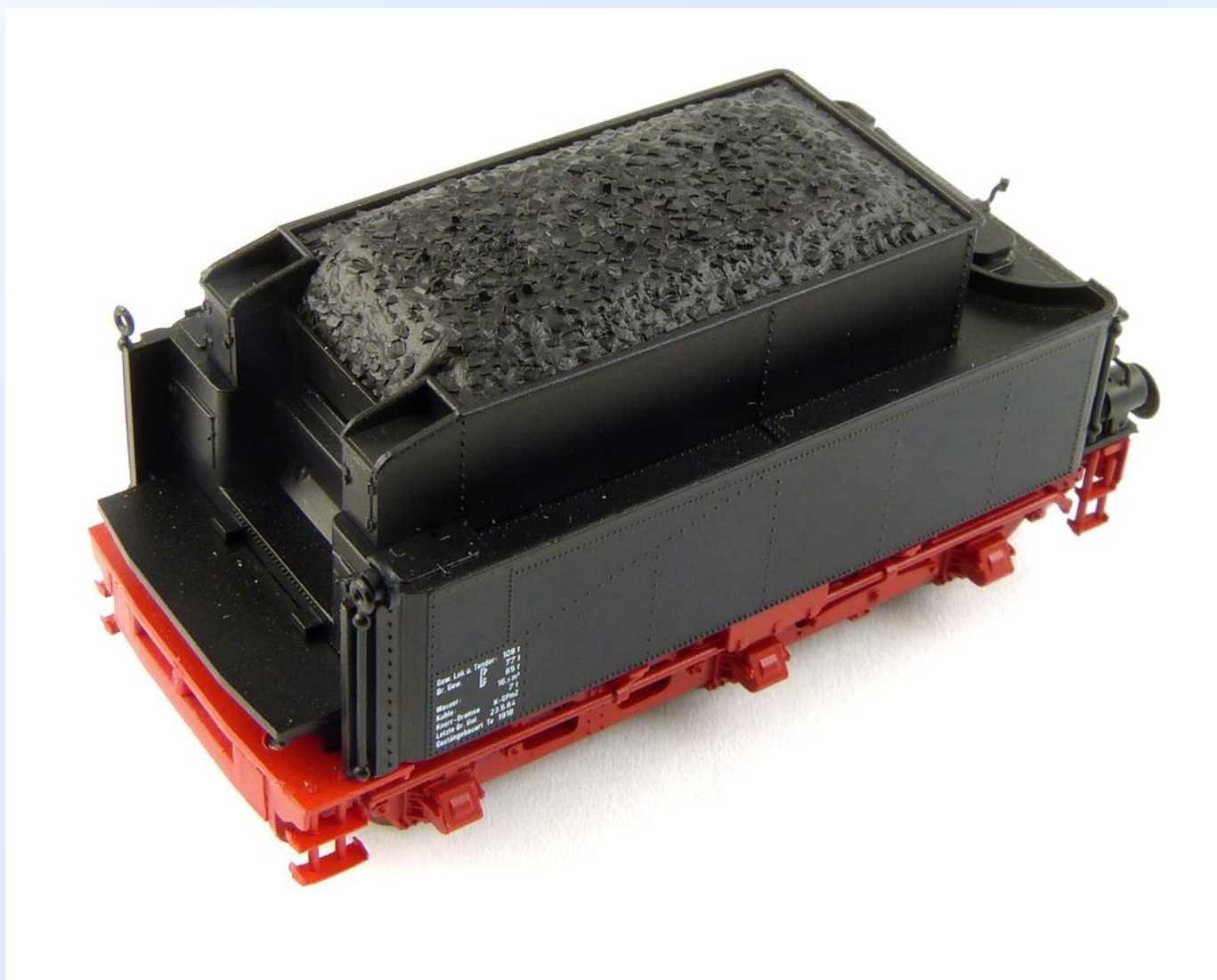
Obr. 4 a 5: Čelní pohledy.



Obr. 6 a 7: Vrchní a spodní pohled.



Obr. 8: Detail rozvodů.



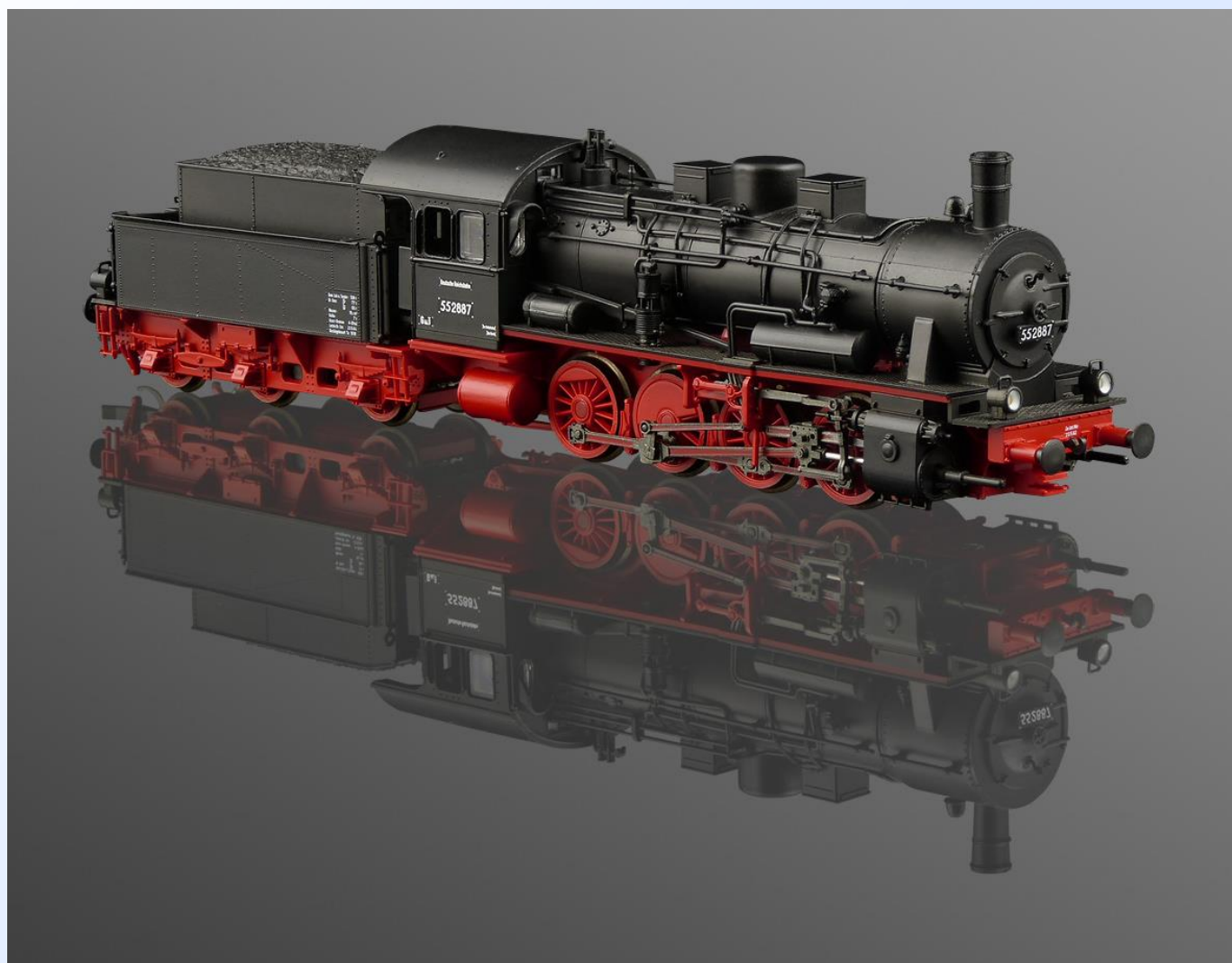
Obr. 9: Vrchní pohled na tendr s uhlím.



Obr. 10: DPS s rozhraním PluX16.



Obr. 11: Celkový pohled na model.



Obr. 12: Celkový pohled na model.