



▲ **Több, apró részletben térnek el egymástól az impozáns erőgépek**

A Kühn és a Tillig BR 103-asainak csatája Tojások a ringben

Előjáróban oldjuk fel a képzavart: TT-s berkekben sokáig csupán áhított modell volt a DB kultuszmozdonya, a BR103-as villamos erőgép. Ám a 2008–2009-es modellév egyszerre több választási lehetőséget is kínált az 1:120 méretarány lázában égő, főleg a nyugatnémet vasút IV–V. korszakát gyűjtő vasútmodellezőknek. Ebből a felhozatalból merítettünk, hiszen szerkesztőségünk tesztasztalán ringbe szállhatott a Tillig hosszú vezetőállásos és a Kühn klasszikus „húsvéti tojása”.



▲ **A Tillig 228-as gépén az újabb, SBS 65-ös félpantográf dolgozik**

▼ **A Kühn a 161-es sorszámnak megfelelően még a klasszikus, DBS 54a áramszedővel**



Noha korábban volt már példa néhány nekiveselkedésre, a Kehrler és Beckmann mozdonyaik kidolgozottsága messze elmaradt napjaink igényes modellgyűjtőinek elvárásaitól. Számos gond akadt például a modell hajtásával, hiszen hattengelyes, viszonylag hosszú mozdonyról lévén szó a közép motoros, kardánátteteles erőátvitel számos kompromisszum árán született meg. Eleinte a Beckmann-modellek a BTTB BR250-esének alvázára épültek, enyhén torzult forgóvázakkal, tengelytávokkal és közép szerelvényekkel, de a csupán egyetlen forgóvázat meghajtó erőátvitel miatt a mozdony éppen hogy csak saját magát tudta megmozdítani a terepasztalon. Persze volt a gyártónak sikeres évadja is, hiszen a nagyon ritka, 103 237-es gép négytengelyes, tökéletes hajtással, mérethelyes forgóvázmaszkokkal és szerelvényekkel épült meg. Mindehhez a 330 grammos tömeg tekintélyes vonóerőt is kölcsönzött a modellnek. Ennek viszont ára volt: mintegy 300 euró...

A piac azonban követelte a minőségi modell visszatérését, hiszen a Tillig, a Kühn és a Piko már számos, a DB-nél használatos, III–VI. korszakos járművel volt jelen. Arról nem is beszélve, hogy a Tillig a mozdony fénykorának számító IV. és V. korszakhoz megannyi személy- és teherkocsit gyárt, különös tekintettel a TEE-szerelvényekre és a frissen piacra dobott, hasonló festésű Eurofima Z kocsikra.

A NAGYVASÚTI JÁRMŰ

Ezerkilencszázhatvanháromban már javában folytak az új, nagysebességű mozdonykísérletek. A Henschel, AEC, Siemens és a Krupp alkotta fejlesztői csoport az E10 299-es és az E10 300-as Bo'Bo', azaz négytengelyes mozdonyal elérte a 200 kilométer/órás sebességet a Trans Europ Express és számos IC élén. És amikor elérhetővé vált a több mint 5000 kW teljesítmény és a 18 tonnás tengelyterhelés, megszületett az E18-assal rokonságban álló, négy hajtott és két futótengellyel (1Bo Bo1) ellátott E03-as sorozat prototípusa.

Végül 1969-ben jelent meg a sorozattá érett típus. Az E03-as besorolás négy gépet élt meg, majd a korszerű, computerszámozási rendszernek megfelelően lett a sorozat 103-as.

A számos fődarabi fejlesztést követően az egyik leglátványosabb változtatás a 216-os mozdonytól datálódik. Ekkor ugyanis a mozdony személyzet kifejezett kérésére 35–35 centiméterrel megnövelték a vezérállások hosszát. Tesztünk alanyai éppen ezt az alapvető eltérést reprezentálják.

Az apró módosítások a 2-es ajtó dupla kilincseire, az orron található UIC-kábel csatlakoztatásához szükséges kapaszkodóra, valamint a két jellemző áramszedőtípusra terjedtek ki: hivatalosan 1976-tól kaptak a mozdonyok SBS 65-ös típusú félpantográfot, addig a DBS 54a, nagysebességű kivitellel találkozhattunk.

Górcső alatt

Tesztünk két szereplője a TT legigényesebb gyártóinak jóvoltából futott a próbaasztalon. A Tilliget nem kell bemutatnunk, míg a Kühn az elmúlt évtized legdinamikusabban fejlődő mikroelektronikai vállalkozása. Névadója, Torsten Kühn korábban dekódereket, világítási paneleket tervezett, majd nem éppen a típusúrt kihasználva a Tillig (Siggis) által is jegyzett E11/BR211–E42/BR242, azaz a Holzrollerek teljesen új választékával rukkolt elő. Ezeket az E10-es alapgéposztály, majd a Siemens Herkulesei és a BR185-ös követte. A cég elvitatathatlan erénye, hogy kimagasló minőségi színvonalon, ráadásul a Tillignél körülbelül húsz-harminc százalékkal olcsóbban tud jelen lenni a piacon.

Természetesen a Tillig sem hagyhatta annyiban – ebben az esetben adva volt egy majdnem tökéletes kasztni, hiszen a Beckmann TT külső megjelenése újkorában színvonalas volt, csak a szerszám kopása okozhatta a később felmerülő esztétikai kifogásokat. A palást újragondolása tehát maradt az eredeti cégnél, az elektronikai panelt pedig a Kres szállította, amelytől eddig csak néhány Ferrel Taxit és persze a legendás VT 18/BR 195-öst láthattuk.

A közös munka (minden fórumon Tillig–Beckmann modellről szólt a fáma) eredménye egy korszerű modell és a kedvező árszint lett. A komoly marketing miatt a siker sem váratott magára.

Csupaszon

A Kühn a tőle megszokott, igényes, biztonságos, bliszteres, víztiszta göngyölegben szállítja a modellt. Ára a minőségi csomagolás ellenére messze elmarad a papírdobozos Tilligétől. A doboz teteje csak annyira szorul, hogy ne hulljon le minduntalan. Alatta további műanyag fedél védi a puha fóliába tekert mozdonyt. A dobozban leljük a kezelési leírást, a kötelezően előírt uniós hulladékkezelési nyilatkozatot, és találunk még számos tartalék alkatrészt: gumigyűrűket, csavarkapcsokat, szénkeféket, rugókat, valamint a vitrinmodellhez szükséges, zárt kotrólemezeket.

A Tillignél csak a katalógus számozása árulja el, hogy a dobozban a hosszított változat lapul. A 7 milliméterrel hosszabb mozdony majdnem akkora sztirolfészekben pihen, mint rövidebb elődje. A szoros kapcsolat kiszabadítása után az első döbbenet akkor éri a delikvenst, amikor rájön, hogy a gyárilag beragasztott kapaszkodók külön életet élnek. A kibontás eredménye mínusz egy krómszínű alkatrész...

A két tojásfejűt tovább hámozva kiderül, hogy a kasztni lebontása teljesen újszerű a Tillignél, hiszen csak a tojáshéj színű, felső rész pattan le. Vigyázzunk, nehogy a négy kis fül már az első csupaszításnál letörjön! A Kühn a megszokott módszert kínálja: középtájékon szétfeszített kasztni, és már hullik is le az alváz.

Mindkét mozdony a nagyméretű fémöntvénynek köszönheti a tömegét, bár a Tillig gépe valamivel könnyebbnek bizonyult. A két gyártó hasonlóan járt el a hajtást és az elektronikai elemeket az

öntvénybe integrálták. A Tillig nyomtatott áramköri lapján szembeütő a korábban hivatkozott gyártó neve: a Kres felirat itt is a minőséget jelenti.

A Kühn modellje sem hoz szégyent a névadójára, hiszen precíz, gazdaságosan tervezett, korszerű lapka pihen a tető alatt.

A világítási megoldás mindkét esetben azonos, három-három Smd LED szolgálja a melegfehér főfényt és a vörös zárfényeket. Mindezt a Kühn annyiban egészíti ki, hogy fényvezető szálakat alkalmaz, valamint egy forrasztással lehetőség van funkciódekóderrel kapcsolhatóvá tenni a hátsó zárfényeket egy vagy két lámpára.

Mindkét modell digitalizálható a NEM 651-es, 6 pólusú dekódercsatlakozó segítségével. A Kühn saját lapkát gyárt hozzá, míg a Tillig a Lenz elektronikáját ajánlja a modellhez. Természetesen bármilyen szabványos alkatrész alkalmazható.

Fussunk!

Kissé remegő kézzel tettem fel a Tillig mozdonyát a próbapályára, hiszen a hattengelyes modellek mindig komoly kihívást jelentenek egy-egy mustrán. A gyártó ezúttal sem okoz csalódást, hiszen a precíz külső hasonló minőségű belbecst takar. Stabil lassúmenet, rángatásmentes indulás és arányos végsebesség. Kezdeti szkeptisemet a legendás Beckmann BR103-as előd generálta, hiszen annak tömege manapság nem indokolt – többek között ezért is előzte meg izgatott várakozás a vonóerőtesztet. Nos, a gyártó impozáns, ötkocsis TEE-szettjét a modell problémamentesen mozgatta, akárcsak a tíz, egyenként négytengelyes m kocsit. Valóságghú IC-szerelvény haladt a síneken, a kígyó majdnem a saját farkába harapott...

Nem lehet panasz a Kühn 103-asára sem, amelynek már az alapkonstrukciója is kiváló volt. Értsd: a cég már a legelső

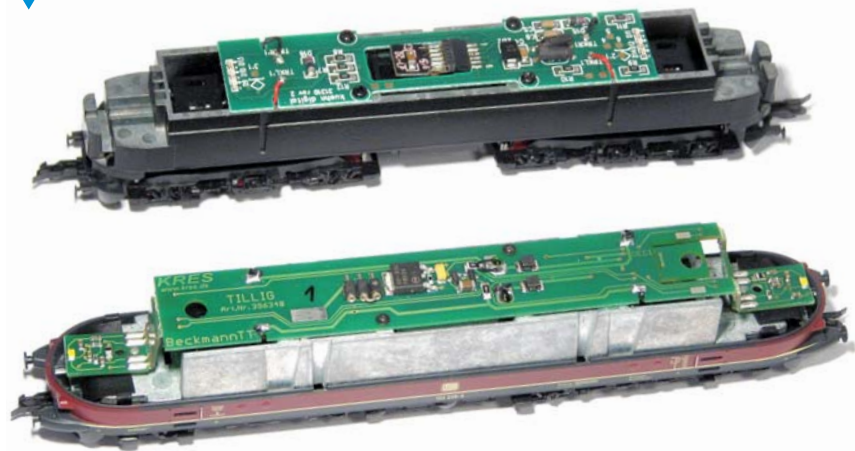
▼ **Feltűnő különbség az a 7 mm. A tetőkert is izgalmas vetélkedésre ad alkalmat**





▲ **Fej, fej mellett. A nagyon apró különbségek itt kiderülnek. Mindkét mozdony Ep. IV-es, de a Tillig már a számozás időszakának megfelelő, vörös alapú „kekszet” viseli**

▼ **Egymástól merőben eltérő belvilág. A Tillig lapkán olvasható a fejlesztő csapat is**



modellszériáiban kifogástalan hajtást alkalmazott, és ez a megoldás az elektronika fejlődésével csak tökéletesebb lett.

Az erőgépeket analóg pályán indítottam útjukra. A hagyományos vezérlés ugyanis kendőzetlen: a feszültség bekerül az elektronikába, és semmilyen digitális trükk nem befolyásolja a menettulajdonságokat.

A Tillig az utóbbi években sokat fejlesztett a hajtáson. Sokkal élethűbb sebesség és arányos gyorsulás-lassulás jellemzi a modelleket. Nincs ez másként a hosszú fülkés 103-as esetében sem. Rángatásmentes kihúzás, stabil utazósebesség, az ívekben nem érzékelhető lassulás, illetve a korábbi, hattengelyes modellekre jellemző forgóváz-beverődés, -súrlódás sem. Igaz, hogy ehhez a stabilitáshoz jelentős mértékben hozzájárul az a vonórúd pár, amely az alváz és a forgóvázak között található.

A Kühn-féle masina mozgása egyenesen lenyűgöző. Amolyan „digitálisan” reagál az analóg vezérlőre, legyen az FZ1-es trafó, vagy PWM-szabályzó. Az ötpólusú motornak és a jól megválasztott lendtömegnek

köszönhetően egyébként ez a megállapítás a gyártó minden mozdonyára igaz – a 103-asra is, holott azon nincs stabilizáló vonórúd. Ennek ellenére stabil menetesség, szítálsmentes ívek és jó váltókörzeti viselkedés jellemzi.

Visszatérve a Tillig modelljére, annak egyetlen apró hibája van: annyira törekedtek az élethű forgóváz kiképzésre, hogy a homokolócsövek a régebbi geometriájú pályákon rendre beakadnak a kitérők átmeneteibe, így gyakran elhajlanak, letörhetnek. A Kühn ebben a tekintetben kicsit előrelátóbb volt, és leegyszerűsítette a forgóvázmaszk apró elemeit.

Vissza a köntöst!

A futáspróba után ismét nagyító alatt vetjük szemügyre a két mozdonyt. Ami a kidolgozottságukat illeti, alapjában véve nem lehet okunk a panasza, bár a szász gyártónál enyhén „tilligese” sikeredett néhány részlet. Például a festés is: az alsó, vastag, bordó csíkot két lépcsőből hordták fel, de ezt nem kellett volna két különböző színű festéssel is kihangsúlyozni...

Ugyanakkor a Kühn makulátlan színvilágot hoz. Nyugodtan megkockáztatható a kijelentés, hogy ez jobban is hasonlít a valóságra, a feliratok, piktogramok a kor elvárásai szerint készültek.

A tetőkertek kivitelezése is tökéletes, bár mindkettő erősen utal a gyártójára. Az orr felől készült felvételek viszont önmagukért beszélnek. Jól kivehetően érvényesülnek merőben más arányok a „tojás fejénél”. Önmagában egyik sem szúr szemet, de így, egymás mellett elgondolkodtató, hogy vajon melyik közelít a valósághoz...

És megszólal a gong

A többmenetes mérkőzés után nyugodtan hátradőlhetünk. Mindkét bajnok állta a sarat, méltó darabjai lehetnek gyűjteményünknek. Aki mélyen beleásta magát a DB említett korszakaiba, annak egy mozdony nem mozdony, kettő pedig csak éppen hogy az... Szerencsére a korábbi modellek, valamint a Tillig tavaly karácsonyra kiadott, rövid mozdonya már szép flottát reprezentál a német témájú terepasztalon, különös tekintettel arra, hogy a nyolcvanas években még MÁV-kocsis EC-szerelvényeket is vontattak ezek a csodálatos gépek.

A típus sikerét bizonyítja, hogy a Tillig alaptípusra már megjelent a 101-es gép Lufthansa-festése, és hamarosan felbukkan a boltokban az V. korszakos Verkehrsrot változat is, amelynek rövid vezérállásos testvérelével a Kühn is heteken belül piacra lép.

A piaci egyenlőség elvének megfelelően mindkét modell 120 eurós áron kapható.

» Tóth Gábor

Forrás: www.tillig.com,
www.kuehn-modell.de



▲ **A Tillig modellen látható a második festékréteg eltérő színe**



▲ **Kühn mozdonyának forgóvázmaszkja strapabíróbb kidolgozottságú**

Az éjszakai vonatok CAF kocsijai megérkeztek

A.C.M.E.
ANONIMA COSTRUZIONI MODELLISTICHE ESATTE

52020

A MÁV-START Bcmz sorozatú fekvőhelyes kocsijának 1:87 méretarányú modellje, részletgazdag belső berendezéssel



52030 A MÁV-START WLABmz sorozatú hálókocsijának 1:87 méretarányú modellje, részletgazdag belső berendezéssel



A.C.M.E. S.r.l.
Viale Lombardia, 27 - 20131 MILANO - ITALY

www.acmetreni.com