

V63 156 a Jakó Modellstől Középről támad a Gigant

Az egykoron fél Európát lefedő TT-s piac sajnos meglehetősen mostohán bánik a magyar modellezőkkel, ezért a hazai gördülő állomány szinte egyáltalán nem érintett ebben a méretben. De végre érkezett az idő, hogy a legnagyobb teljesítményű magyar gyártású villamos mozdony, a V63-as is minőségi modellként kerüljön a magyar TT-zők terepasztalára.

Az utóbbi néhány évben már megjelent a nagy múltú Deák manufaktúrától egy V63-as részmodell, de ennek ára – törvényszerűen a kisszéria miatt – sajnos elég borsosra sikeredett, ezért a hazai TT-sek közül sokan nem vásárolták meg. A modelliparban azonban nem ismeretlen eljárás, hogy egy-egy típust akár több gyártó, műhely is piacra dob. Mivel TT-ben a hazai modellpiac nagyon kiszolgáltatott, sérülékeny, voltaképpen mentes a klasszikus értelemben vett piaci törvényszerűségektől, ezért néha meglepő fordulatok állhatnak be. Ilyen a tesztünkben szereplő Jakó Modells ultra kisszériás Gigantja, amely egy lelkes vasútmodellező házi műhelyének kivételesen jól sikerült eredménye.

Amikor a réz az új

Tudvalévő, hogy a vasútmodellezésben szinte minden esetben kompromisszumra kell törekedni. Ez az elv jelentősebb mértékben érvényesül TT-ben, mint a nagyobb méretek esetében. Jobban kell figyelni az arányokra, szűkebb az alapként felhasználható gyári modellek száma, viszonylag korlátozott az elérhető alkatrészek mennyisége, mérete.

A Jakó Modells V63-as Gigantja esetében a járműszerkeztény kivitelezése a mester érdeme. A hajtás és az alváz gyári alap, de erre térjünk ki később.

A kivitelezést gondos előkészítő munka előzte meg. Adatgyűjtés, fotók, rajzok beszerzése, amelyben Sándor Antal volt Jakó Attila segítségére. A kasztni teljes egészében félkemény sárgaréz lemezből készült, 99 százalékban 0,3 milliméteres anyagból (beleértve a kapaszkodókat is). Egyes alkatrészek 0,1 milliméteres sárgarézből készülnek (fényszóróházak, tetőjárdák, kürtvédő, gyártási táblák). A modell első pillantásra belopja magát az ember szívébe. Finom, áttört alkatrészek, valóság-hű trepnik, szellőzősalugáterek, mérethelyes kapaszkodók és külön kidolgozott apróságok jellemzik a mozdonyt.

A rézmaratás főbb lépéseiről már írtunk korábban, vagyis belátható, hogy milyen pontos munka és gyakorlat kell ahhoz, hogy az 1:120-as léptékű alkatrészeket ilyen részletgazdagsággal lehessen elkészíteni. A mester munkáját a maratás során Rozgonyi Péter támogatta szakértelmével, és ennek a segítségnek meg is lett az eredménye.

A mozdony összhatása lenyűgöző. A járműszerkeztény arányai elismerést érdemlően sikeredtek. TT-ben sajnos több modellnél felmerült az ablakok, illetve az osztások méretezésének problémája. Mivel a Gigant szélvédői kifejezetten nagyok, ezért az arányos kicsinyítést tulajdonképpen csak a réz alapanyag miatt lehetett megvalósítani. Ugyanez

Hatalmas ablakok, filigrán törlők. Talán az esőcsatornák lehetnének hangsúlyosabbak



A V63156 jelenléte üdítő az 1:120 méretarányban

műanyagban már komoly stabilitási gondokat jelentett volna.

Nem gyakorlat ebben a méretben például a tükrök kivitelezése. Esetünkben egy köztes megoldás született: a tükrök be vannak hajtva, de filigrán jelenlétükkel emelik a modell színvonalát. Ugyanez mondható el az oldalszellőzőkről is. Mind-egyik zsalu áttört, sokszor keresztüllátni a gépházon. A tetőtrepnik kidolgozása ezek után már szinte ujjgyakorlatnak tűnik, de mindenképpen a rézmaratási eljárás magasiskoláját reprezentálják. Finoman kidolgozott a kürtvédő rács, az antenna, valamint az összes, a „tetőkerten” található ajtó, szerelvénylítás is. Az áramszedők a méretben is gyönyörű kiegészítőket gyártó Sommerfeldt cégtől érkeztek, a szigetelőbakák pedig sorozatmodellek átalakított alkatrészei.



A tetőlemez-illesztései és a szerelőtrepnik is a rézmaratás magasiskolái

Idegen szín

Ami a mozdony hajtását, alvázat illeti, mivel ez a legfontosabb fő alkatrésze, itt élni kellett a kompromisszumos megoldással. Tavaly jelent meg a Piko jóvoltából a német 151-es sorozatú villanygép modellje, amelynek főbb méretei könnyen összeegyeztethetők a Gigantéval. A V63-as 19 540 milliméteres ütközők közötti hossza csak öt centiméterrel haladja meg a német mozdonyét. A 008-as Giganttól a németével rokon Krupp (licenc) forgóvázat kapott a magyar gép, ezért könnyen adaptálható a tengely-

Különös figyelmet érdemelnek a gyári táblák, valamint a mozdony névtáblája. A V63-as sorozat több tagja kapott egyedi elnevezést nagy magyarjainkról, akik sokat tettek a hazai vasúti közlekedésért, vagy olyan helységekről, ahol jelentős vonatási telep üzemel.

A tesztünkben szereplő 156-os gép Gróf Széchenyi István nevét vette fel – ezt a tényleg kis réztábla hirdeti a modell oldalán. Ez a táblácska TT méretben már elenyésző szélességű, de a tökéletes maratásnak köszönhetően pontosan olvasható. Az alig pár négyzetmilliméteres Ganz gyári táblák részletei is olvashatók. A többi felirat és a súlytábla Kiss László munkája – mind egyedi készítésű (Bare metál matricaalapra), amelyet aztán Gunze feszítővel és lágyítóval dolgoznak fel a festett kasztnira. A trakciós jelzésű mozdony alapszínénél szolgáló kéket Jakó Attila keveréssel készíti, míg a szürke és a MÁV-szabvány sárga gyári színek alapján jelenik meg a modellen.

Minden alkatrészt forrasztással rögzítenek, kivéve a tetőszerelvények közül az izolátorokat, valamint a táblákat, amelyekhez ragasztót használnak a modell készítője.



Tökéletesen megválasztott színek, a MÁV-Trakció legfrissebb festésével



Az apró gyári táblákon is akad olvasható részlet

osztásában hasonló futómű. Mindenesetre a sasszemű vasúterítő azért fennakadhat a 10 444, illetve a 9700 milliméteres forgócsaptávolság közti különbségen, ami körülbelül egycentis eltérést jelentene a modellen.

A forgóvázakon belül a tengelytávolság is némileg eltérő, hiszen a Gigant esetében az első és harmadik tengely 4200 milliméterre van egymástól, míg a német rokonnál 4450-re. TT-ben még ez a differencia is elviselhető, főleg, ha mindezért egy gyárilag előállított hajtásrendszert kapunk a gyönyörű modell alá.

Természetesen a gyári alvázat meg kellett fosztani a 151-es sorozatra jellemző kotrótól, tartályoktól, valamint néhány

Szinte nem is tűnik fel, hogy a német 151-es forgóvázat látjuk





▲ A világítás analóg üzemben is sokoldalú



▲ A réz névtábla alig több mint egy milliméter magas

Az eredeti tengelytávu forgóváz a kevésbé látványos, maratott maszkkal, és a 151-es hasonló részegysége (fotó: Jakó Attila)



Vonzza a tekintetet az áttört szellőzőzsalu

homokolótól, amelyek nélkül rövidebbek lettek a V63-asra jellemző kiegészítőkkel ellátott forgóvázak. A forgóvázmaszk igény szerint cserélhető gyantából öntött Krupp-fazonúra (Varga Zsolt műhely), vagy az első szériákon szereplő UFC-típusok egyikére akár rézből, vagy ugyancsak gyantából elkészítve.

A gyári hajtásnak köszönhetően a modell menettulajdonságai megegyeznek a Piko mozdonyáéval, amely talán kicsit gyorsabb a keltetésénél, de mivel a 156-os Gigant 160 kilométeres maximális sebes-

ségre is képes, ezért a modelltempó arányosnak is mondható.

A mozdony belvilága kettős, hiszen a gyári hajtás kiegészül a speciális világítási elektronikával, amely természetesen LED-es, menetirány szerint vált fehér fő, illetve vörös zárfényekkel. Különlegessége egy egyszerű elektronikai sajátosságon alapul, miszerint a homlokfényoszóró LED-je a sebesség (feszültség) növekedésének hatására később, nagyobb tempónál kapcsol be, és mintegy távolsági fényként funkcionál.

A vezetőállás látható területeinek kidolgozása még folyamatban van, de mivel óriásiak az ablakok, nem lehet akármilyen berendezést bebiggyeszteni. Bízunk benne, hogy hamarosan erre is lesz megoldás.

Asztalra, magyar!

A Jakó Modells Gigantja körülbelül harminc munkaóra alatt készült el. Mindenképpen üdítő a jelenléte a TT-s szférában, ahol bár lassan, de azért bővül a hazai vontatójárművek köre. Mindez az ügyes kezű mestereknek, valamint az egyre könnyebben elérhető professzionális alapanyagoknak, illetve technológiáknak köszönhető.

A mozdonyhoz pontos időzítéssel, a napokban érkezik az üzletkebe a Tillig MÁV-startos kék halberstadti személykocsija, amelyből autentikus személyvonatot állíthatunk össze TT-s terepasztalunkra.

» kép és szöveg: Tóth Gábor

(A modelltől további információkat a www.mastertape.fw.hu oldalon találhat az érdeklődő.)

Az MMV villamosmozdonya



60200 Az MMV villamosmozdonya

A modell a magyar MMV társaság 060 EA típusú villamosmozdonyának egzakt, 1:87 méretarányú reprodukciója. A modell színezése és feliratozása a vasúttársaság 91 55 0400628-8 pályaszámú járművének felel meg. A fém alvázú, különleges felfüggesztésű mozdonyban a két lendkerékkel felszerelt, ötpólusú Mashima motor kardánon keresztül hajtja meg a kerekeket. A fehér és vörös fényű LED világítás színe menetirányfüggő. A homlokfényoszórók analóg üzemben is kikapcsolhatók. A modellt ellátták a NEM 652 szabvány szerinti digitális foglalat, valamint hangdekóder befogadására is alkalmas.



A fotók a modell prototípusáról készültek



A.C.M.E. S.r.l.

Viale Lombardia, 27 - 20131 MILANO - ITALY

www.acmetreni.com