

Attraktív kultuszdízelek az MTB-től

Jönnek a csehszlovákok!



▲ Fej-fej mellett a prágai MTB két dízelüdvöskéje

Nemhogy jönnek, már itt is vannak egy ideje a címszereplők, sőt a csehek is meg a szlovákok is. Sikerült ráakadnunk egy meglepően jó minőségben dolgozó, cseh korszériás gyártó modelljeire.

A 2012-es leunai, össznépi TT-s találkozó egyik kis asztalán figyeltünk fel a hatvanas évek szexszimbólumáról, Brigitte Bardot-ról elnevezett, csehszlovák kultuszdízel 1:120-as méretű, szemet gyönyörködtető példányára. Az MTB céglogó kicsit megtévesztő, de nem a kerékpáripárban tevékenykednek. Rövid beszélgetés során megtudtuk, hogy a Bardotkák mellett a Búvárok megannyi festési variációja is megrendelhető a cégtől, és a TT méret mellett H0-ban is készítenek néhány típust. Tudvalevő, hogy a Búvár-mozdonycsaláddal a Roco és a Kühn is foglalkozik a közép méretben, ám a cseh gyártó nem ezek alapjaiból építkezik, hanem teljes egészében saját fejlesztésűek a modelljei. A németországi bemutatkozást követően, majd egy évvel később kezünkben tarthatjuk az egyébként egyedüli, TT méretű Bardotkát és a magyar vasútbarátnak sem idegen, AWT festésű Búvárt.

Az úttörő

E mozdonytípusok bemutatásakor mindig felmerül a kérdés, hogy vajon miért jó üzleti döntés, hogy több gyártó is készíti ugyanazt a típust, de a cégek kereskedelmi képviselői minden esetben jól felosztott piacról beszélnek. Legyen így, drukkolunk nekik, míg mi, gyűjtők meg örülünk a sokszínű választéknak.

Ez év februárjában a nürnbergi sereg-szemlén láthattuk a Kühn standján a még erősen „handmuster” kategóriát képviselő Bardotkát, amely a hamarosan bekövetkező sorozatgyártást hirdette. Kühn úr modellúj-donságai sajnos nem abban az ütemben kerülnek piacra, ahogyan azt elképzelzi, ezért a bergheimi székhelyű Roco szinte a szélső pályán felúszva jelenteti meg azonos modelljét. Így zajlott ez a Búvár esetében, és nincs kétségünk a Bardotkát illetően sem, hiszen H0-ban ez utóbbi gyártó már bizonyított a típussal.

Mindeközben a kis cseh vállalkozás az oldalajtón lép be a piacra. Tekintettel arra, hogy a két mozdony hajtása megegyező, így a közös alapon túl csak a kasztni gyártásával és a típus-specifikus kiegészítők kialakításával kell foglalkozni. A Bardotkát ráadásul eddig csak amolyan esetleges gyantaöntet vagy réz építőkészlet formájában szerezhettük be, ki tudja, milyen hajtásra megépítve.

Így reszkető kezekkel bontottuk ki a Csehországból érkező csomagot és benne a remekbe szabott modelleket.

Azonos töről

A nagynevű konkurensek mellett is tetszetős, piros-fehér színvilágú, ablakos doboz inkább a Roco csomagolását idézi, és a szivacsbeleső is az osztrákra hajaz, de ha már valami jól bevált, akkor azon nincs értelme változtatni. A lényeg, hogy biztosan tartsa a tartalmat.

Hajtását és forgóvázait tekintve a 749-es és a 750-es sorozatok megegyeznek, így elég



▲ A tetszetős formákkal megáldott Bardotka igazi úttörő a TT-s kínálatban

csak az egyik mozdonybelsőt megvizsgálunk. A mindenképpen hiánypótló és a piac első, T478-as sorozatú dízelgépmodellje remekül elkapta a nagyvasúti eredeti formavilágát. A negyedik korszak csillagos-bordó lakkozású mozdonya visszarepít az egykori Csehszlovákiába. A Bardotka feliratozása tamponozott, avatott szemmel nézve talán egy helyen kicsit torzult, de nem ront az összhatáson. Az apró, szlovák nyelvű feliratok csak nagytóval olvashatók. Az AWT Búvárja ebben a formában a klasszik 750-est idézi elének, így sajnos nem alkalmas a hazánkban is megforduló, 750 700-as sorozatú, felújított mozdonyok TT méretű modellezésére. Az MTB szortimentje csak az ingás szekrényfelfüggesztésű változatokra szorítkozik, de így is bőséges választékot kínál az északi szomszédjaink vasútját kedvelő, TT-s gyűjtőknek.

A modellek festése elsőrangú, a ČKD-logó tökéletesre sikeredett. Egyetlen helyen, a fényszórók kereténél tűnt úgy, mintha utólagosan, kézzel igazítottak volna a festésen.

A kapaszkodók gyárilag szereltek. Az AWT-géphez külön csomagolt pályaszám- és gyári táblákat mellékel a gyártó, így a H0-s, Roco-nagytestvérekhez hasonlóan ezt is boldog tulajdonosa „fejezheti be”. A külön pályaszám lehetősége netán az itthon is ismert 700-as gépek modellezését is vizionálhatja, de sajnos a fent leírt okok miatt ez a típus nem jó erre a célra. De így is boldogan futtatjuk nemzetközi tehervonataink élén, majd elhessegetjük az asztal mellől a szegecscsámlálókat...

Bent

A legpraktikusabb módon, a peremek szét-feszítésével tudjuk leválasztani a kasztnit az alvásról. A Bardotka tetőszellőzői ekkor fedik fel titkukat, ugyanis belülről látszik, hogy



▲ Az AWT festésű mozdonyon még a korábbi szekrényfelfüggesztést látjuk, így nem alkalmas az itthon is futó 700-asok modellezésére



▲ A festés egészen kiváló színvonalát talán a fényszórók kézi peremezése bontja meg



▲ **A Búvárhoz minden táblát utólag is felszerelhetünk**

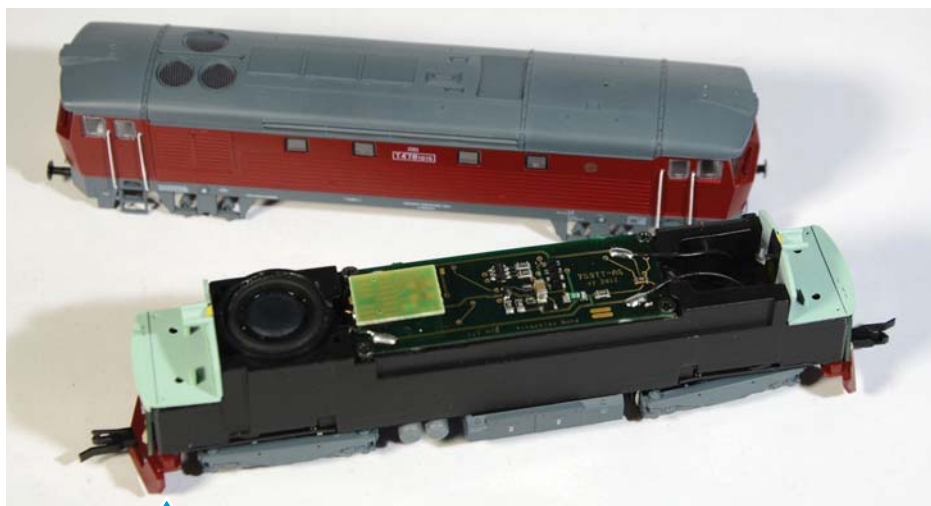


▲ **Mindkét mozdonyhoz egységes kiegészítők járnak: megannyi műanyag szerelvény és a tapadógyűrűs hajtott kerék**

azok bizony maradtak rézalkatrészből készültek. A további ismérvek: példásan fröccsöntött fényvezetők, ablakok, és komoly szaktudással megtervezett mozdonykasztni.

A belső tartalom minden ízében versenyre kelhet a vetélytársakkal. Monolit, fémtömvény betétsúly, lendtömeges motor, amely

leginkább a Tillig által használt korszerű, ötpólusú erőforrásra hasonlít. Az elektronikai panel önmagáért beszél: igényes huza-lozás, PluX16-os digitális előkészítés és a slusszpoén, a gyárilag beépített hangszóró. És mindennek a tervezője, Vitězslav Bána úr büszkén írja bele nevét a nyáklapba.



▲ **A mozdonybelső kifogástalan kialakítása előre telepített hangszóróval és PluX16-os dekóderfoglalattal**

Piachódító

A cseh MTB Model 2011-ben, háromévnvi előkészítő munka után kezdte meg tevékenységét a könnyűnek nem tekinthető TT-s piacon. A tervezések időszakában még nem volt ismert a konkurencia hasonló irányú törekvése, így az elkészült modelleknek egy meglehetősen telített piacra kellett belépniük. De mindez nem tántorította el a tulajdonost a cseh piac meghódításától.

Tízfős csapata mindent saját maga készít, legyen az költséghatékony fröccsöntés, szerszámkészítés, elektronikatervezés, vagy festés, tamponozás. Kis piacra, kis példányszámmal dolgoznak, tőlük már húsz darabtól megrendelhető egy festési variáns. A TT méretű Bardotkák és Búvárok mellett H0-ban az előbbi nagytösvérét és az itthon is kedvelt Kocúrokat és Hektorokat is gyártják, hasonlóan magas minőségi színvonalon.

Jártában

A hosszas mustra után végre pályára tehetjük a mozdonyokat. Mivel egyazon konstrukció a belső, így csupán az alkatrészek szórásából fakadó eltérés lenne tapasztalható, de erre nem figyeltünk fel. Az új modell a vetélytársakénál kicsit nagyobb motorzajjal indul a bejáratás során, de pár percnyi üzem után lecsendesedik az erőforrás. A járása kiegyensúlyozott, megfelelő tömeghatású. A tesztkörök során 24 tengelynyi Eaos-kocsival mindkét mozdony könnyedén elbánt, megkockáztatjuk, hogy ennek akár triplájával is terhelhető a gép, ha netán modulpályára szánnánk. Ezt feltételezi a kiegészítő csomagban található, tapadógyűrűs kerék is, amelyet erősebb igénybevétel esetén magunk tehetünk be a modellbe. Mindkét mozdonynak irányfüggő fehér-vörös fényei vannak, természetesen smd LED-es fényforrásokból.

Sajnos jelenleg még nincs hazai forgalmazója az MTB-modelleknek, de ígéretes egyeztetések folynak ebben az irányban is. A tesztünk során bemutatott mozdonyok közül a T478-as Bardotka 3290 cseh koronaért, míg az AWT Búvárja 2890 cseh koronaért (egy korona 11-12 forintot kóstál), illetve némi, de nem elhanyagolható szállítási költségért kerülhet a birtokunkba. A minőségi végeredmény ismeretében ez a költség bátran beváltható a vérbeli TT-gyűjtő részéről.

Kép és szöveg: Tóth Gábor
www.mtb-model.com
www.facebook.com/MasTTertape