

A Tillig 95-ös sorozatú tehervonati gőzmozdonya

CSERESZABATOS GŐZÖLGÉS

A vasútmodellezés elitkategóriája a gőzösök építése, hisz a mai fogyasztói elvárások magasra tolták a mércét, aminek a technológia fejlődésével egyre több gyártó tud és akar megfelelni. A jelentős részben TT modelleket gyártó Tillig már a kezdetektől jó minőségű gőzösmoelleket fejlesztett, annak ellenére, hogy a költségek növekedésével ezen a területen érezhető leginkább az áremelkedés. A kihívás mindeközben abban is rejlik, hogy a speciálisabb kialakítású mozdonyokat is magas modellhűséggel lehessen megépíteni. Ennek a törekvésnek az egyik, mára kiforrott eredményét foghattuk kezünkbe, a BR95-ös mozdony formájában.



▲ A kis kerékátmérő teszi alkalmassá a mozdonyt nehéz terhek vontatására. Bár csak modellben is így lenne...

► Testvérek egymás között. A 84-es és a 95-ös szertartályos gőzös a Tilligtől



Tóth Gábor

De korántsem volt ilyen felhőtlen a kezdet. Szinte napra pontosan, hat éve jelent meg az újdonságlapokban a 84-es sorozatú nehéz tehermozdony konstrukciós ábrája, ami mellé a soron következő nürnbergi találkozón kaphattuk meg a gyártói kiegészítéseket. A jól megválasztott produktív terv alapján mind a 84-es, mind a most megszületett 95-ös, és ezek mellé a H0m nyomtávra tervezett, 99 247-es sorozatú kisgőzös is azonos platformra épül. Ez annyit tesz, hogy a csatolt öttengelyes és elől-hátul egy-egy futókerékkel ellátott futómű mindhárom modellnél azonos. Ugyan már létezik öttengelyes futómű a gyártónál, de csakis szerkocsis mozdonyhoz, ezért a mostani, szertartályos gőzös áramszerelését és megfelelő tapadását ezen a mennyiségű tengelyen kellett megoldani. És bizony az első sorozat nem is sikerült túl jól e tekintetben. Apróbb konstrukciós hibák miatt vissza is kellett hívni az első példányokat, és egy rövid időre meg is torpant a 84-esek gyártása.

Aztán szerencsére, a 2014-es modellévre kiköszörülték a csorbát, és útjára indulhatott a mokány kis nehézvontató gyártása, amit nyomban követett a 95-ös beharangozása és menetrend szerinti megjelenése is.

A kicsomagolásnál két meglepetés is ért bennünket. Ismét egy újabb kivitelezésű doboz, bár már az egységesített méretben, valamint erősen kellett ügyelnünk arra, hogy a mozdony kézbe vételekor ne törjünk le, vagy hajlítsunk el valamilyen kis korlátot, mert abból bőven van a modellen.

A kis 95-ös igazi remekmű. Minden apró részlet kidolgozva, a szokásosan magas minőségű nyomatokkal, filigrán, marott kiegészítővel.

A konstrukció legérzékenyebb pontja valóban a csatolt keréksor és a hozzárendelt áramszerelés. A 95-ös 117 grammos össztömege mintegy húsz grammal kevesebb, mint a 84-esé, ezért továbbra is megmaradt a két tapadógyűrű, de itt már nem egy kerékpáron. Ennek köszönhető, hogy megfelelő vonóerő párosult a jó áramszereléshez.

A futómű ívbeállása egy speciális forgócsapos megoldással, a tengelyek nagyobb oldalirányú elmozdulásával és a rugalmas műanyag rudazat alkalmazásával zavartalanul működik. Analóg futása kiegyensúlyozott, kis tömege ellenére érezhető erő van a mozdonyban. Világítása elől-hátul melegfehér

LED. Next18-as szabványú dekóderrel digitalizálható a szertartály és a mozdonyátor leemelése után.

A 95-ös sorozatból több kivétel is épült, ezért a vasútmodellgyártók is igyekeznek lekövetni ezt a változatosságot. Hamarosan érkezik a Tilligtől az olajtüzelésű mozdony, illetve a TT-ben egyre bővülő Arnold is kirukkol egy alsorozattal. A BeckmannTT HEB 95-ös Mammutjáról nem is beszélve!

Tesztünk főszereplője, a Tillig 03010-es cikkszámú gőzöse hetvenezer forint alatt érhető el a hazai kereskedésekben.

www.tillig.com



▲ Nagyon sok apró, törekeny alkatrész került a mozdonytestre. Ez már nagyon nem a gyerekjáték kategória



▲ Mindkét irányba három ponton világít a modell



▲ Az ominózus futómű és az atombiztosra tervezett áramszerelés



▼ Marott fém alkatrész a tetőszellőző rácsa