

*Kultuszdízel: a 007-es Nohab TT-ben*

# AZ ÜGYNÖK KÁRTYÁJA

Sokáig vártunk a „Piros Hetesre”. No, nem a Blahánál, hanem TT-s körökben, a Tillig ugyanis hosszas előkészítés után végre piacra engedte a kultuszdízel narancsszínű változatát.



▲ *Változatlan formában, de friss, üde színben a Tillig narancsfestésű Nohabja*

Tóth Gábor

**O**ldandó a képzavart kicsit helyére kell tennünk a megannyi jelzőt, bár az igazi Nohab-értők pontosan tudják, miről is van szó. Jól kommunikált közvélemény-kutatás előzte meg a mozdony pályaszámának kiválasztását. A gyártó a szavazás köntösébe bújtatta a valódi igényfelmérést, hiszen e kicsiny ország még kisebb TT-s közössége nem mindig jelent biztos piaci alapot egy-egy formaújodásnak vagy festési változatnak. Ahhoz, hogy egyáltalán elkészüljön a modell, meg kellett vizsgálni, hogy valójában mekkora is a potenciális vásárlói kör. És ha már megválaszthatjuk a pályaszámot, akkor egy kicsit magunkénak is érezhetjük a gyártás folyamatát.

A szavazás eredménye a hetedik turcsiorrút hozta ki győztesként – a mozdonyt sokan

James Bondként, vagy a többség Piros Hetesként ismerheti akár Tell Vilmos paklijából is. Miközben a gép festése inkább a narancshoz közelít, így a színek és funkciók igazi kaval-kádjával kerülhetünk szembe.

A lényeg viszont az, hogy végre van a korábbi években megjelent, negyedik-ötödik korszakos, vastag csíkos személykocsikhoz passzoló vonógép is a kínálatban.

A nyolcvanas évek végéig gyártott, a hatvanas évek közepének fejlesztését tükröző, Berliner TT Bahnen márkajelzésű, narancs Nohab már nem térhetett vissza, hiszen azóta több lépcsőben is megújult a műszaki tartalom. Azért csak a belső, mert a modell karosszériája szinte semmit sem változott az elmúlt, csaknem fél évszázadban. A fent említett közvélemény-kutatás némi reményt is táplált a hazai gyűjtőkben, hogy ha ilyen komolyan veszik a piac reakcióját, akkor

esetleg egy teljesen felfrissített modellel rukkol elő a gyártó. Valóban üde és friss látványt nyújt a Tillig új mozdonya, mégis hamar megállapíthatjuk, hogy a sokat vitatott karosszéria nem változott, csupán festéstechnikai megoldásokkal igyekeztek kipótolni a szembeötlő hiányosságokat. Tegyük hozzá, hogy nem eredménytelenül.

Aki teljes megújulást várt – sokan voltak ilyenek –, az rendre csalódottságának adott hangot a szak fórumokon. De az ott eluralkodott, fanyalgó szavak helyett nézzük inkább a legendás mozdony legfőbb erőit!

Két éve adtunk hírt az akkor újdonságként megjelenő 014-es Nohabról. Azt is reményekkel telve vártuk, mégsem történtek lényegi változások. Bár a 2006-ban kiadott 004-eshez képest a teljes belső átalakult, kívül csupán a kilincsek kaptak fényezést. Az idei újdonság egyértelműen a színváltozattal hívja fel ma-



▲ *A korábbi hiányosságokat főként tamponozással pótolták*

gára a figyelmet, hiszen a két csíkos után itt a teljes egészében narancsvörös változat. Köszönhetően annak, hogy a gyártó figyelembe vette a hazai kereskedők tanácsait, illetve hogy folyamatos a szakmai diskurzus fejlesztési téren, részben sikerült a leggazdaságosabb megoldásokkal javítani a több évtizedes hiányosságokon. Ilyen a sokat említett orrcsatlás, a vezetőállás oldalsó fellépői, illetve az üvegfelületek keretei. Köztudott, hogy a mozdony orrán elhelyezett csatlakozó aljzat inkább magyar sajátosság, ezért az egyéb, külföldi vasúttársaságok Nohabjain nem találhattuk meg, amelyek jellemzően képviselték a Tillig kínálatát. Ezzel szemben a legelső TT méretű kiadáson már szerepelt ez a fröccsöntött alkatrész. A 2006 utáni Tillig-felújítást követően pedig nem. Tehát e nélkül a fontos kis apróság nélkül jelent meg a két korábbi magyar mozdony. Mivel ez a csatlás a kasztni része, azt csak fröccsöntéssel lehetne megvalósítani, de a költségek mérséklése okán új szerszámot nem készíthetett, így tamponozással került fel az új mozdonyra a várva várt alkatrész. Az összehatást kimondottan javítja, akárcsak az orr oldalfellépői, amelyek ugyancsak hiányoztak a korábbi kiadásokról. A homokolóartályok szerelőnyílásai az ősidőktől fogva a fröccsöntött kasztni részei, így azok most is rendben a helyükön vannak. További újdonság a vezetőállás-ajtók kaspakodóinak megnyomása. A vékony sárga vonalak ügyesen reprezentálják ezeket az ugyancsak fontos apróságokat. Az alapjában puritán felületű mozdonyszekrénynek kimondottan jól tesz ez a néhány rányomott részlet. Külön emeli a modell eleganciáját a



▲ *Az a fránya forgóvázaszk, amely sose volt a mi Nohabjainkon*

fényszórók keretének fekete hangsúlyozása, amely az összes üvegablaknál visszaköszön. Jó néhány hozzáértőnél megrezgettette a lécet a pályaszám betűtípusa. Hosszasabb szemlélődés után viszont ez a kis hiba könnyen megszokhatóvá válik, úgyhogy nem érdemes farkast kiáltanunk.

A jól alkalmazott festési megoldások persze nem orvosolhatták az egyik legfőbb problémát, nevezetesen a kényszerűen megrövidített kot-

▶ *Valójában koszolásért kiált a sterilen narancsos mozdonyszekrény*



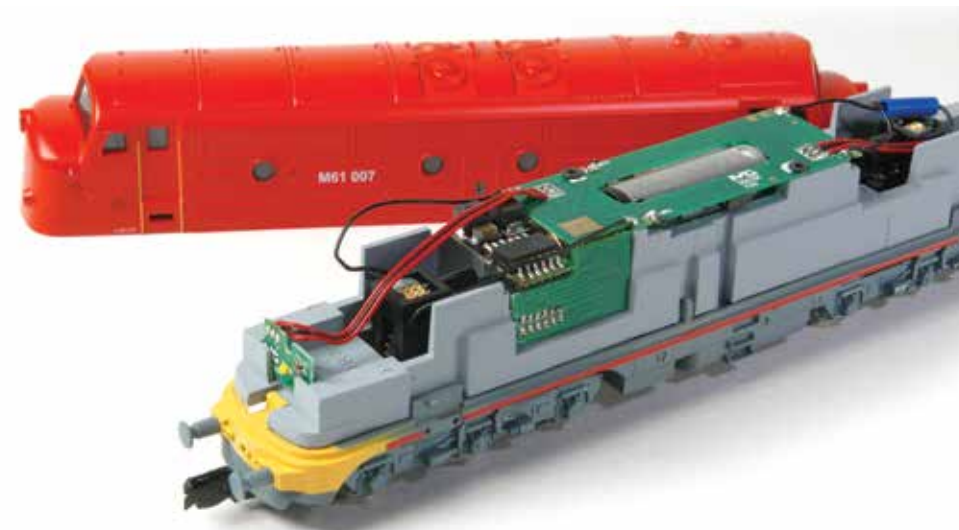


▲ A bőkezűen mellékelt kiegészítőkből kedvünkre válogathatunk mozdonyunk frizírozásához

rót. A kapcsoló biztos működése érdekében kell itt nagyobb helyet hagyni a sínkorona és a mozdony között.

A másik szívfájdalom a korábbi megjelenések során is kiemelt forgóvázakkal okolható. Tudjuk, hogy a magyar mozdonyoknál csak az oldalanként három fékhengeres kivitel volt jellemző, nem pedig a modellen is látható kéthengeres változat. Az egykori Zeuke-modell ebben is egzaktabb volt, de mint tudjuk, a régi szerszámvetékek sorsa kalandosan alakult az elmúlt évtizedekben.

A modell belvilága a gyártó legfrissebb törekvéseit tükrözi. Korszerű, ötpólusú motor, modulrendszerű lineáris lejtés, melegfényű, LED-es világítás, illetve PluX12-es, valamint NEM651-es, hatlábú dekóderfoglatat jellemzi a kiforrott technikát. A két évvel ezelőtti modell-széria legnagyobb fiaskója, a folyamatosan eltörő forgóvázmű problémájára már a múlté. A jó tömegelosztású mozdony a remek motornak köszönhetően analóg és digitális üzemben is kiváló futástulajdonságú. A forgóvázaként két-két hajtott tengely és az egy-egy tapadógyűrű remek adhézióval ruházta fel a modellt, így hosszú, a korszaknak inkább megfelelő személyvonatok vontatására is alkalmas.



▲ A két éve megújult elektronika az ötpólusú motorral és a többszabványú dekóderfoglalat

Noha a modell fogadtatása egy kicsit túl lett reagálva, ez nem szabad, hogy kedvét szegje azoknak a gyűjtőknek és vasútmodellezőknek, akik még hisznek a magyar vasút fénykorában. Több gyártó is megörvendeztetett bennünket a szebbnél szebb, hozzáálló gördülőállománnyal,

így kötelező penzum a Tillig 04535-ös cikkszámú Piros Hetesének beszerzése, bár a 39 és 42 ezer forint közé eső vételár így nyár végén nem igazán mondható családbarátnak...

[www.tillig.com](http://www.tillig.com)

[www.mastertape.hu](http://www.mastertape.hu)



▲ A jól bevált futómű, a most már nem törekeny forgóvázmű és a hangszóró helye a tankimitációban

Újabb magyar teherkocsik a Tilligtől

# ŐSSZEL VÖRÖSBARNÁBA BORUL MINDEN



▲ Korszakok kavalkádja a legújabb MÁV-teherkocsi-kínálatban (fotók: a szerző)

Tóth Gábor

A 15300-as és a 18105-ös cikkszámú, vörösbarna színvilágú MÁV-teherkocsikkal egyszerre csöngetett a postás, ezért egy lendülettel mutatjuk be a járműveket a nyájas olvasónak. Egyikük sem formátújdonság, hiszen évek óta stabil alapját képezik a gyártó szortimentjének, sőt mindkettő az egykori Berliner TT Bahnen öröksége, igaz, már számos ráncfelvarráson átesetek azóta.

Az „önürítőként” jellemzett, nálunk Fals jelzésű szénszállító kocsi igazi kedvenc, a válság előtti időkben akár tucatnyi festési variációja is

elérhető volt egy-egy modellévben. Sajnos éppen magyar köntösben nem volt, ezért sok ügyes kezű, honi modellező mester örvendeztette meg a gyűjtőket a változatos pályaszám-kínálattal.

A Tillig idei újdonsága a MÁV Cargo lajstroma alatt jelent meg, magán hordozva az eredeti kocsi összes kedvező tulajdonságát, külön kiemelve a gazdag feliratozást, amely nagyteljesítményű mindenhol olvasható. Az oldalajtókon látható óriási fül a szénürítő hidon történő, önműködő ürítést segíti, amelyhez persze szénrakomány is dukálna. Az egykori, Zeuke-Bttb kiadásokhoz még mellékeltek műszert, a Tillig-időkben ez már nem szokás.

Filigrán fémkorlát, fékezőállás és fellépők is vannak a kocsin. Az ORE szabványú forgóvázak a kapcsolókinematikán ülnek, ezáltal garantált az élethű kocsi-kapcsolat és a biztos futás.

A MÁV ötödik korszakos Res-kocsija is kedvenc a méretben, hiszen különféle rakományokkal a leglátványosabb, hosszú szerelvény összeállítására készíti a gyűjtőt. A MÁV-logóval ellátott jármű nem egyedi a kínálatban, két éve ugyanis már elérhető ugyanezen kocsi hatodik korszakos, csőszállító változata is.



▲ A remekül olvasható feliratok mellett kicsit bumfordinak tűnik az önműködő nyitáshoz szükséges oldalkar, amelyet már a Zeuke-időkből magán visel a modell

Amikor január végén kézbe vehettük a Tillig idei újdonságfüzetét, bőszen vakartuk a fejünket, mert oly sok friss, magyar járművet harangoztak be, hogy megfogalmazódott bennünk a kérdés, vajon elfér-e mindez az idei lapszámokban. Nos, aligha, ezért is mutatunk be ennyi TT-s újdonságot a szeptemberi Indóházban.



▲ Rakományra vár a sokfunkciós szállítóeszköz

Az Y25-ös fogóvázakkal szerelt, „halszállka” merevítésű alapkocsi egyaránt jó az oldalfal nélküli Rgs-ekhez is, sőt az igencsak változatos ponyvás teherkocsikhoz is. Így voltaképpen tömegcikkről beszélhetünk, amely mennyiségbe könnyen belefér egy-egy magyar variáció is.

A külön csomagolt rakoncák, tolatási fel-lépők és fékrögzőítő kerekek szerelhetők fel a kocsihoz. Ezek közül a rakoncák a rakománytól függően akár le is hajthatók.

Mindkét teherkocsira jellemző a jól megválasztott és pontos festés, a tüéles tamponnyomatok még a legkisebb piktogramok esetében is. A Tillig 15300-as cikkszámú, MÁV Cargo Fals-kocsiért átlagosan 7500 forintot, a 18105-ös MÁV Res-vagonért pedig 7700 forintot kell leszurkolnunk a szaküzletek pénztáráiban.

[www.tillig.com](http://www.tillig.com)

[www.vasutmodell-centrum.hu](http://www.vasutmodell-centrum.hu)

[www.mastertape.hu](http://www.mastertape.hu)