



2015/6.

MÁV Ggs - Nosztalgia két tengelyen



Négy év után ismét sikerült egy modellt építeni úgy, hogy közben még az építés háttér munkálatairól is be tudok az érdeklődőknek számolni...

A vállalkozói lét újabb és újabb modellek megalkotására sarkall és talán ha leírom, hogy egy-egy modell hogyan készül el, esetleg másoknak is tippet, kedvet adhatok modellek elkészítésére, modellező fogások elsajátítására.

Nos, a Ggs 148 sorozatról nem tudok érzelmek nélkül beszélni.

Először is ez volt az első olyan vasútmodell típus, melyért már kisgyerekként rajongtam, ugyanis a kezdőkészletes PIKO vagonok vagy csúcsos tetejűek vagy pedig csak enyhén íves tetejűek voltak. Sajnos egyik vagonom sem volt olyan szép, félköríves tetejű, mint a Ggs...

Talán ebből a gyerekkori, elfojtott frusztráltságból fakadóan lett ez az általam "gyártott", első, mávos modell is, mely csupán egyszerű átfestése volt a Roco DB G sorozatú modelljének (semmi oldalfal karcolászás, feljavítás), a QuaBLA-féle Conta Dry matricával magyarosítva. A modell felkerült a vasútmodelles fórumra, melynek nyomán a szombathelyi BYG Modell öt darabos "szériát" rendelt. Mindez 2002-ben történt...



2002-ben, még filmre dolgozó analóg géppel, szintén ez volt az első tehervagon sorozat, melyet megörökítettem azzal a céllal, hogy a modellépítésben később felhasználjam. Karcagon, az állomás közelében egy Hs felépítményt is találtam. Sőt, Debrecenben még egy fékállásos példányt is sikerült "elcsípnem".

Sajnos a sorozat felett időközben eljárt az idő. A szállítás modernizációjával (nagy rakterű, zárt, eltolható oldalfalú vagonok megjelenése) a hatvanas években gyártott és beszerzett vagonok kikoptak a forgalomból, selejtezésük már folyamatos volt.

Aztán 2007 nyarán Karcagon járt az "Élet menete" Alapítvány holokauszt kiállítása, mely egy felújított Ggs vagonban van berendezve. Mindkettő - a kiállítás és a jó állapotú Ggs is - brutális élmény volt. El is döntöttem ott és akkor, hogy a kettőt együtt fogom lemodellezni, hiszen a Ggs is a maga nemében "túlélő"...



GUN

Fényképek készültek, alapmodellt vettem és elkezdődött az építés. A modell alapjául - a ma már beszerezhetetlen - Roco 46067 DB propán gázpalack szállító vagonja szolgált. Azért pont ez, mert a többi G sorozatnak vagy a homlokfala vagy az ajtaja, fellépője nem felelt meg a magyar változatnak. Ennél a modellenél ezek stimmelnek. De szinte csak ezek... Az építés a vagon deszkázatának bekarcolásával kezdődött. Előre felrajzolt vonalak alapján, fém vonalzó mellett, makettező (panelvonal)karctűvel karcoltam ki a deszkák közötti réseket. Ezután következett a faerezet bekarcolása egy vékonyabb tűvel. Miután ez megvolt, sort keríthettem a magyar eredetire jellemző részletek át/kialakítására. A homlokfalokról el kellett tüntetni az elektromos csatlásokat és a régi, elnagyolt bárcatartót. Ezután a végzártaácsa tartókat elkészítettem sztirol lapokból, a kapaszkodók, bárcatartók pedig más modellekhez készített maratásokból készültek. A vagon végeinél sztirol és műgyanta kombójából kialakításra kerültek a komphorgok, valamint a rögzítőfék kerék is felkerült az alvázra maratásból elkészítve. A vagon alváza sem maradt érintetlen, kapott egy műgyanta levegő tartályt, illetve a légtelenítő vezetéseket. A vagon teteje az új panelvonalak bekarcolása után 0,3 mm átmérőjű rézdrótokat kapott, ugyanis a magyar vagon teteje egészen máshogy néz ki, mint ahogy a Roco modellen fellelhető volt... A fellépők mini tűzölgépkapcsok és más modellekhez készített maratás összekombinálásával születtek, gondosan ügyelve rá, hogy a csavar imitációk is rajta legyenek. Az alkatrészek közül két apróság tűnik ki igazán - számomra. Az egyik a vagon gyári táblája, a másik pedig a csapágytokok fedele, melyen olvasható a MÁV felirat! Ezek után már csak az időszakos javítások - deszkára szegelt lemezdarabok - nyomait készítettem el vékony sztirol lapokból. Ezzel a munkálattal a modell szerkezetkész, festésre alkalmas lett.



A festés előkészítése a szokásos zsiroidós, mosószeres fürdővel és csepegtető szárítással kezdődött. Ilyenkor fontos, hogy a már portalanított modellt ne törölgessük át, mert ismét sztatikusan feltöltődik és megint magához vonzza a port. Alapozóként olajos (enamel), félfényes szürkét választottam a Revell festékei közül. Az alapozó száradása után, több rétegben vittem fel az alapszín MÁV vagonvöröst, melyet ezúttal a Gunze vízbázisú festékeiből kevertem ki. Ezek nagyon jól fedő, egyenletes, szép felületet adó, nem mellesleg környezetbarát festékek. Pontos színkódot nem adok meg, ugyanis nincs két egyforma színű mávos vagon, így nyugodtan lehet szemre kevergetni az árnyalatokat... Az alapszín száradása után következett a deszkafalak "életre keltése", melyet először Tamiya Panel Line Accent barna, híg bemosó folyadékával tettem plasztikussá, majd fényképek alapján szárazecseteltem Revell olajos, közpszürkével, imitálva a festék lekopását a deszkákról. Szintén fotók alapján egyes deszkákat az alapszín fakított, illetve sötétített árnyalatú festékével átfestettem. A festés munkálatainak felénél járva a vagon fémből készült részeit pigmentporokkal rozsdásítottam, majd az alváz tető bordáit és széleit koptattam "flocking" technikával egy kis szivacsdarab és némi sötétbarna, olajos festék segítségével. Az olajjal szennyezett részek következtek ezután, így a csapágytokok és az ütköző tokok, valamint ütközőtányérok kaptak Tamiya Panel Line Accent fekete, híg bemosó folyadékos kezelést, amely után Revell félfényes feketével imitáltam a friss olajfolyásokat.



A feliratok az ősrégi Conta Dry ívekről származnak. Egyrészt, mert a faerezet miatt a vizes matrica nem adott volna megfelelő eredményt a kopott feliratok imitálásához, másrészt ezzel egy kis nosztalgiát is csempészttem az építésbe. A gyakran nem jól tapadó feliratok régen sok bosszúságot okoztak, most viszont direkt az volt a cél, hogy kopottas, hiányos feliratokat készítsék. Ennek a kihívásnak a szárazmatrica tíz év után is kiválóan megfelelt...



A feliratok feldörgölése és a feliratokat védő matt lakkréteg felvitele után kerültek a vagon alá a kerékpárok, melyek előlapjai, a futófelület kivételével, festést és olajos koptatást kapott. Utolsó mozzanatként a modell eredeti dobozát kellett megfaragni, hogy a rengeteg aprósággal felszerelt modell biztonságosan beleférjen. A majd egy hónapos építési folyamat ezzel a végéhez ért, melynek eredményeként sikerült jó pár órát nosztalgizálni és maradandó emléket állítani ennek az egykor ikonikus, mávos vagonnak.

