

GySEV kocsi átfestése



Még április elején, a tavaszi “kiárusítási láz” – ha szabad ilyen kifejezéseket használni – idején jött az ötlet, hogy a régi próbálkozásaim után újra kellene festeni valamit a H0-s modellgyűjteményem számára. Kapóra jött a Modell Kit tavaszi akciója, aminek keretében jóval olcsóbban lehetett hozzájutni az évek óta raktáron lévő és a gyár által kifutó modellnek jelölt kocsikhoz. Így sikerült hozzájutnom 3 db, eredetileg PKP tulajdonú másodosztályú fülkés gyorsvonati kocsihoz. “Főjavításuk” után GySEV színekben dolgoznak majd tovább, mivel számomra ez tűnt a legegyszerűbb átalakításnak. A 10-33 és 20-33 sorozatú IC kocsik könnyen létrehozhatók belőlük, igaz, az ablakok nem passzolnak a valós kocsikhoz de valamit valamiért....

Eredeti állapotukban így néztek ki:



Első körben nem terveztem teljes körű átépítést, mivel ezen a téren még nincs elegendő tapasztalatom, valamint a vizesmatricák közül sem tudtam mindent legyártani.

Először a leszerelhető-kiszerezhető apróságokat bontottam le a kocsiszekrényről (gumiátjáró-imitációk, átjáróajtók, ablakok). Ezután egy alapos zsírtalanítás következett. Korábban egy mozdonyon már próbálkoztam a gyári festékréteg eltávolításával de akkor nem igazán jött be a dolog, így most megmaradt a gyári festék a kocsin. Lehet hogy hibás döntés de úgy tűnik, hogy jól tapad az új ruha....

Így nézett ki a lecsupaszított kocsiszekrény:



Az első nagy feladat a festékek felkutatása, beszerzése volt. Szerencsére a vasutandmodell.hu honlapon találtam egy listát a hazai vasúttársaságok színinterveiről, illetve a használt festékek kódjairól. A legnagyobb problémát a kocsi alapszíne (RAL 6010 – fűzőld) okozta, ezt ugyanis nem kaptam sehol. Szerencsére találtam egy elég közeli színárnyalatot (Revell SM 364), ami végül a kocsikra került. A sárga részekhez szerencsére könnyen találtam festéket (RAL 1023 – Humbrol 69) és a tető szürkéje (RAL 7043 – Humbrol Satin 128) sem okozott gondot.

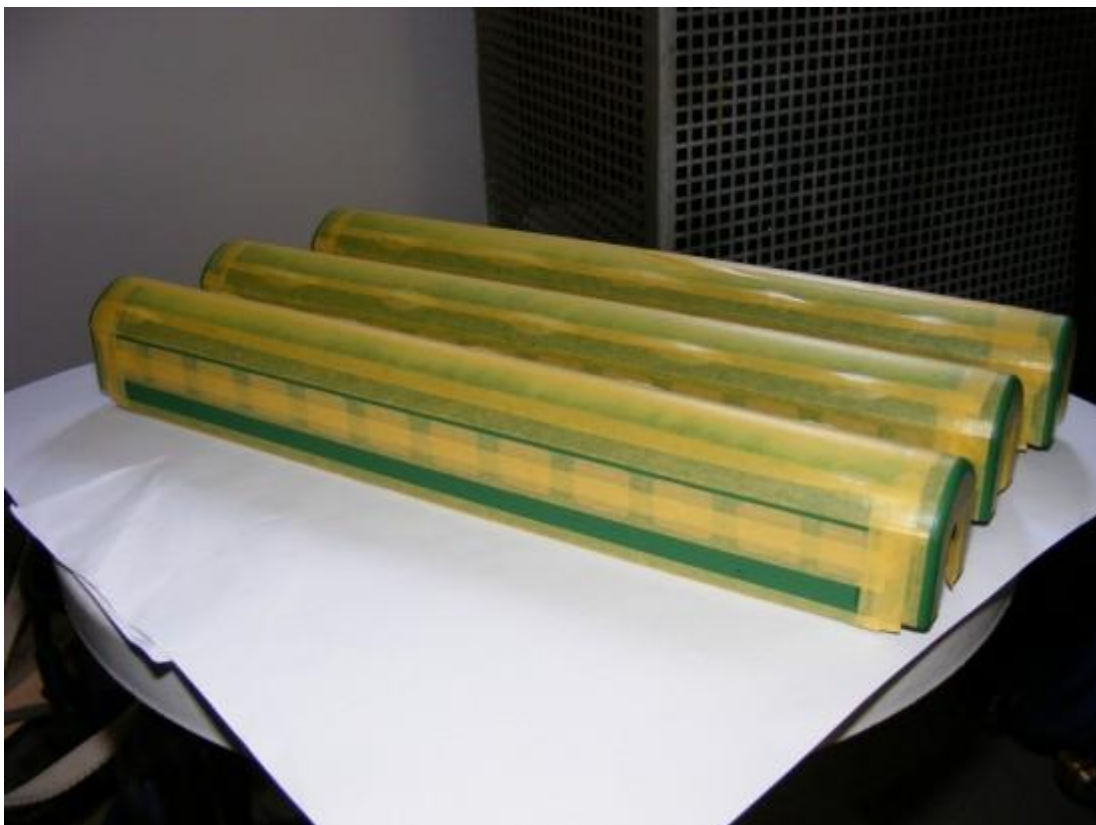
Első lépésben a kocsiszekrényeket a zöld alapszínnel fújtam le, majd kb. egy hétig száradtak, részben időhiány miatt, részben pedig azért, mert biztos ami biztos... Az első egy-két napot a szobában töltötték, majd később kicsit meg is napoztattam a festett kocsitesteket, hogy tökéletesen megszáradjon a festék.

Festéshez egy átlagos festékszórót használok, egy hobbicélú, de nem kifejezetten modellezési célokra gyártott olajmentes kompresszorral (Einhell AIR-TECH EURO 1500) megtámogatva... Egyszer azt a tanácsot kaptam, hogy minél nagyobb a puffertartály, annál egyenletesebben lehet szórni. Nos, a 24literes tartály elég nagynak tűnt, ráadásul a kompresszor ára sem volt túl vészes, igaz, kicsit hangos. Még jó, hogy nem panelban lakunk...

Egy kép az éppen napozó kaszniról:



A következő lépés a maszkolás volt, előkészítve a kocsikat a sárga szín fújásához.



Természetesen külön öröm volt, hogy az első osztály sárga csíkja a többi sárgától eltérő színű (RAL 1017 – Revell Matt 15), így azt külön kellett fűjni.



Most jött a legnagyobb erőpróba, a feliratozás. Van némi “ContaDry” szárazmatricám régebről, de csak pályaszámok. Végül mégsem ezeket használtam, hanem saját készítésű vizesmatricákat, mivel mindegyik kocsi egyedi pályaszámot kapott. Korábban már volt itt egy nagyon jó cikk a matricázás rejtelméről, sokat segített a “gyártás” folyamán. Sajnos a házilagos matricakészítést eléggé meg tudja nehezíteni néhány apróság, mint például a nyomtató képességei. Mivel a GySEV kocsik zöld alapon lévő feliratai sárgák, így tettem egy próbát az átlátszó matricával. Sajnos nem jött be, semmi nem látszott belőle. Mivel túl sok matricát még nem csináltam, félve vettem elő a fehér alapszínű matricalapot, amivel eddig csak rossz tapasztalataim voltak. (Korábban egy halberstadti kocsira próbáltam meg magyar feliratokat gyártani, de kudarcba fulladt a dolog. Most másként próbáltam, úgy tűnik, hogy működik a dolog, így talán végre a halbi is megkaphatja a matricáit, de ez már egy másik történet...) Maguk a pályaszám feliratok egy “szupertitkos” spéci kiegészítő segítségével a Photofiltre nevű ingyenes fotóprogramban készültek, és egy mezei tintasugaras nyomtatóval lettek kinyomtatva. A kocsiosztály-jelölések fotók alapján, az oldalfeliratok pedig az eredetihez hasonló betűtípussal feliratként megírva készültek. A kocsik – szintén a matricaproblémák miatt – nem a legutolsó változat szerint lettek feliratozva, hanem a néhány évvel ezelőttinek megfelelően (GySEV – ROeEE). A legutolsó felirat-variáció legnagyobb akadálya a cég által használt “Helvetica” betűtípus fizetős mivolta, illetve az alvázra költöztetett pályaszám lett, a halbival korábban szerzett rossz tapasztalatok miatt. A végleges feliratokhoz több “aljas” lehetőséget kipróbáltam, többek között az egyik Fuggerth Bh is megjárta a szkennert...végül ez a felirat is a már említett fotóprogramos-feliratozós megoldással készült, méghozzá a “HU_Switzerland_BoldItalic” betűtípus alkalmazásával. Egy RAL-Skáláról a megfelelő szint felvéve ezeket a cégfeliratokat már egyszerűen, jó minőségben ki tudtam nyomtatni az átlátszó matricalapra.

Az oldaljeleket viszont fehér alapszínű matricalapra kellett nyomtatnom, itt viszont annyit változtattam az utolsó kísérletemhez képest, hogy jóval nagyobb szegélyt hagytam a jelek mellett, majd a matrica leáztatása és elhelyezése után szikével óvatosan levágtam a felesleges részeket.

Így sikerült kiküszöbölni az esetleges festékleázásból eredő fehér foltokat a feliraton (természetesen a matricán két réteg védőlakk is volt).

Ismét egy kép a már felmatricázott kasznikról:



Sajnos így is maradtak olyan részletek, amihez már nem tudtam matricát nyomtatni, így pl alvázfeliratok nincsenek a kocsin.

A matricák elhelyezése és száradása után mindegyik kocsi egy vékony védőlakk réteget kapott, hogy valamennyire védje a feliratokat.

Ismét egy hosszabb száradási ciklus következett, majd végre eljött az összeszerelés ideje. Mivel a valódi kocsik nem fülkés, hanem termes kivitelűek, így én sem szándékoztam a fülkés belső berendezést visszépíteni a kocsikba. A belső berendezés megépítése még hátravan, egyenlőre fogalmam sincs, hogy miből és hogyan lesz majd elkészítve. Lehet, hogy házilagos készítésű lesz majd, de az sem kizárt, hogy esetleg egy másik kocsi belsejét kapják majd meg valamikor. Az ablakokat hasonló okok miatt szintén meghagytam, itt viszont erősen szemezgettem a Roco másodosztályú Gosa kocsik ablakaival, amik szemre megfelelőnek tűnnek (Nem százszázalékosan, de jobb, mint a lehúzhatóak.), csak azok jelen pillanatban kicsit drágák az alkatrésznek való beszerzéshez.

Mivel a belső berendezés nem lett visszaszerelve, ezért annak alját pótolni kellett valahogy, mert ellenkező esetben a kocsikapcsoló kinematika kiugorhat a helyéről, így állandó bosszúságot okozna. Átmenetileg egy egyszerű műanyag lapból(eredetileg reklámtábla volt, valami habosított anyag, keményebb a hungarocellnél de puhább a plexinél) vágtam le és faragtam ki a belső berendezést pótló alaplapokat, ami a későbbiekben akár a házi építésű belső alapja is lehet majd. Először óvatosságból csak egy kocsihoz készítettem el ezt a lapot, majd az immár összeállított kocsit alapos nyúzásnak vettem alá egy dilikörön, stilszerűen egy GySEV Teknő által vontatva, terhelésként 3-4 négytengelyes személykocsit használtam. Szerencsére a tuningmegoldás bejött, így befejeztem a maradék két kocsit is.

Végezetül még néhány kép a kocsikról:

(Pályaszámok: 50 43 10-33 002-3 Ap; 50 43 20-33 004-7 Bp; 50 43 20-33 005-4 Bp)







Persze a kocsik átalakítása itt még nem ért véget, ha időm engedi, szeretném majd a belső berendezést is elkészíteni hozzájuk. Valamint ha lesz még elérhető alapmodell, akkor terveim szerint még készül majd a mostanában főjavított Raaberbahnos változattól is.

