

## MODELLKIRAKAT

**Kamionok, autóbuszok papírból****SETRA S 431 DT ÉPÍTÉSTÖRTÉNETE**

**Közel 3 éve óta foglalkozom makettépítéssel. Ez idő alatt 6 makettet raktam össze (2 kamiont, 4 buszt). Mindegyikük 1:22-es léptékű, és szinte kizárólag papírból vannak (kivételt csak a szélvédő és az oldalüvegek képviselnek). A járművek teljes egészében saját tervezésűek, mind a formai, mint a méretbeli adottságaikat tekintve.**

szerkezeti egységeknél járunk, akkor a teljesség igényéért ott van még a gépkocsivezető forgatható ülése, a működő lengőajtók, meg minden, ami a képeken látható.

Van viszont néhány dolog, ami nem sikerült úgy, ahogy szerettem volna. Mindjárt ott vannak a lengőajtók, amik nem nyílnak teljesen, így lecsökken az ajtók szabad szélessége. Megint másik gond a súly, ami az „A” tengelynél jelentkezik problémaként, ugyanis nem képes a busz súlyát „elviselni” (így csináltam az „A” tengely – első híd – alá egy kis „bakot”, ami átveszi a jármű terhét).

Összességében a problémák arra sarkallnak, hogy egy következő modell megépítésénél már ezeket a hibákat is megpróbáljam orvosolni. Tehát megint van néhány újabb indok arra, hogy a makettezéssel a továbbiakban is foglalkozzam. (Ha azt a részét leszámítjuk, hogy már

maga a tevékenység is óriási örömforrás – kell ennél jobb motiváció?)

Ha 4-5 évvel ezelőtt valaki azt mondta volna nekem, hogy éveken belül ilyen maketteket fogok összerakni, bizonyára szerzett volna vele néhány kellemes percet. Mindezzel csak azt akarom érzékeltetni, hogy lehetetlen dolgok nincsenek, csak kitartónak kell lenni!

Magával az ötlettel a CT&B 2004/2 (februári) számában találkozottam, melyben a Horváth Lajos által készített 1:50-es papír ikarusok kerültek bemutatásra.

A munkáimmal már részt vettem 2 nagy országos versenyen is. A lényeg nem az onnan hozott helyezések (4., 5., 6.), hanem a bemutatkozás volt, az, hogy még mindig megvan a szellemi tőke a magyar autóbuszgyártáshoz...!

*Ifj. Sarusi István*  
06-30/610-4885

**A** méretek kiválasztásánál maximálisan figyelembe veszem a jelenlegi méretkorlátozásokat. Így sokaknak tűnik úgy, hogy ezek a kocsik már futnak, de némi „magyarázkodás” után sikerül bebizonyítanom, hogy ez nem igaz. (Némi túlzással akár prototípusnak is lehetne őket tekinteni – gond csak a méretarányval van, 1:1-ben lenne az igazi.)

A képeken látható autó a legutolsó alkotásom. A külső szint a 2006-os hannoveri IAA Setra-standján kiállított utasszállítók fényezésére adta, ha már prémiumkategóriás buszt kívánok megmintázni, akkor számomra a neu-ulmi cég volt a legkedvezőbb választás (ebben az esetben az S 431 DT). Rokoni szálat fedezhetnek fel a szakértő szemek a két „emeletesen” mindannak ellenére, hogy bőven van saját formai jegy is rajta.

Az autóbusz-építést egy skicc és egy szintén 1:22-es méretű jellegrajz készítése előzte meg. Maga az építés 6 hónapot vett igénybe úgy, hogy napi szinten ültem le „dolgozni” a járművön. (Azért az idézőjel, mert egy igazi makettező soha nem munkának itéli meg, amit csinál, hanem örömforrás a tevékenység egész! Visszatérve a „miniatűr” emeleteshez, az elkészítés, építés menete gyakorlatilag a valós járművek gyártásához hasonlít; persze az alapanyagból adódó különbségeket leszámítva, és

azt is, hogy itt néha borul a logika (voltak helyzetek, amikor az anyag tulajdonságai nem engedtek más lépéseket).

A busz „gerincéül” én is készítettem egy fenékvázat, erre karosszáltam rá a felépítményt. 8-10 réteg (dekorációs) kartonból „rudakat” alakítottam ki, így hozva létre a kocsi test merevítéseit. Ezek után a belső takarólemezeket készítettem el, majd következett az utastér „belső” bevonása. A parkettaimitációhoz öntapadós tapétát vágtam csíkokra (10x45 mm), és úgy tettem le parkettának. Miután mindezzel elkészültem, jöhetett a 47 utasülés, ami ha azt nézzük, nagyon kevés, de ez nem a hagyományos, „szokásos” utazóbusz. Az alsó szinten a „nagyok”-tól ismerős (a bal oldalon érdekes kialakítású ajtó, aminek az alja rámpaként is szolgál, bár igaz, hogy ez inkább látványos, mint használható, de a célom is ez volt vele). Mindezek befejeztével bepakoltam – az oldalablakokon keresztül – az utasüléseket, monitorokat, szerviztálcákat, szervizpaneleket, kapaszkodókat és végül a függönyöket. Az üvegezés után a kocsi megkapta végleges színét, majd néhány feliratot. A tükrök felrakása csak ezek után volt lehetséges. A bal oldali visszapiillantó érdekessége annyi, hogy vertikálisan és horizontálisan is pozícionálható. Ha már a funkcionál

