



Lähiliikennevaunut Dk ja Ek 1:87

Toisen luokan **Dk-vaunujen** rakentaminen aloitettiin vuonna 1925. Vuoden 1956 luokkau-distuksessa vaunut muutettiin C-sarjan ensimmäisen luokan vaunuiksi. Dk-vaunut olivat kaasuväläistuja.

Kolmannen luokan **Ek-vaunujen** esikuvaksi olemme valinneet vuonna 1948 rakennetut vaunut. Kaikki tämän valmistussarjan vaunut rakennettiin sähköväläistetuiksi. Akuilla ja generaattorilla varustettuihin vaunuihin kytkettiin ns. "orjavaunuja", joiden valaistusvirta otettiin akuilla varustetuista vaunuista. Tyypillinen kokoonpano oli yksi akkuvaunu ja kaksi orjavaunua, joita liikuteltiin "nipuissa" myös ratapihoilla.

Vaunujen kaikissa ikkunoissa ei ollut tuuletusikkunoita eli ns. "terveysikkunoita" — tämäkin on otettu huomioon pienoismallissa.

H0-pienoismallit

Dk- ja Ek-vaunujen rakennussarjat sisältävät kaikki tarvittavat osat. Päämateriaali on syövytetty uushopealevy. Katot ovat hartsivalua. Katon pinnalla on hiekkajäljitelmä ja kattokalusteille on valmiit asennusaukot.

Vaunuissa on NEM-tuppelot ja lähikytkinmekanismi. Lähikytkinmekanismien asennussyvännettä on kehitetty siten, että mekanismeille on järjestetty pituussuuntaista välystä. Tällä voidaan korjata puskinen asennuksen epätarkkuuksia.

Vaunua varten on piirretty aivan uusi laakeripesä-lehtijousi-yhdistelmä 3D-tekniikalla. Laakeripesä nro 10:llä varustettu yksityiskohta on mielestämme komea.

Uutta — kolmipisteripustus

Olemme ottaneet pitkissä kaksiakselisissa vaunuissa käyttöön kolmipisteripustuksen. Idea on yksinkertainen eikä se hankaloita mallien rakentamista. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että toinen pyöräkerta pääsee "kiikkumaan" hivenen. Tämä tasaa vaunun kulkua ja antaa anteeksi radan pystysuuntaisille virheille. Tavallisesti tällaista ripustusta käytetään proto scale -vaunuissa.

Toinen pyöräkerta taas pääsee kiertymään hivenen — telin tapaan. Ratkaisu parantaa vaunun kulkua jyrkissä kaarteissa. Monet massatuotantomallien valmistajat käyttävät samakaltaista ratkaisua.

Sarja sisältää runsaasti erilaisia silkkipainossa painettuja siirtokuvavaihtoehtoja.

Varaa mallisi nyt

Dk:n hinta on **130 euroa** ja

Ek:n hinta on **115 euroa** sisältäen alv. 24%

Tee varauksesi 31.10.2016 mennessä osoitteeseen info@mestarimallit.com

Lähetämme sinulle 50 euron ennakkovaramaksun, mikä vahvistaa varauksen.

Rakennussarjat toimitetaan marraskuun lopussa.



Dv12 ylitti kaikki odotukset!

Sv12/Dv12-malli ylitti kaikki odotukset. Pienistä tuotannollisista vastoinkäymisistä huolimatta sarjojen toimitukset ovat jatkuneet. Lisäerien tuottaminen ei ole kuitenkaan sujunut niin nopeasti kuin olimme kuvitelleet — tämä on aiheuttanut toimituksissa viiveitä, mutta tuotantolinjamme jauhaa koko ajan uusia sarjoja. Pahoittelemme viivettä.

Kaikki saavat taatusti mallinsa — tosin sarja on pian myyty loppuun. Mikäli et ole vielä hankkinut omaasi, ehdit vielä mukaan ennen kuin työkalut ovat kuluneet loppuun.

Kiinnostaako 2700 Dv12 — kerro se!

Osa asiakkaistamme on kiinnostunut saamaan rakennussarjan 2700-sarjan Dv12:sta. Tämä on mahdollista toteuttaa, mikäli kiinnostuneita on riittävästi.

Kerro meille, haluaisitko hankkia sarjan 2700-sarjan Dv12-veturista — kokoonpano-ajatus on samanlainen kuin nyt julkaisutussa 2600-sarjan veturissa. Hintaluokka on myös sama.

Kerro kiinnostuksesi osoitteeseen info@mestarimallit.com — tämä ei sido sinua millään tavalla.

Siipiopastimet tulevat!

Kaikki mastopituudet tarjolla

Siipiopastimien rakennussarjat ovat toimitusvalmiit marraskuun lopussa. Niitä voi varata jo nyt!

Opastimet sisältävät kiristinparin. Lisäksi olemme valmistaneet kampiasentilaitteita.

Hinnasto

8 metriä pitkä masto	17 euroa
10 metriä pitkä masto	19 euroa
12 metriä pitkä masto	20 euroa
14 metriä pitkä masto	20 euroa
16 metriä pitkä masto	21 euroa
Vaihdonkielto-opastin	20 euroa
Kampiasetinlaite, iso	12 euroa
Kampiasetinlaite, pieni	11 euroa

(sis. ALV 24%)





T-vaunut — neljännen luokan matkustajille?

Saksalaisen esikuvan mukaan myös suomalaisissa junissa otettiin käyttöön ”neljäs luokka” eli työläisvaunut. Työläisjunia tai lähiliikennejuniin liitetyjä työläisvaunuja käytettiin työmatkaliikenteessä. Työläisvaunuun ostettu lippu maksoi vain puolet kolmannen luokan lipun hinnasta. Työläisvaunut olivat karusti sisustettuja ”karjavau-
nuja”.

Pienoismallin esikuviksi on valikoitunut kaksi erilaista työläisvaunua — pidempi ja lyhyempi. Korimalli kummassakin on samanlainen.

Työläisvaunujen rakennussarjat ovat jo lähes valmiit, mutta sarjoja ei ole vielä hinnoiteltu. Näihin vaunuihin palaamme joulukuussa.

Rautatiehistoriallinen tutkimusyksikömme ei ole vielä onnistunut selvittämään T-sarjan vaunujen alkuperäistä väritystä. Historiallisten dokumenttien perusteella alkuperäinen väritys ei kuitenkaan ollut puuvaunun ruskea — ehkä harmaa saksalaisen neljännen luokan esikuvan mukaisesti. Tämä ehkä selviää vielä.

Käyttökelpoisia kemikaaleja

Kemikaalien rahtaaminen on nykyisin kallista ja joskus jopa mahdotonta. Olemme kuitenkin saaneet valikoimiimme joukon peräti käyttökelpoisia kemikaaleja, jotka helpottavat harrastajan arkea.

Super Blue -tummutusaine

Tämä tummutusaine lienee maailmankaikkeuden paras tuote. Facebook-sivuiltamme löytyy ohjeet aineen menestyksekkästä käytöstä.

Hinta 19 euro (sis. ALV 24%).

Kiskot ja fillarit puhtaksi!

Track Magic on uuden sukupolven puhdistusaine, joka ei syyttä ole päätenyt hyllyillemme.

Hinta 15 euroa (sis. ALV 24%).

Rosterin juottamiseen

Ruostumattoman teräksen juottaminen on tunnetusti hankalaa. Carr's Brown Flux yhdessä hopeaa sisältävän juotteen kanssa kiinnittää esimerkiksi Dv12:n rosterikaiteet tehokkaasti, kun kolvin lämpötila on 450 astetta. **Hinta 15 euroa (sis. ALV24%)**





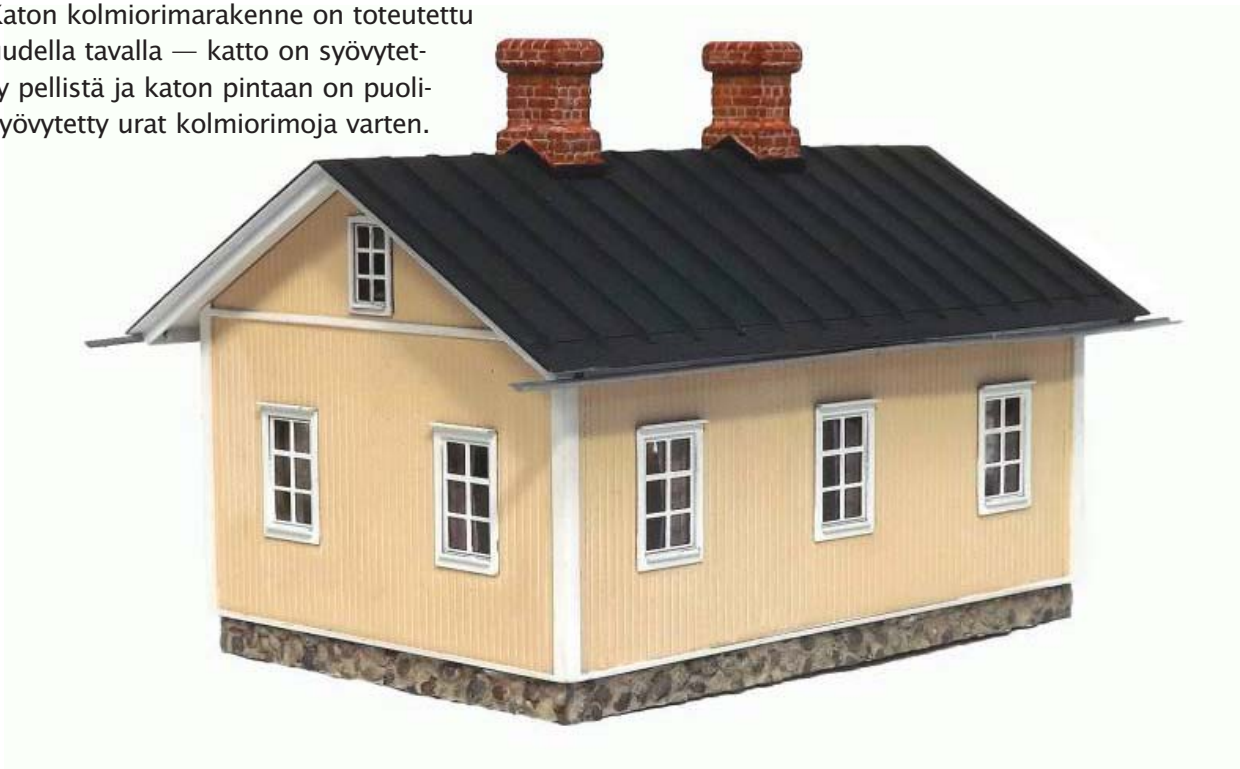
Kaivomestarin talo

Kaivomestarin talon pienoismalli on rakennettu alkujaan Espoon kaupungin museolle toimitettuun dioraamaan. Olemme modernisoineet pienoismallin katon, joten se soveltuu hyvin pienoisrautatien maisemaan.

Sarja koostuu pääasiallisesti hartsivaluosista. Katon kolmiorimarakenne on toteutettu uudella tavalla — katto on syövytetty pellistä ja katon pintaan on puoli-syövytetty urat kolmiorimoja varten.

Tällä tavalla saa helposti rakennettua näyttävän ja muuten turhan työläään kolmiorimoituksen, mikä on hyvin suomalainen tapa pinnoittaa kattoja. Sarjassa on näyttävä luonnonkiviä jäljittelevä kivijalka.

Sarjan hinta on 52 euroa (sis. alv 24%).





*Kolmiakselinen F-sarjan
konduktöörivaunu on komea ilmestys.*

Suomi 100 vuotta -sarjan henkilövaunut

Tuotekehitysyksikkömme on paahtanut hi-ki hatussa *Suomi 100 vuotta* -sarjojen kimpussa. Lähes kaikki onkin jo valmista ensi vuonna tapahtuvaa julkistamista varten.

Julkaisemme laajan kattauksen Suomessa kehitetyistä rautatievaunuista, jotka muodostivat koko rautatieliikenteen perustan.

Alkujaan avosiltaiset henkilövaunut tilattiin Saksassa ja ne oli valmistettu saksalaisen suunnittelun mukaisesti. Peltivuorattujen puukorien rakenteet lahosivat kuitenkin nopeasti, kun lämpötilaeroista johtuva kosteus tiivistyi vedeksi pellityksen ja puurakenteen väliin.

Suomalaiset hylkäsivät pellityksen. Kotimaiset konepajat ryhtyivätkin rakentamaan koreja höylätystä haapalaudasta 1900-luvun alussa. Rakenne osoittautui onnistuneeksi — avosiltaisia vaunuja oli käytössä vielä 1960-luvun alussa paikallisi- liikenteen varakalustona.

Olemme valinneet juhlavuoden pienois- mallien esikuviksi juuri näitä suomalaisten kehittämiä pystylaudoitettuja vaunutyyppisiä. Kattaus on mittava — henkilö- liikenteen vaunuja tuotamme yhdeksän erilaista. Näistä voi rakentaa kaikki tarvittavat junat. Sokerina pohjalla on myös pystylaudoi- tettu avosiltainen N-sarjan vankivaunu.

Laatikkomainen rakenne on helppo — seinien alareunan kupera muotokin taipuu vaivatta onnistuneen suunnittelun ansiosta.



Kolmannen luokan E-sarja muodosti henkilöliikenteen perustan.

Sarjoja pitkin vuotta

Ensimmäiset *Suomi 100 vuotta* -sarjan vaunut julkaistaan ensi vuoden tammikuussa. Julkaisemme vaunusarjoja tasaisesti pitkin vuotta. Vuoden lopulla sarja täydentyy höyryveturilla, johon palaamme myöhemmin.

Sarjojen suunnittelussa on tapahtunut paljon tuotekehitystä. Vaunuissa on kolmi- pisteripustus ja kiertyvä pyöräkerta Dk- ja Ek-vaunujen tapaan.

Kaikki sirot koristeet — kuten koristeelli- set portit — on syövytetty 0,2 mm:n ruostu- mattomasta teräksestä.

Tämä on ainutkertainen tilaisuus, mikä ei toistu!



Luokkaväriytyksen aikaan EF-vaunun matkustaja- osasto maalattiin eri värillä kuin konduktööriosasto.

Puukehykselle rakennettu Ma-sarjan soravaunu oli suuri suomalainen keksintö. Pitkittäisharjaan perustuvan itsepurkautuvan vaunun kehitti Väinö Rankka.



Suomi 100 vuotta -sarjan tavaravaunut

Rautatiehistoriallinen yksikkömme on onnistunut kaivamaan uutta tietoa myös vanhoista suomalaisista tavaravaunuista. Tämä työn seurauksena suunnitteluyksikkömme on valmistanut joukon vanhempia tavaravaunuja.

Suomalaiseen rautatiehistoriaan kuuluu lähtemättömästi pitkittäisellä harjalla varustettu itsepurkautuva Ma-soravaunu, jonka suunnitteli Väinö Rankka. Tämän seurauksena ratatyömaille kujetetun soran purkaminen nopeutui huomattavasti. Tavanomaisen M-soravaunun purkaminen yhdeltä lapiomieheltä vei tunnin — pitkän sorajunan purkamista varten tarvittiin siis parikymmentä miestä. Itsepurkatuvan rungon lastia purkamaan tarvittiin vain pari miestä.

Ma-vaunun lisäksi mallisarjojemme aiheiksi ovat valikoituneet Mp-, I-, Ha- ja Gt-sarjojen vaunut — myös autojenkuljetusvaunu on kehitteillä, vaikka se onkin 1960-luvun tuote.



Haa-sarjan vaunu on myös kehitteillä.



Mp-sarjan tolppavaunut rakennettiin muutostöinä M-sarjan matalalaitaisista soravaunuista.



Gt-sarjan kalkkivaunu rakennettiin muutostöinä Ha-sarjan vaunuista.



Korkealaitaisen Ha-vaunun idea on Englannista, mutta suomalaiset konepajat kopioivat idean nopeasti.