ムサシノモデル製品情報

平成 24 年 7 月 15 日

スーパーＯＪ クラシック シリーズ第 12 弾

Ｃ62　2号機　ニセコ時代　白線入り(小樽築港機関区)
Ｃ62　3号機　ニセコ時代　(小樽築港機関区)
Ｃ62　16号機　呉線時代　(糸崎機関区)
Ｃ62　17号機　東海道本線　つばめ、はと牽引時代(名古屋機関区)
Ｃ62　18号機　東海道本線　つばめ、はと牽引時代(名古屋機関区)
Ｃ62　23号機　常磐線ゆうづる牽引時代(平機関区)

２０１３年秋発売予定　税込価格７２４，５００円

ムサシノモデルのスーパーＯＪクラシック・シリーズ、多くの方々にご期待を頂いておりますＣ６２ですが大変遅くなりましたが製作号機が決定、又メーカーとのシビアな価格交渉も終わり売価が決まりましたので予約受付を開始致します。Ｃ６２は前作Ｃ５９と比べ５割増しとはいいませんがかなりの製作工程が増加します。しかしながら当店のモットーである１６番の２倍の小売り価格に迎え込む事は何とか実現致しました。１６番と比べて私たちのＯＪ　Ｃ６２は確実に十倍近い手間暇を掛けております。メーカー共々最高のＣ６２のモデルを製作するとの覚悟で一切手を抜かず徹底的にＣ６２を再現する事に情熱を傾けております。

（1）Ｃ６２　２号機　昭和２３年５月２９日　日立製　新製配置　糸崎
宮原機関区では東海道本線で“つばめ”、“はと”を牽引。デフレクターに特別装備された“つばめマークは余りにも有名な存在です。昭和３２年北海道五稜郭機関区へ移動。昭和４６年まで函館本線山線にて重連で”ていね“ニセコ等を牽引。苗穂工場での耐寒装備、重油併燃の重装備型で３号機との重連での活躍はゴールデンコンビと呼ばれた。現在梅小路蒸気機関車館にて保存。

（2）Ｃ６２　３号機　昭和２３年６月１８日　日立製　新製配置　糸崎
鉄道ファン誌４００号によると「梅小路時代はまれに“かもめ”を牽引」。昭和３１年９月Ｃ６２として最初に北海道へ移動。２号機同様耐寒重装備で活躍。昭和５１年３月廃車になるも昭和６３年３月車籍復活。エクスカ―ジョン走行で再度人気を博し現在は苗穂工場で静態保存中。

（3）Ｃ６２　１６号機　昭和２３年１２月２２日　日立製　新製配置　下関
１７，１８号機と共に名古屋、梅小路、下関、広島、糸崎と移動。昭和３３年よりの下関時代は山陰本線で２０系等特急を牽引。昭和４０年山陽本線電化完成により呉線糸崎への移動で急行安芸を牽引。当店ではこの糸崎機関区所属時のスタイルにて製品化。広島工場での特徴としてテールライト埋め込み化。ＡＴＳ発電機のかなり前寄りへの取付等典型的な山陽スタイルのＣ６２を再現致します。尚１６号機は軸重軽減化の上１５号機と共に北海道に渡り１年程活躍。昭和４６年１１月廃車となっている。

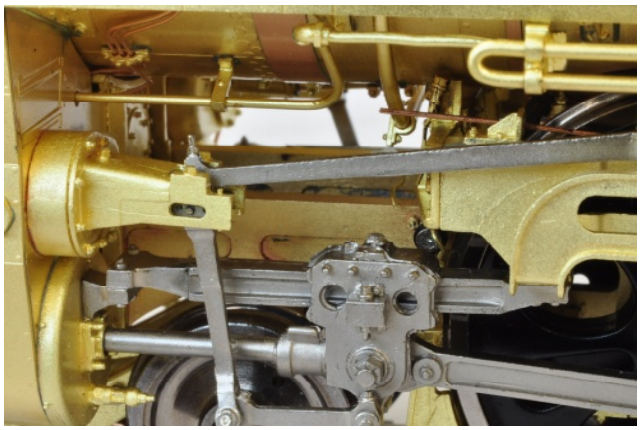
（4）Ｃ６２　１７号機　昭和２３年１２月３０日　日立製　新製配置　岡山
Ｃ６２　１８号機　昭和２４年1月２６日　日立製　新製配置　下関
昭和２８年、東海道線名古屋電化と共にそれまでの浜松機関区に変わって名古屋機関区のＣ６２が下り特急仕様を担当する事となり6、１６、１７、１８、２５、２６、２８各号機がその任に当たった。翌昭和２９年特急“つばめ”、“はと”の牽引定数の５０.０（５００ｔ）から５５.０（５５０ｔ）への引き上げとなり名古屋、宮原のＣ６２には重油併熱装置が設けられた。その為の重油タンクが宮原区ではテンダー炭庫後部仕切りの後（北海道へ渡ったＣ６２　２、３号機と同位置）に設置されたのに対して名古屋では炭庫仕切り板の前（炭庫内）に置かれた。１８号機には宮原区の２号機に刺激を受けデフレクターにツバメマークを取り付けた。ツバメマークがやや下向きで下りツバメと呼ばれている。１７号機は同年１２月１２日東海道本線木曽川～岐阜間の木曽川橋りょう上で狭軌における蒸気機関車最高記録１２９ｋｍ／ｈを記録している。
　当店のＯＪ　Ｃ６２　１７、１８号機はこの絶頂期のスタイルで模型化を致します。翌昭和３０年には共に前面煙室扇下にエプロンが取り付けられる（6、１６、２５、２６は昭和２７年取付済）がその直前の美しいスタイルでの製品化です。１７号機の特徴として前面解放テコ日立製原型タイプ、煙室扉ひんじリブ付。運転室左下に風取り口を設けた為の仕切板をキャブ前ランボード下に設置。１８号機ではデフレクタの下りツバメマーク。そして長く伸びた二子三方コックが特徴です。空気作用管はハンドレール下に設置。その曲げ方は１７、１８号機ではかなり異なります。ナンバープレートは赤、ランボード白線入り。炭庫内に設けた重油タンクと正確に再現されたそのパイピング等々今までに無い正確さで１７，１８号機を再現致しました。

（5）Ｃ６２　２３号機　昭和２３年８月３１日　川車製　新製配置　下関
新製配置は下関区。半年後には軸重軽減化改造の上水戸へ移動、白河を経て昭和２９年からの尾久時代は常磐線にて特急“はつかり”等を牽引。昭和３８年平機関区へ移動、昭和４０年１０月登場の“ゆうづる”最多牽引機となる。この時代を忠実に再現致します。切り詰められた煙突、後退して取り付けられたＡＴＳ発電機、少しだけエッジの立ったデフレクターに特徴が有ります。３．１１の震災に伴う原発事故で立ち入り禁止区域となった地域での活躍が当時の多くの写真に納められています。ＯＪでＣ６２を製作する上で２３号機は絶対外す事が出来ないカマです。

当店ではＣ６２　2、3号機通称ゴールデンコンビを始め各号機共これまでに無い超絶レベルで模型化致します。古い因習に囚われず徹底して対象と向き合いこれまでに無いドラスティックな表現方法で日本最大クラス故の破格のボイラーの迫力と共に特急牽引機としての優雅さまで再現。真に冠絶のＣ６２を目指します。

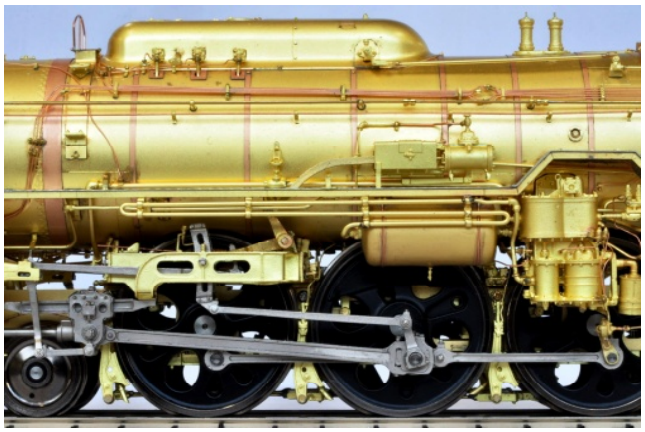
　前部及び後部カプラーはナックル可動式でケーディーと連結可。後部カプラーはケーディーと交換可能です。モーターはファウルハーベル２３４２Ｓ。コースティングギヤーボックス。イコライザーは先台車から従台車に至るまで忠実に再現。リーフ・スプリングも可動。牽引力にも気を使いました。集電はシリンダー方式の集電ブラシを両絶動輪のタイヤ表側に当てる方式。煙室扉開閉、ラジアス・ロッド前進・後進時の自動切換え、リュブリケーター及びスピートメーター可動。煙室内部、キャブインテリア、機炭間ストーカー、炭庫内部、下廻りと構造的にも実物に忠実に再現した上スーパーディテールを施しております。ヘッドライト、テールライト、キャブ室内灯点燈。

エプロンの傾斜角がかなり鋭角ですがこれがスケールです。今までのモデルは先台車の当りを逃げる為、角度を緩めています。その結果、デフレクタの形態まで変わってしまい、フロント・フェイスの印象が鈍重なものと化していました。

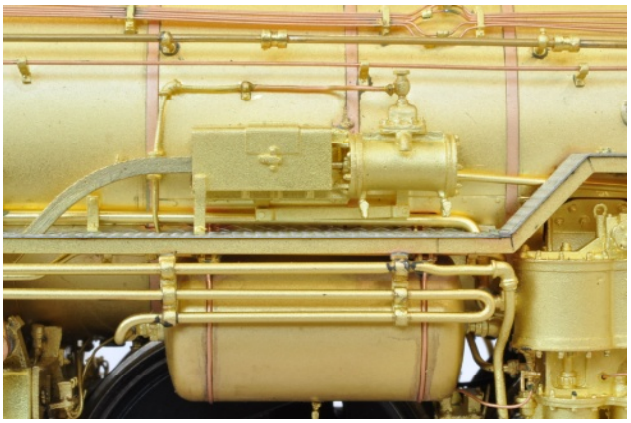


シリンダーと第一動輪間のメインフレームには独特の形状の凹みが付けられています。フレームをワイヤーカットで抜き薄い板で埋め戻す事により裏表ともこの凹みを表現しています。

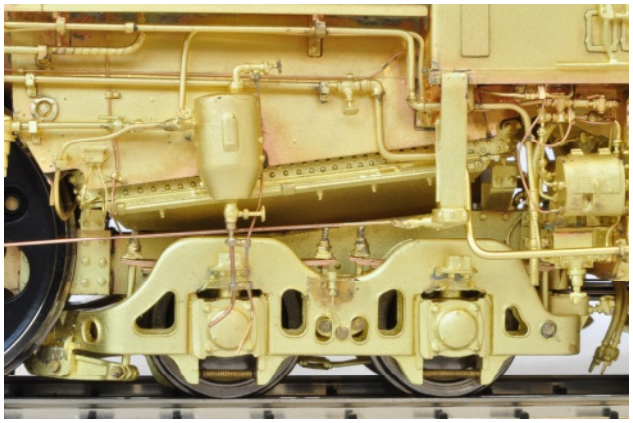
Ｃ６２では絞り込まれたシリンダーだけが語られますがそれだけではなく、モーションプレートもかなり奥まった位置にあります。



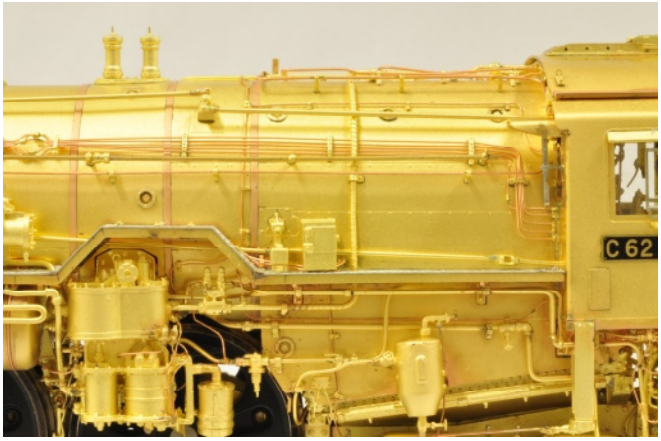
実機同様に動輪の当りを逃げる為、その部分のボイラー下部を切り欠く事によりボイラーの太さはスケール通り、さらにボイラー中心もスケール通り再現。ボイラー下部と下廻りの間に余分なスペースがありません。空気作用管は忠実に再現しました。



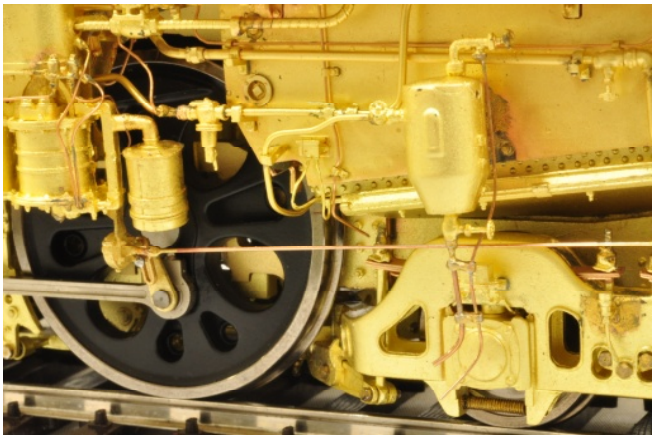
逆転レバーのカバーは未取付。エアータンクはスケール通り再現。この為、放熱管はランボードより側面に飛び出して取り付けられています。



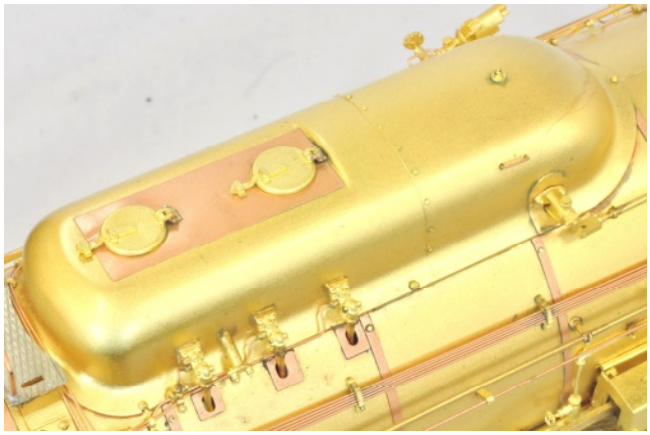
火室底部のディテールは完璧に再現しました。



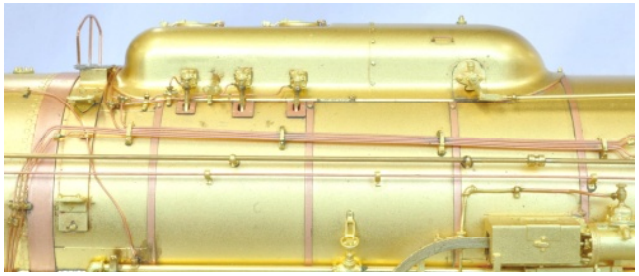
ボイラーのテーパー表現はカクカク見えては失格です。自然に膨張するように表現されるのが好ましい。意外とこの事が行なわれているモデルは日本型ではほとんど無いのではないでしょうか。



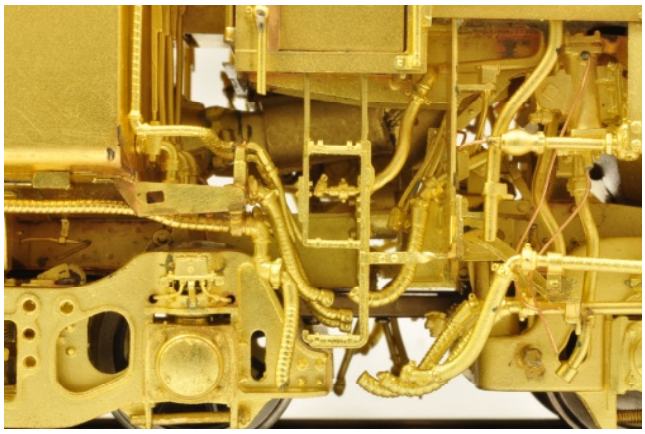
動輪輪心タイヤと接する外周部分は柔らかいＲが付きます。



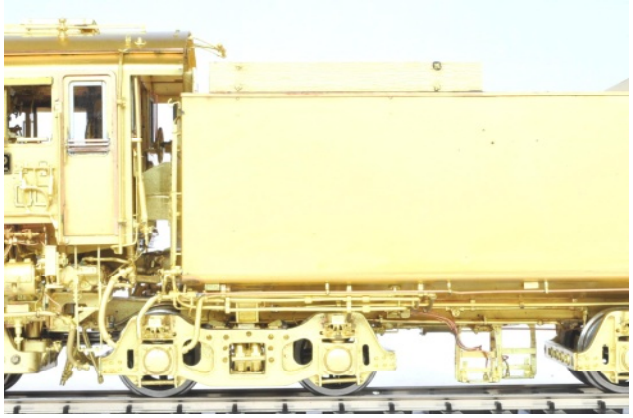
砂箱の蓋の周りに平面ほんの少ししかありません。これが正確なＣ６２のドームの形状です。



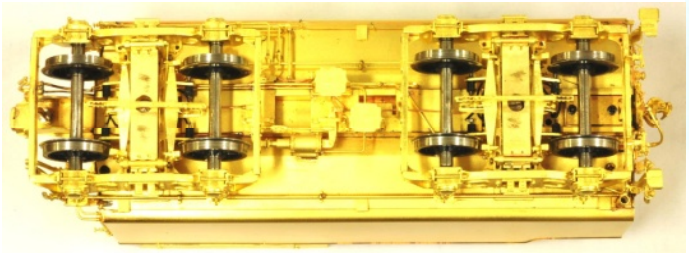
ドーム前後のＲには大変気を使って印象を再現しています。後ろのＲ表現はこれが正確です。今まではもっとだらりとしたＲで再現されたものでした。



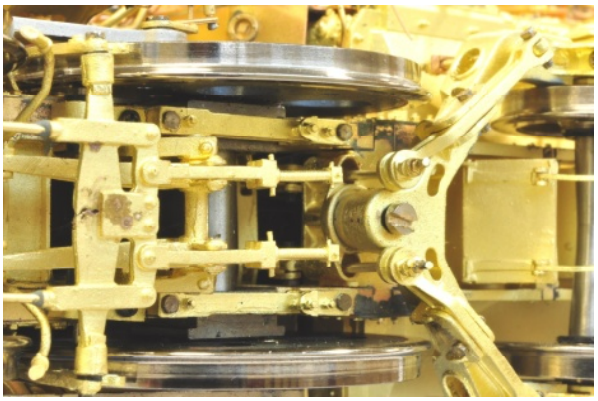
機炭間を結ぶストーカー奥に見えます。



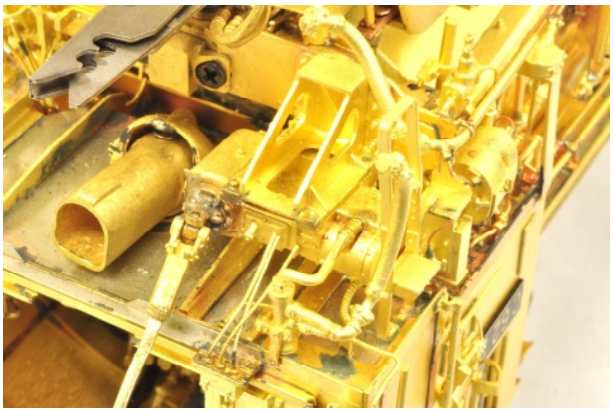
テンダー台車は柔らかく揺れ枕が可動します。



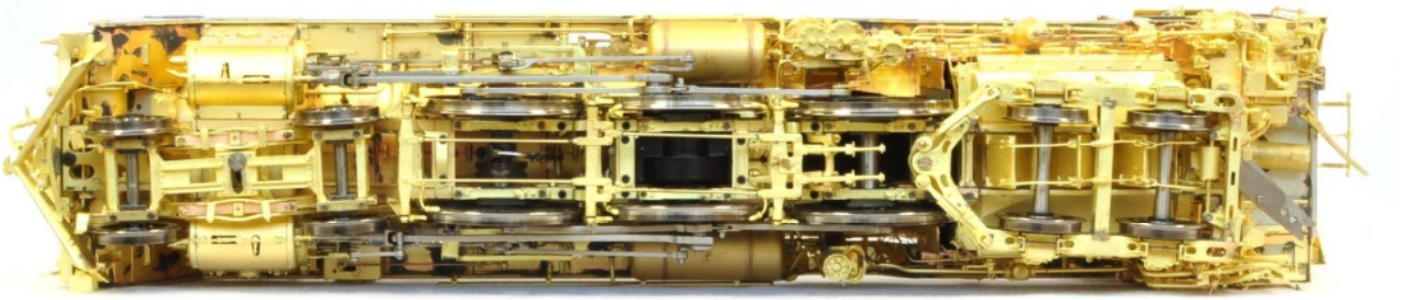
テンダーフレームも完璧にディテールを再現しました。



従台車のイコライザーは実物を模して忠実に動輪と結ばれています。もちろん板バネは柔らかく可動します。



恐るべきストーカーエンジンの表現。動力回転軸まで付いています。



全てのイコライザーは実物に忠実に再現。そのリーフスプリングは全て可動します。

キリトリ線

＜お　客　様　ご　注　文　書＞

ご注文年月日　　年　　月　　日

ご氏名　　郵便番号　　-

ご住所

電話番号　　ＦＡＸ番号

メールアドレス

製　　品　　名	注文数
Ｃ６２　２号機　ニセコ時代　白線入り（小樽築港機関区）	
Ｃ６２　３号機　ニセコ時代　（小樽築港機関区）	
Ｃ６２　１６号機　呉線時代　（糸崎機関区）	
Ｃ６２　１７号機　東海道本線　つばめ、はと牽引時代（名古屋機関区）	
Ｃ６２　１８号機　東海道本線　つばめ、はと牽引時代（名古屋機関区）	
Ｃ６２　２３号機　常磐線ゆうづる牽引時代（平機関区）	

Hobby House
有限会社
ムサシノモデル

〒174-0053　東京都板橋区清水町７３－１
HOMEPAGE http://www.musashino-m.co.jp
E-MAIL order@musashino-m.co.jp
TEL 03 (3961) 5666
FAX 03 (3961) 0317