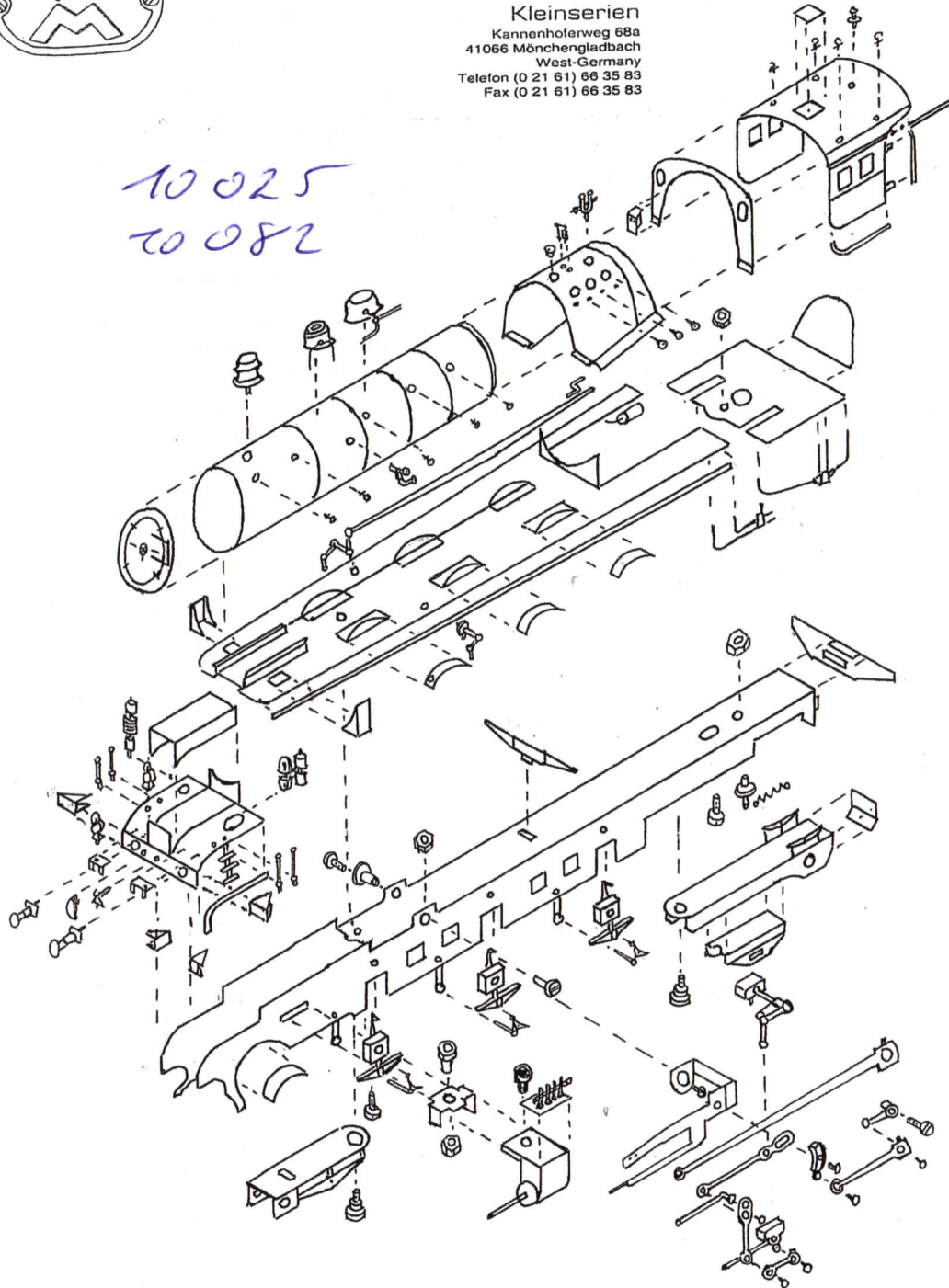




Bachmann
westmodel

Kleinserien
Kannenhöferweg 68a
41066 Mönchengladbach
West-Germany
Telefon (0 21 61) 66 35 83
Fax (0 21 61) 66 35 83

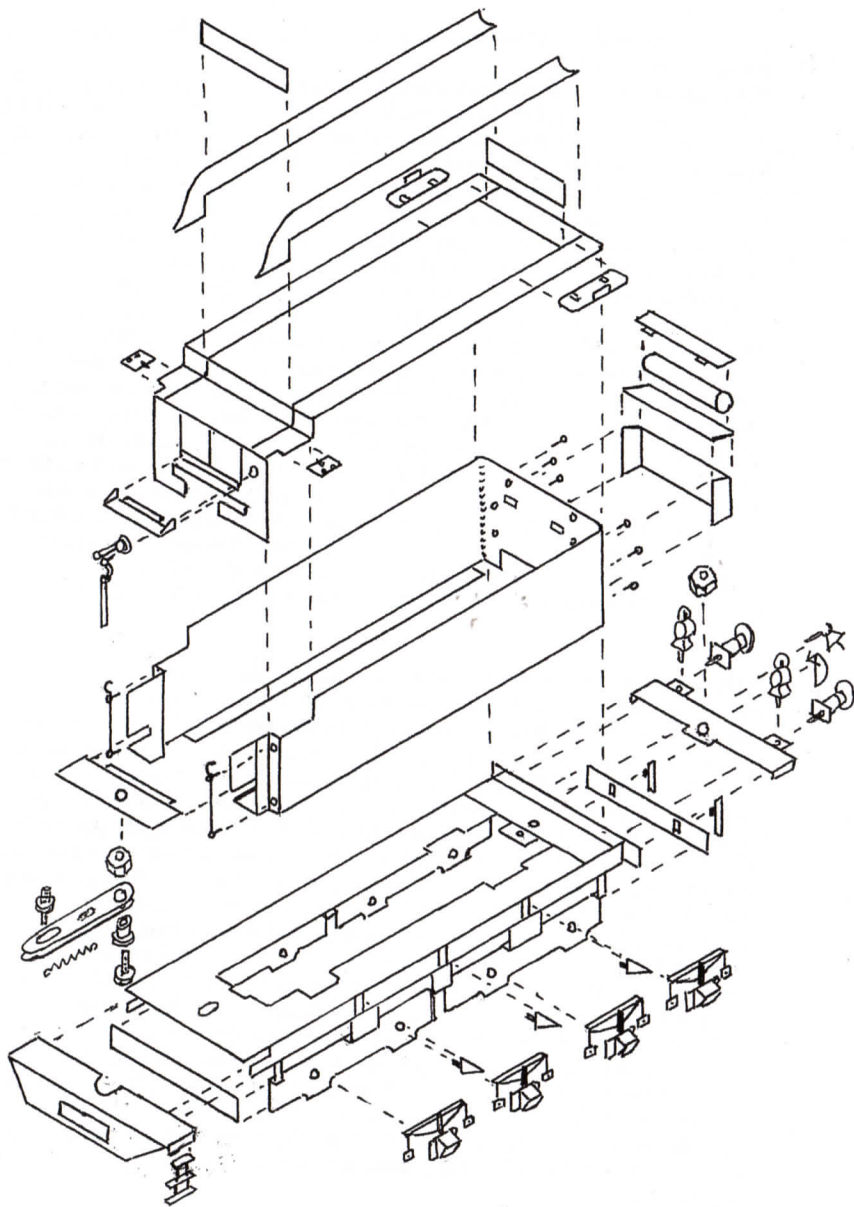


Bauanleitung BR 16.0, oldenburgische S 10

Zunächst werden alle Teile aus der Ätzplatte ausgeschnitten und bei allen Gussteilen die Angüsse abgetrennt.

Lokgehäuse: Der vorgebogene Stehkessel (1) wird mit dem Kessel verlötet. Er muss mit der Kaminbohrung fluchten. Die Kanten werden an den Knicklinien umgebogen. Das Führerhaus (2) wird mit der Führerhausstirnwand (3) verlötet. Dann wird das Führerhaus mit dem Stehkessel verlötet. Am Boden (4) werden die Radkappen, Kesselstützbleche und das Stehkesselvorderteil aufgerichtet. Die Radkappen (5,6,7,8,9+10) werden gebogen und mit dem Boden verlötet. Die Kappen mit den Bohrungen für die Sandfallrohre kommen nach vorn. Der Boden kann nun mit dem Kessel verbunden werden. Auf geraden Sitz achten! Der Boden wird mit den Seitenkanten (11+12) versehen. Die Einströmrohrverkleidungen (71+72) werden gebogen und seitlich der Rauchkammer, über den Aussparungen verlötet oder verklebt. Der Kasten für die Steuerstange (14) wird gefaltet und rechts vor dem Führerhaus auf dem Umlauf befestigt. Die Steuerstange (15) wird mit der zuvor gebogenen Gabel (16) versehen und im Teil 14 verlötet. Die gegossenen Teile der Umsteuerungswelle kommen in die Bohrungen vorn auf dem Umlauf und werden rechts mit der Steuerstange verlötet. Der Führerhausboden (17) wird innen an der Bohrung mit einer Mutter versehen und ca. 4mm von unten im Führerhaus verlötet. Der Kessel erhält nun von vorne Rauchkammertür, Kamin, Sanddom, eine mittige und sechs seitliche Waschlukn, Pfeife und Sicherheitsventil, seitlich die Speiseventile mit Speiseleitungen zum Führerhaus sowie elf Griffstangenhalter mit Griffstangen bzw. Anstellstangen. Rechts kommt vor dem Führerhaus, unter dem Umlauf, der Steuerluftbehälter. Auf das Führerhaus kommen vier Dachhaken, ein Dachlüfter (18) und ein Lampenlüfter. Hinten an die Seitenwand kommen Griffstangen, die beim Vorbild gleichzeitig als Regenrinnen dienen. Im Führerhaus werden die Stehkesselrückwand und die Umsteuerung angebracht.

Fahrwerk: Der Rahmen (19) wird an den Knicklinien gebogen. Die Teile (a+b) werden innen mit Muttern versehen, umgebogen und verlötet. Bei (c) wird innen ebenfalls eine Mutter aufgelötet, bei (d) eine Isolierbuchse eingeklebt. Die Zylinderhalter (20) links und (21) rechts werden seitlich in den Schlitzen verlötet. Letzterer erhält eine Isolierbuchse. Der vordere Umlauf (22) wird an den Knicklinien gebogen und mit der zuvor gebogenen Vorwärmerverkleidung (23) verbunden. Er wird dann auf den Rahmen gelötet. Hinten wird der Rahmen mit dem Abschluss (24) versehen. Die Laternenhalter (73+74) werden gebogen und kommen, mit den Bohrungen nach außen, so vorn auf den Umlauf, dass die Laternen über der Bohrung für die Puffer stehen. Die Seitenkanten für den vorderen Umlauf (26+27) werden bündig verlötet. Die Verstärkungen für das Kopfstück (28+29) werden gefaltet und in die Ecken von Rahmen und Kopfstück gesetzt. Die Umlaufstütze (30) kommt in den Schlitz bei (e). Die Kotflügel für die vordere Laufachse (31+32) werden gebogen und vorne seitlich an der Aussparung für die Laufachse verlötet. Auf dem Rahmen wird bei (f) eine Mutter verlötet, die den Stufenbolzen für die Kupplung aufnimmt. Nun können die Achslager eingeschoben, oben eingerastet und anschließend nachgebohrt werden. Die Bremsklötze werden in den Haltern verlötet. Der vordere Umlauf erhält rechts die Luftpumpe, links die Speisepumpe, je zwei Griffstangen mit darunter liegenden Aufstiegen. An das Kopfstück kommen Puffer, Bremskupplung und Vorbildkupplung. Auf die Laternenhalter kommen die Laternen. Der hintere Laufachsrahmen (33) wird gefaltet und hinten mit dem Abschluss (34) bestückt. Der Rahmen für die vordere Laufachse (35) wird nun ebenfalls gefaltet und innen mit dem zuvor gebogenen Aschkasten (36) verlötet.



Tender: Der obere Boden (37) wird an den Knicklinien gebogen und mit den ebenfalls gebogenen Seitenteilen (38) oben bündig verlötet. Oben werden die Seitenteile des Kohlekastens (39+40), sowie die Stirnteile (41) hinten und (42) vorn verlötet. Hinten, oben seitlich, werden Wasserkastendeckel (43+44) und vorne die Deckel (45+46) angebracht. In den Schlitz vorne kommt die Kohlschütte (47). Der vordere, geriffelte Boden (48) wird unten mit einer Mutter versehen und vorn in den Schlitz verlötet. Ebenfalls vorn werden zwei Griffstangen und die Wurfhebelbremse angelötet. An die Rückwand kommen von unten der Werkzeugkasten (49) mit Dach (50), sowie ein Luftkessel. Darüber kommt der Tritt (51). Der untere Boden (52) wird gefaltet, wobei die Drehgestellseitentteile doppelt nach innen gefaltet werden. Der hintere Abschluss (53) wird oben mit einer Mutter versehen und unter den Werkzeugkasten (49) gelötet. Der vordere Abschluss (54) wird vorn in die Schlitz geschoben und verlötet. Der vordere Drehgestellabschluss wird mit den Seitenteilen verlötet, ebenso der hintere Abschluss (56). In die Schlitz kommen die Schienenräumer (57+58). Nun werden die Kastenstützen (59,60,61,62,63+64) eingelötet. Jetzt können seitlich die Achslager, hinten die Laternen, Griffstangen mit Haltern, Puffer, Bremskupplung und Vorbildkupplung verlötet werden. Vorne seitlich werden die Tritte befestigt. Das Modell kann gereinigt und lackiert werden.

Farbgebung: **BR 16:** Gehäuse schwarz RAL 9005, Fahrwerk rot RAL 3002
old. S 10 Gehäuse grün RAL 6020, Fahrwerk rot RAL 3002

Steuerung: Die Steuerung wird zusammengebaut. Der Steuerungsträger (65) wird gefaltet und vorne getrennt und die Schieberschubstange (66) zusammen mit der Schwinge damit vernietet. An die Schwinge kommt die Schwingenstange (67). Der Kreuzkopf wird mit der Treibstange (68) und der Lenkerstange (69) vernietet. Der Voreilhebel (70) wird mit der Lenkerstange und der Schieberschubstange vernietet. In diese kommt oben der Schieber. Die Gegenkurbel wird mit der Schieberstange verbunden. Alle Radsätze werden eingesetzt. Die Kuppelstangen werden eingebaut. Auf 90°-Stellung achten! (75)
 Das Modell kann nun zusammengebaut werden. Die rechte Steuerung wird im Rahmen und im rechten Zylinder mit Isolierbuchsen isoliert. In den Tender kommt der bereits betriebsfähige Antrieb. Die Lok-Tender-Kupplung wird im Tender mit Isolierbuchse eingebaut. Das Lokfahrwerk wird auf Leichtgängigkeit überprüft. Ein Massekabel verläuft vom Motor zum Tenderfahrwerk, ein Pluskabel vom Motor zur Lok. Die Lokkupplung wird mit einer Feder eingehängt. Das Modell kann Probe gefahren werden.

