



Bachmann
westmodel
Kleinserien

Kannenhofweg 68a
D-41066 Mönchengladbach
Telefon: +49(0)21 61-66 35 83
Fax: +49(0)21 61-66 06 82
Mobil: +49(0)172-28 01 70 9
e-mail: bachmann@westmodel.de

10 060/041

10 121

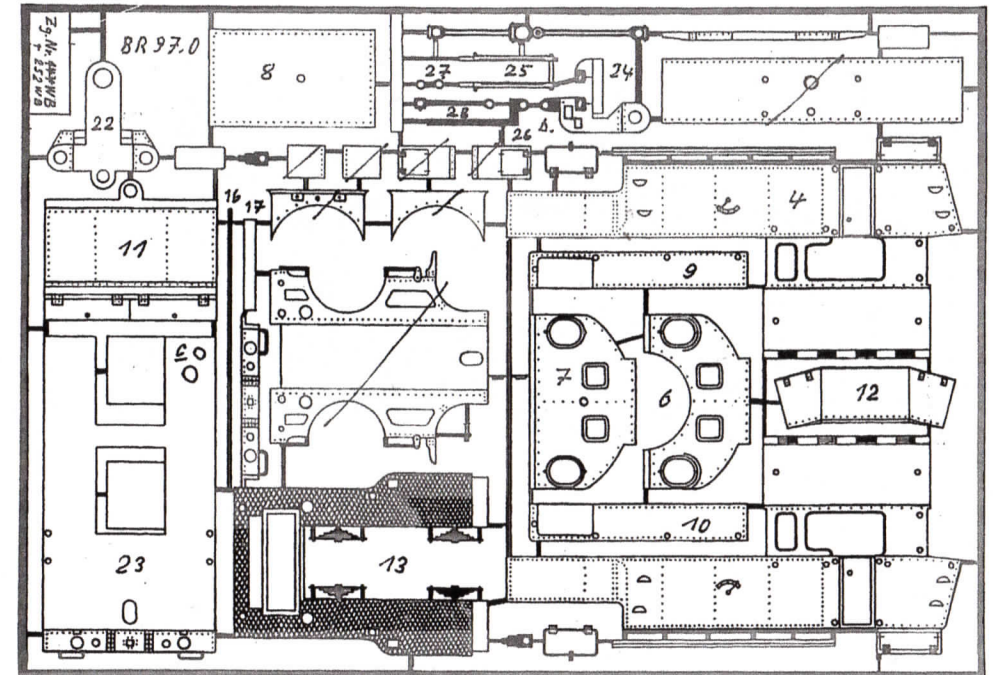
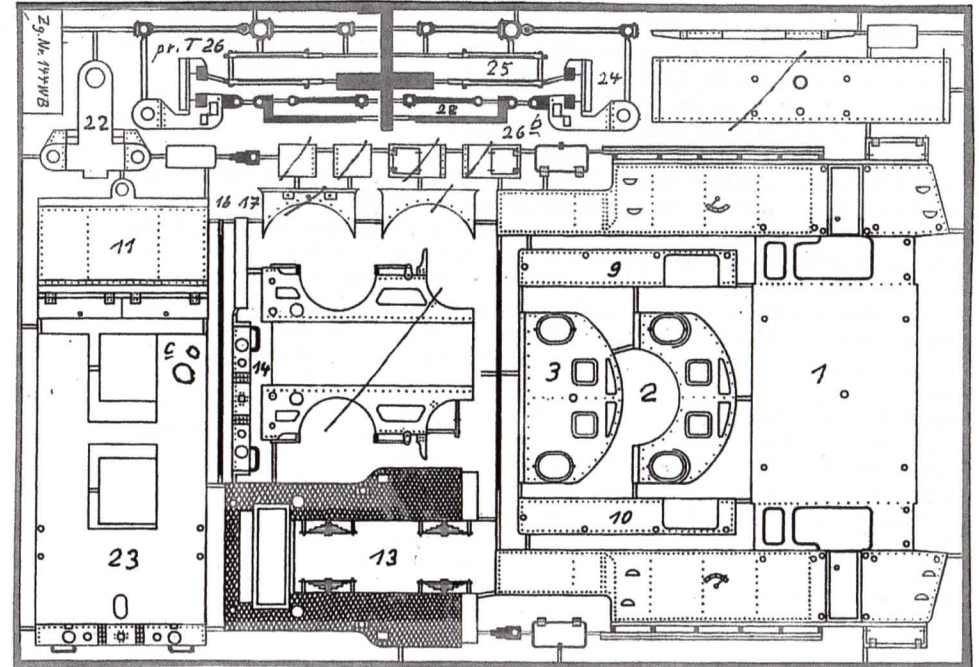
Bauanleitung BR 97.0 / preußische T 26

Alle Teile werden aus der Ätzplatte ausgeschnitten, und von allen Gussteilen werden die Angüsse entfernt. Die gestrichelten Teile finden keine Verwendung.

nur T26: Das vorgebogene Gehäuseteil (1) wird mit der Stirnwand (2) und der Rückwand (3) verbunden.

Nur BR 97.0: Die vorgebogenen Gehäuseseitenteile (4+5) werden mit der Stirnwand (6), mit der Rückwand (7) und mit dem Dach (8) verbunden.

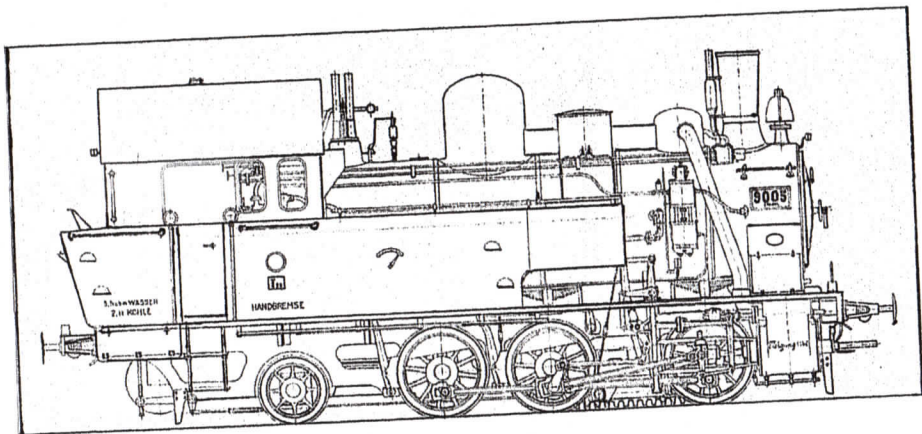
BR 97.0 und T 26: Die Wasserkastenoberteile (9+10) werden eingelötet. Die Tenderstirnwand (11) wird an der Knicklinie geknickt, unten innen mit einer Mutter versehen und mit dem Gehäuse verlötet. Auf den Tender kommt der gefaltete Kohlekasten (12, nur BR 97.0). Die Tritte unter den Wasserkästen werden abgewinkelt. Das Gehäuse wird nun mit den Wasserkastendeckeln, allen Griffstangen, den Windabweisern vor den Stirnfenstern vorne, den Dachhaken und dem Dachlüfter versehen (siehe Zeichnung). Am Boden (13) werden die Tragfedern aufgerichtet. Wer will, kann dafür bei den vorderen sichtbaren Federn auch die beiliegenden Gussteile verwenden. Vorne wird das Kopfstück (14) angelötet und seitlich die Kanten (15+16). Die Kesselstütze wird auf dem Boden verlötet. Der Kessel wird nun, vorne bündig, mit der Kesselstütze verlötet oder verklebt und zwar in der Gehäusestirnwand seitlich und vorn mit den Wasserkästen. Unbedingt auf geraden Sitz achten! Der Kessel erhält nun von vorne: Rauchkammertür, Glocke, Kamin, Reglerdom, Sandkasten, Dampfdom, Pfeife und Sicherheitsventil, seitlich die Speiseventile, rechts die Luftpumpe. Hinten am Kessel wird die Kesselrückwand verlötet. Auf den Umlauf kommen die Laternen, vor die Kesselstütze die Abdeckung (17), seitlich, vor die Wasserkästen die Umsteuerung für das Innentriebwerk. Das Kopfstück erhält: Puffer, Bremskupplungen und Vorbildkupplung. Der Kessel erhält noch Griffstangen an der Rauchkammer, rechts die in zwei Haltern geführten Anstellstangen für die Gegendruckbremse, eine weitere Leitung vom Führerhaus zur Luftpumpe und links die Anstellstange vom Dampfdom zum Führerhaus, mit Leitung zur Rauchkammer für den Bläser. Führerhaus und Wasserkästen erhalten ebenfalls Griffstangen. Siehe Zeichnung! Im Kessel wird soweit als möglich vorn ein Bleigewicht verklebt. Das Gehäuse kann nun gereinigt und lackiert werden: BR 97.0 schwarz RAL 9005, seitliche Tritte, Werkzeugkästen und Kopfstück rot RAL 3002. pr. T 26 Gehäuse braungrün RAL 6008, Kopfstück, seitliche Tritte und Werkzeugkasten rotbraun RAL 8012.



Fahrwerk

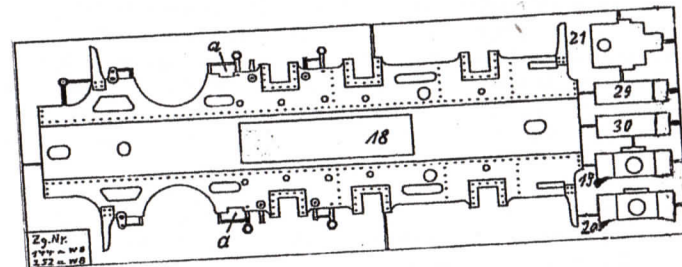
Der Rahmen (18) wird gefaltet und mit den ebenfalls gefalteten Zylinderhaltern (19+20) versehen. Der Halter für die Schleppachse (21) wird innen mit einer Mutter versehen und bei (a) mit dem Rahmen verlötet. Achtung! Die Schleppachse muss später in der Mitte der Aussparung im Rahmen laufen. Auf der rechten Seite erhalten der Rahmen seitlich und der Zylinderhalter von unten eine Isolierbuchse, die verklebt wird. Die Treibachse und die hintere Kuppelachse erhalten Bremsklötze von hinten. Nun werden die Achslager so eingesetzt, dass die Laschen oben in den Bohrungen im Rahmen einrasten. Wer möchte, kann hinten zwischen die Rahmenwangen noch den Hauptluftbehälter setzen. Nur die hinteren Kuppelachslager haben Federn von unten. Die Schienenräumer werden S-förmig gebogen. Das Schleppgestell (22) wird ebenfalls gebogen. Der hintere Boden (23) wird seitlich mit Tritten, auf der linken Seite mit einem Luftkessel und auf der rechten Seite vor den Tritten mit dem Steuerluftbehälter versehen. Hinten links und rechts können die gefalteten Teile 29 + 30 als Werkzeugkastenboden verlötet werden. Das hintere Kopfstück erhält Vorbildkupplung, Bremskupplungen, Laternen und Puffer. In diesem Zustand kann das Fahrwerk gereinigt und lackiert werden.

BR 97.0: rot RAL 3002, pr. T 26: rotbraun RAL 8012. Danach werden die Treibachslager wieder vorsichtig herausgedrückt. Die Lager werden auf die Treibachse mit den Zahnrädern geschoben (kleines Zahnrad links), danach werden die Lager wieder eingeklipst (fest andrücken!). Nun kann das Getriebe von oben eingesetzt und von unten mit der Bodenplatte verschraubt werden. Nun werden die Kuppelradsätze eingesetzt (auf 90°-Stellung achten!) Die Zylinder werden zusammgebaut. Zylinderdeckel vorn und hinten sowie Schieberdeckel vorn und hinten werden verklebt oder verlötet. Die Zylinder werden schwarz lackiert bei BR 97.0, bei T 26 die Seitenflächen braungrün RAL 6008.

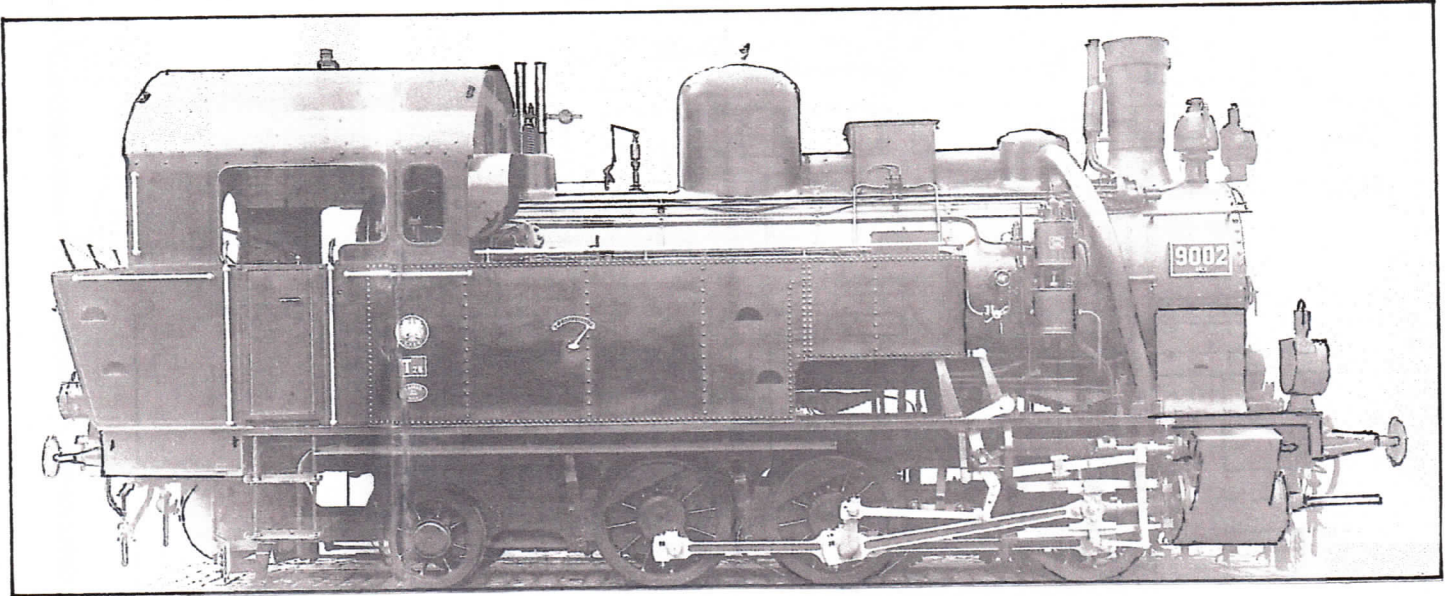


Steuerung

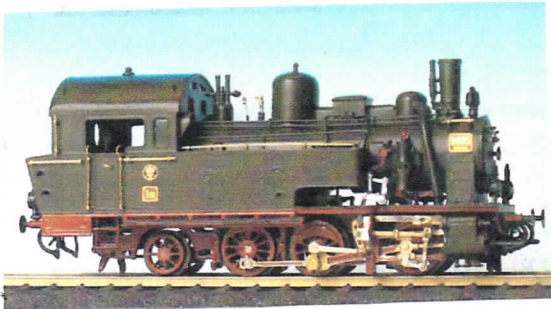
Die Steuerungsträger (24) werden an den Knicklinien nach hinten gebogen, die kleine senkrechte Kante nach vorne. Die Kreuzkopfgleitbahnen (25) werden vorne in den Träger eingelötet. Die Lasche (b) für die Schwinge wird nach hinten umgebogen. Der obere Steuerungshalter (26) mit dem zweiten Schwingenlager wird von hinten in den Steuerungsträger eingeschoben und verlötet. Die Schwingen (Guss) werden mit den Schwingenstangen (28) vernietet und diese dann mit den Gegenkurbeln. Dann werden die Schwingen zusammen mit den Schieberschubstangen mit einem Stift zwischen den Lagern eingesetzt. Die Kreuzköpfe (Guss) werden mit den Treibstangen (Guss) und den Lenkerstangen (27) vernietet. Die Voreilhebel (Guss) werden in die Lenkerstangen und die Schieberkreuzköpfe eingeklipst (obere Bohrung). In der unteren Bohrung wird die Schieberschubstange (Guss) mit einem Stift verlötet. Der Schieberkreuzkopf (Guss) wird hinten mit einer kleinen Öse, die am oberen Steuerungshalter verlötet wird, geführt. Wegen der Position der eckigen Öse (liegt lose bei) sollte die Steuerung einmal in den Zylinder gesteckt, die Öse auf den Schieberkopf gesteckt und dann erst mit dem oberen Steuerungsträger verlötet werden. Die Kuppelstangen werden mit den Rädern verbunden. Die Steuerungen werden auf Leichtgängigkeit geprüft und von hinten in die Zylinder gesteckt (Kolbenstangen ggf. kürzen) und anschließend mit dem Rahmen verschraubt (rechte Seite isoliert). Der Lauftradsatz wird in die zuvor entsprechend lackierte Laufachsdeichsel eingesetzt und mit einer Andruckfeder unter dem Halter mit einer Bundschraube montiert. Der hintere Boden (23) wird auf dem Rahmen verschraubt. Rechts vorn wird darauf ein Schleifer für die hintere Kuppelachse angebracht. Dazu wird in der Bohrung (c) ein Lötstützpunkt angeschraubt, von dem ein Schleifer durch den Boden auf das Rad geführt wird. Auf dem Steuerungsträger wird ein Schleifer angebracht, der auf der Treibachse und auf der vorderen Kuppelachse aufliegt. Der Motor wird mit diesen Schleifern und mit einem Massekabel verbunden. Es kann nun geölt und wegen der hohen Untersetzung vorsichtig eine Probefahrt durchgeführt werden. Der Führerstand kann verglast und die Beschilderung angebracht werden. Der Kohlekasten erhält etwas Kohle. Zwei Kupplungen können gebogen und, zugleich mit der Gehäusebefestigung, mit dem Fahrwerk verbunden werden. Eine nochmalige Probefahrt schließt den Zusammenbau ab.



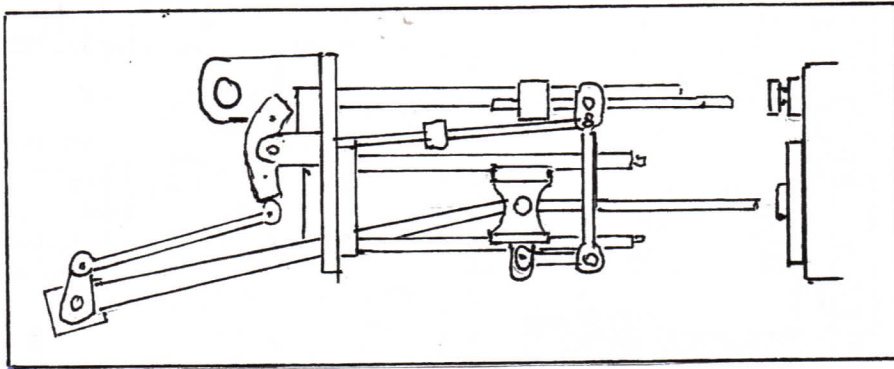
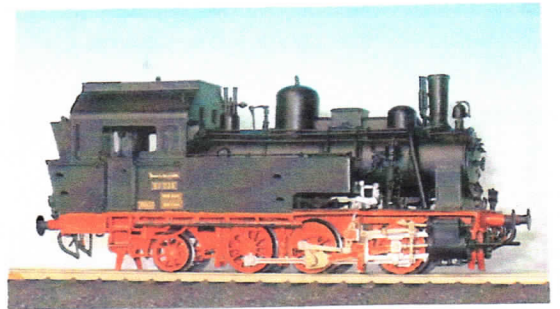
pr. T 26

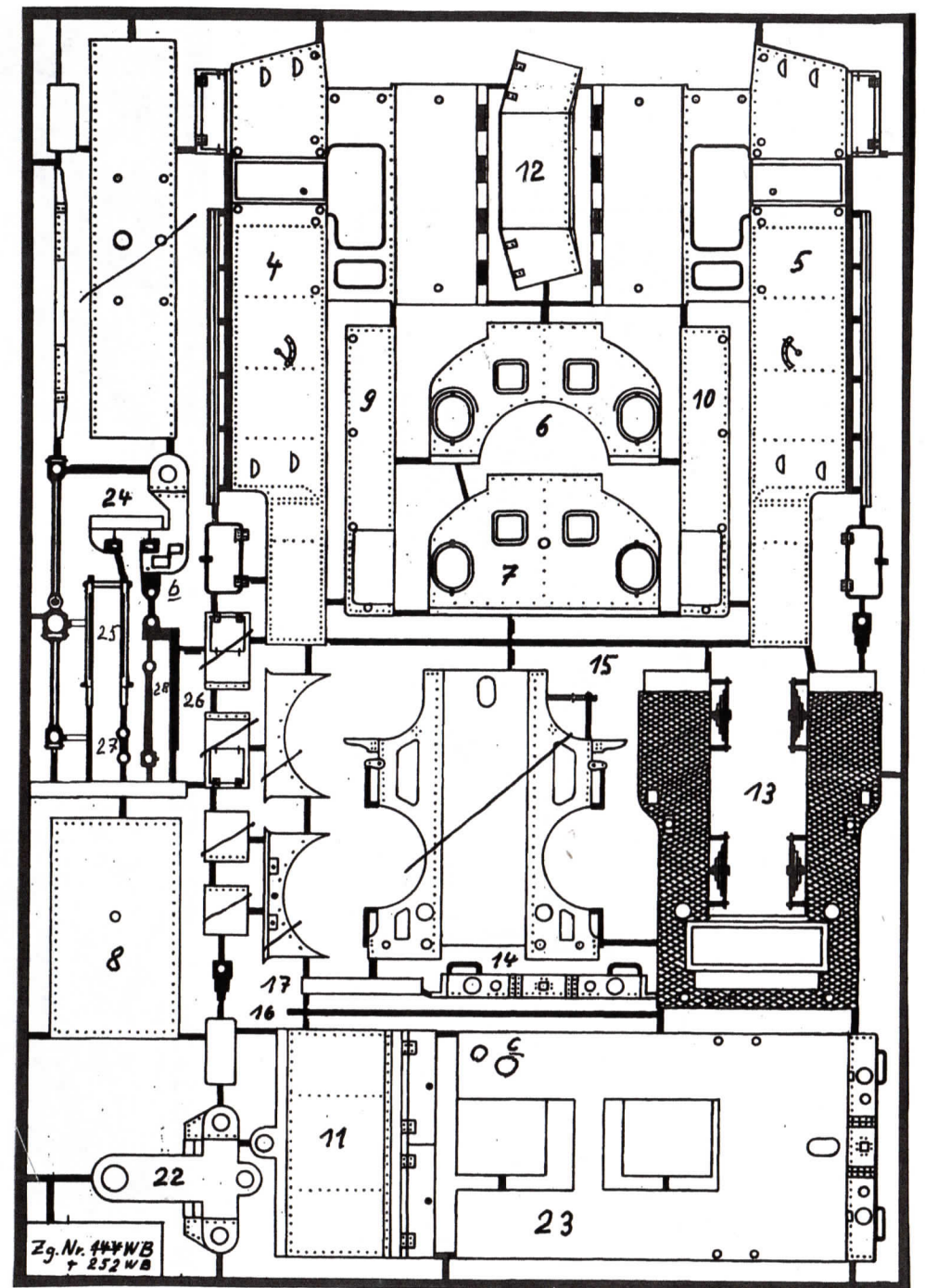
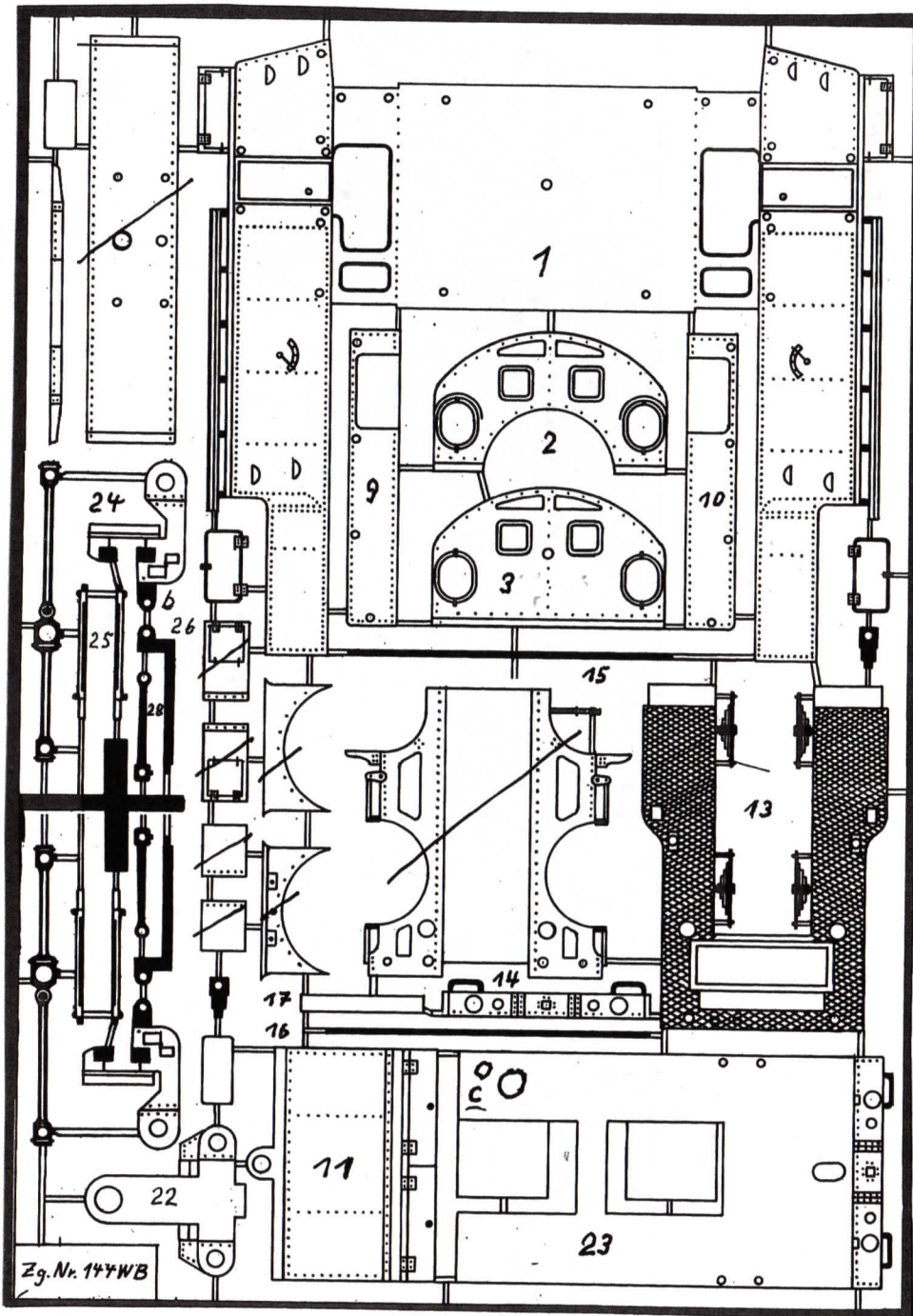


pr. T 26 + BR 97.0

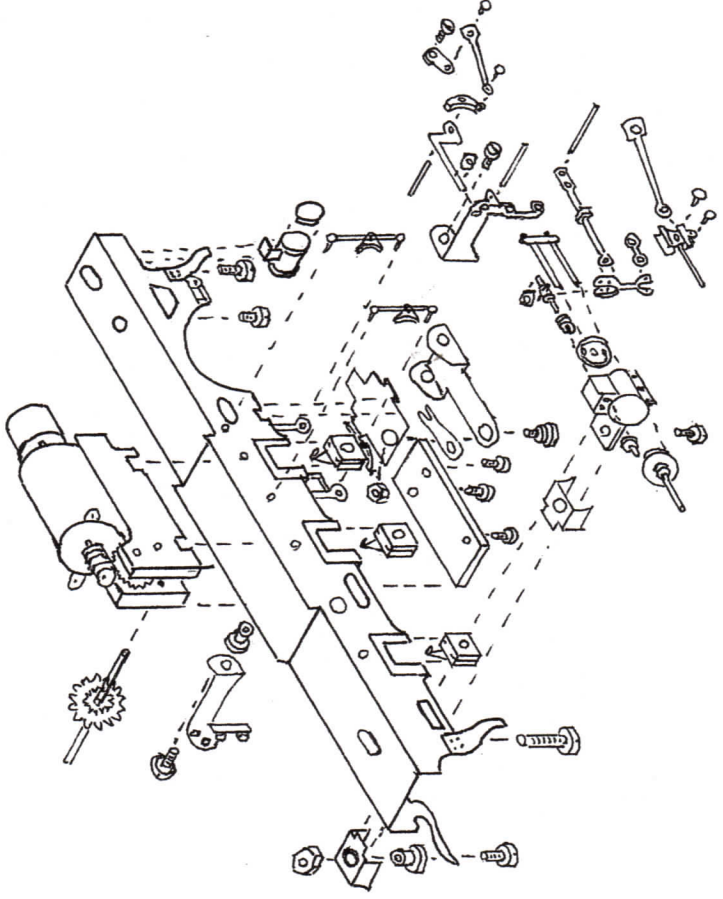
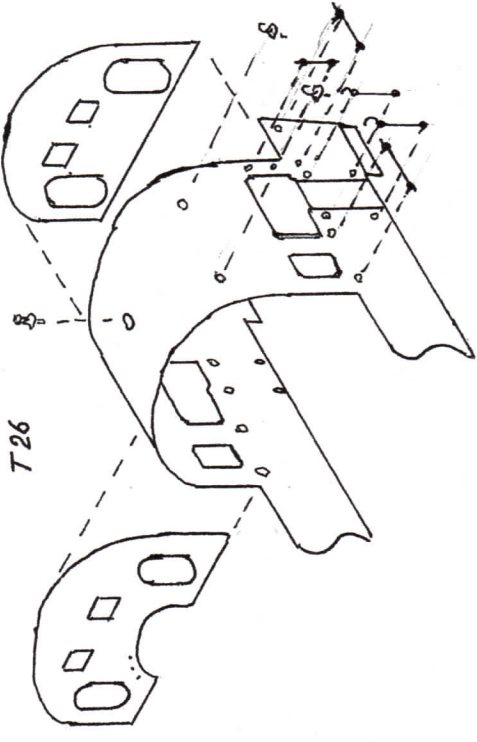


BR 97.0





T26



BR97.0

