



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

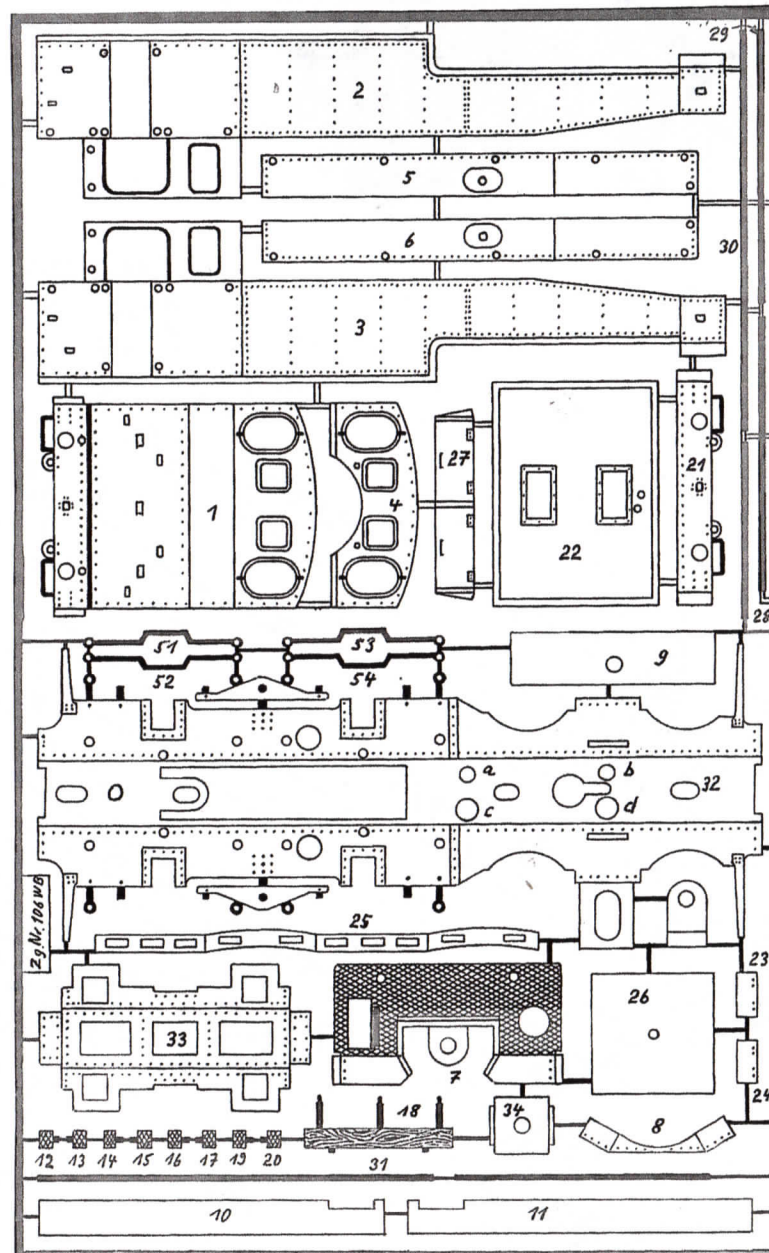
10099/10700

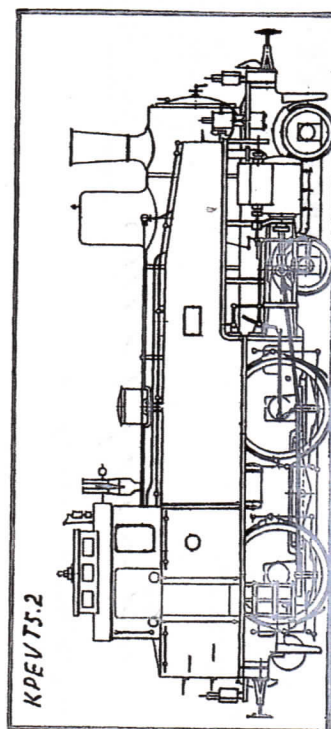
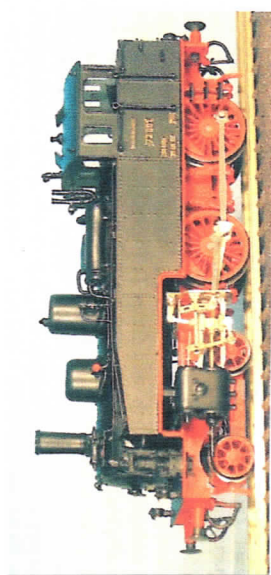
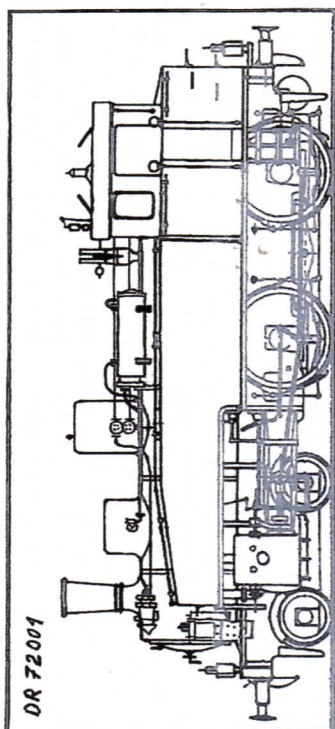
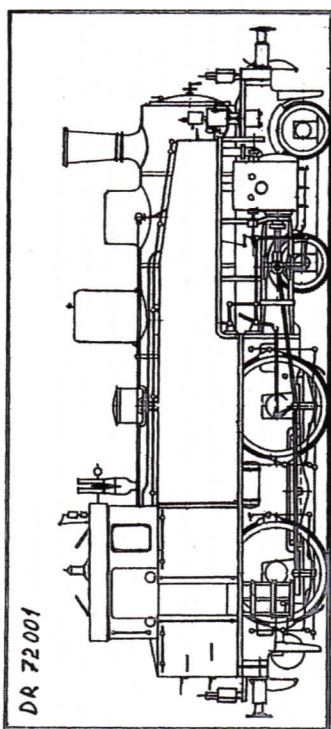
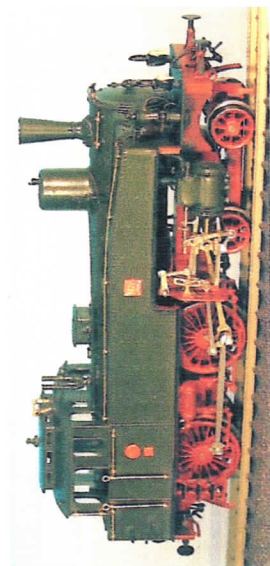
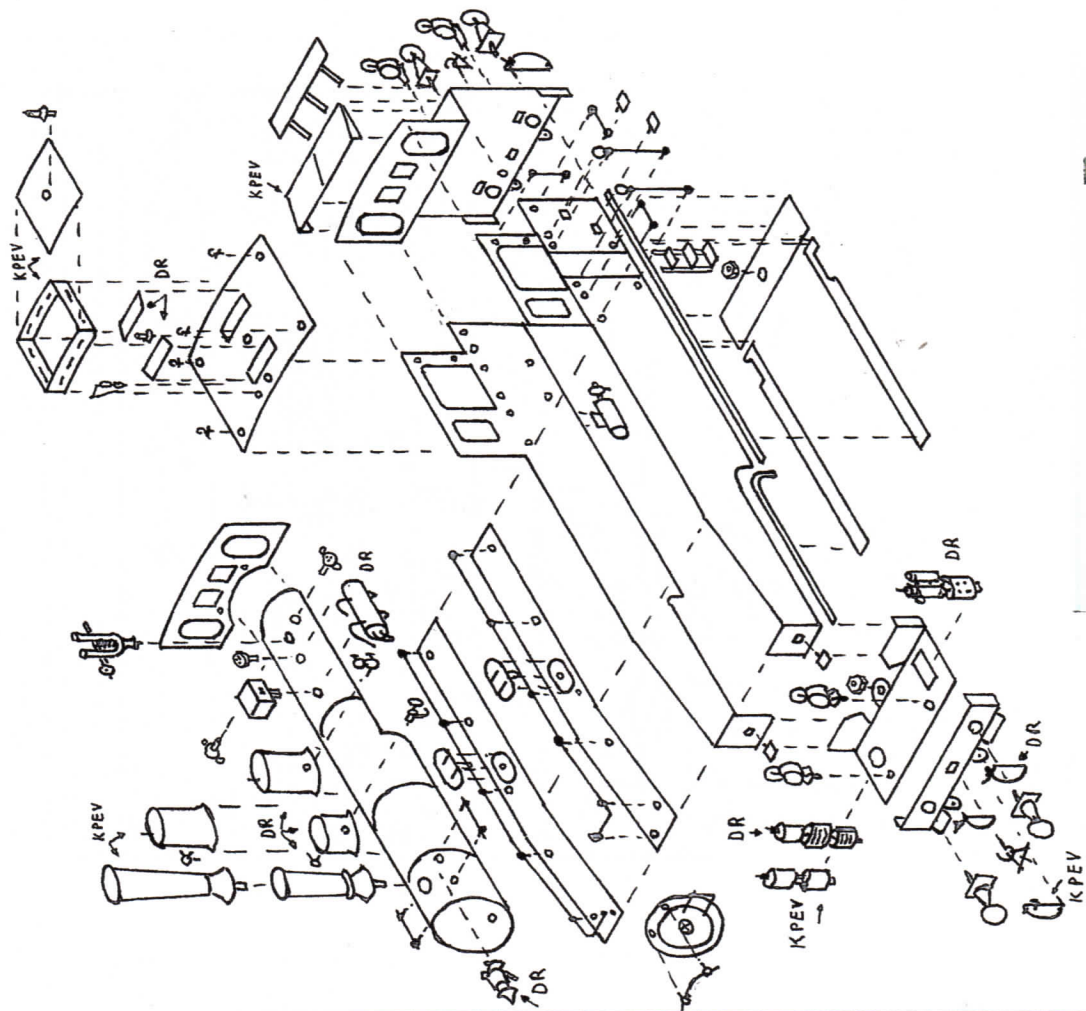
**Bauanleitung DR, BR 72 001 / KPEV pr. T 5<sup>2</sup>**

**Gehäuse**

Alle Teile werden aus der Ätzplatte ausgeschnitten und entgratet. Bei den Gussteilen werden die Angüsse abgetrennt. Zuerst wird die Rückwand (1) an den Knicklinien gebogen und mit den Seitenwänden (2+3) verbunden. Dann wird die Stirnwand (4) eingelötet. Es folgen die Wasserkastenoberteile (5+6). Die Stirnteile der Wasserkästen werden umgebogen und ebenfalls verlötet. Der vordere Umlauf (7) wird an den Knicklinien gebogen und mit der ebenfalls verlobten Kesselstütze (8) verbunden. Danach wird dieser Teil vorn bündig unter den Kessel gelötet. **Achtung!** Bitte unbedingt darauf achten, daß das Teil so verlötet wird, daß die Bohrungen am Kessel oben mittig sitzen. Danach wird der Kessel eingepaßt und in der Führerhausstirnwand, der Umlauf unter den Stirnteilen der Wasserkästen verlötet. Im hinteren Boden (9) wird eine M2-Mutter eingelötet und der Boden hinten unten, fast bündig mit der Mutter nach innen im Führerhaus befestigt. Es ist drauf zu achten, daß dies zusammen mit der vorderen Auflage des Fahrwerks eine waagerechte Stellung des Modells ergibt. An den Boden können nun anschließend seitlich die Abdeckungen (10+11) mit den Aussparungen unter den Türen angebracht werden. Jetzt werden am Tender seitlich die Tritte (12,13,14+15) und hinten die Tritte (16+17) sowie der große Tritt (18) mit den zuvor schräg abgeboenen Stützen in die Aussparungen gesteckt und verlötet. Die Tritte (19+20) gehören in die Stirnseiten der Wasserkästen. Das vordere Kopfstück (21) wird nun an den Seiten gebogen und unter dem Umlauf verlötet. Jetzt können alle Griffstangen angebracht werden. Die Führerhausaufstiege werden unter den Türen verlötet. Erst dann wird das vorgebogene Dach (22) angelötet. In der DR-Version werden über den Öffnungen die Luftklappen (23+24) angebracht. In der KPEV-Version werden die Dachlüfterseitenteile (25) mit dem vorgeboenen Lüfterdach (26) verbunden, der Lampenlüfter in der Bohrung verlötet und dann der Lüfter auf dem Dach so verklebt, daß die Öffnungen abgedeckt sind. Das Teil (27), die Kohleabdeckung, wird an den Seiten gebogen und hinten auf den Kohlekasten gesetzt. Die unteren Umlaufkanten (28+29) vorn und (30+31) hinten werden gebogen und angelötet. Nun können weitere Gussteile angebracht werden. An den Kopfstücken: Kupplungen, Bremskupplungen, Laternen und Puffer. Am Kessel von vorn: Rauchkammertür mit Griffstange, Kamin, seitlich auf der Rauchkammer: Griffstangen. KPEV: auf dem ersten Kesselschuss hoher Dampfdom, DR: niedriger Dom und dahinter hoher Dom, dann Sandkasten, Waschlucke ohne Zuganker und Sicherheitsventil, seitlich zwei Waschlucken mit Zuganker, auf den Wasserkästen in den Bohrungen die Wasserkastendeckel, auf dem Dach vier Dachhaken, Pfeife und Lampenlüfter. Die Luftpumpe kommt vorn rechts auf den Umlauf. Die DR-Version erhält links auf dem Kessel, 9mm vor dem Führerhaus, den Vorwärmer. Der Generator sitzt links neben dem Kamin, der Steuerluftbehälter kommt rechts unten vor das Führerhaus. Der vordere, niedrige Dom bekommt rechts ein Kugelventil mit Leitung zur Luftpumpe und Anstellstange zum Führerhaus, links ein Speiseventil mit Leitung zum Vorwärmer. Der hohe Dom erhält links ein Doppelventil mit Leitungen zur Speisepumpe und Generator und Anstellstangen zum Führerhaus. Der Sandkasten erhält auf jeder Seite zwei Sandleitungen. Bei der KPEV-Version erhält lediglich der hohe Dom rechts ein Kugelventil mit Leitung zur Luftpumpe und Anstellstange zum Führerhaus.

Danach kann das Gehäuse gereinigt und lackiert werden, DR schwarz RAL 9005, Kopfstücke rot RAL 3002, KPEV braungrün RAL 6008, Kopfstücke rotbraun RAL 8012.





## Fahrwerk

Zuerst wird der Rahmen (32) gebogen und an den Knicklinien mit Lot verstärkt. Die Gleitplatte für das Drehgestell wird ebenfalls gebogen und verlötet. Bei den Bohrungen (a+b) werden von unten Muttern angelötet, (c+d) erhalten eingeklebte Isolierbuchsen. Treib- und Kuppelachse erhalten beidseitig Bremsklötze. Die Achslager können eingesetzt und oben in die Bohrungen eingeklipst werden. Sie werden dann nachgebohrt, so, daß eine 2mm-Achswelle leicht hindurch geht. Der Hauptluftbehälter kommt hinten zwischen den Rahmen. Das Drehgestell (33) wird an den Knicklinien gefaltet und mit den Achslagern versehen. Auch diese werden so nachgebohrt, daß eine 2mm-Achswelle leicht hindurch geht. Die Platte (34) wird innen mit einer Mutter versehen und mittig auf dem Drehgestell verlötet. Danach kann alles gereinigt und lackiert werden, DR rot RAL 3002, KPEV rotbraun RAL 8012. Die Laufradsätze werden eingesetzt. Dann wird der Kuppelradsatz eingesetzt. **Achtung!** Auf 90°-Stellung achten! Danach folgt der Treibradsatz mit Getriebe, ebenfalls auf 90°-Stellung achten! Die rechte Seite eilt vor. Die Kuppelstangen (35+36) können eingesetzt werden. Alles auf Leichtigängigkeit prüfen. Nun werden die Zylinder zusammengesetzt und lackiert, DR schwarz RAL 9005, KPEV braungrün RAL 6008. Sie werden auf dem Rahmen mit M2-Senkschrauben befestigt. Auf der rechten Seite wird die Schraube in die Isolierbuchse gedreht.

## Steuerung

Die Steuerungsträger (37+38) werden an den Knicklinien nach vorn gebogen, ebenso die kleine, äußere Lasche. Die Kreuzkopfgleitbahnen (39+40) werden mit der auf der oberen Gleitbahn befindlichen Öse nach oben mit dem Steuerungsträger verlötet. Die Öse wird um 90° nach außen gedreht. In den Steuerungsträgern werden in den oberen Aussparungen von vorn die Lagerböcke der Schwingen verlötet, die Lenkerstangen (41+42) werden mit den Kreuzköpfen lose vernietet, ebenso die Schwingenstangen (43+44) mit den Gegenkurbeln und den Schwingen. Die Schieberstangen (45+46) werden zusammen mit den Schwingen mit einem Draht, der anschließend mit etwas Lot gesichert wird, in den Lagerböcken befestigt. Die Treibstangen (47+48) werden mit den Kreuzköpfen lose vernietet. In die oberen Ösen an den Steuerungsträgern werden nun die gegossenen Gabeln der Aufwerfhebel waagrecht eingelötet und die kleinen Verbindungsstangen (49+50) senkrecht eingeklipst. Nun werden die gegossenen Voreilhebel unten in die Lenkerstangen eingeklipst. In die obere Bohrung wird die Schieberstange, welche durch die Öse in den Schieber geführt wird, geklipst. Die Schieberstangen werden mit einem Draht, der innen mit etwas Lot gesichert wird, in die Voreilhebel geführt. Die Steuerungen sind auf Leichtigängigkeit zu prüfen und dann einzubauen. Es ist darauf zu achten, daß die Kolbenstangen nicht vorn in den Zylindern anstoßen. Die Steuerungsträger werden mit Senkschrauben auf dem Rahmen befestigt. Dabei wird rechts die Schraube in die Isolierbuchse geschraubt. Die Steuerungen werden nochmals auf Leichtigängigkeit geprüft. Dann erst wird der Motor mit Schwungmasse und Schnecke auf das Getriebe geklebt. Hinten wird auf den Rahmen ein Lötstützpunkt geschraubt, an den ein aus einem gebogenen 0,5mm-Draht hergestellter Schleifer für die Kuppelachse angelötet wird. Ein Kabel führt zur Plusseite des Motors. Der Schleifer für die Treibachse wird an den isolierten Steuerungsträger angelötet und ebenfalls mit Kabel zum Motor versehen. Ein Massekabel sollte vom Motorminus auf dem Rahmen verlötet werden. Das Drehgestell kann nun mit Andruckfeder von oben mit einer Bundschraube befestigt werden. Es kann eine Probefahrt durchgeführt werden. Am Gehäuse können nun die Fenster verglast und die Beschriftung angebracht werden. Beiliegende Hakenkupplungen können gebogen, schwarz lackiert und zusammen mit der Gehäusebefestigung eingeschraubt werden. Die KPEV-Version erhält noch die auf die Bremsen unten aufgesteckten äußeren Bremsgestänge (51,52,53+54), welche erst nach dem Zusammenbau lackiert und angebracht werden können.

