



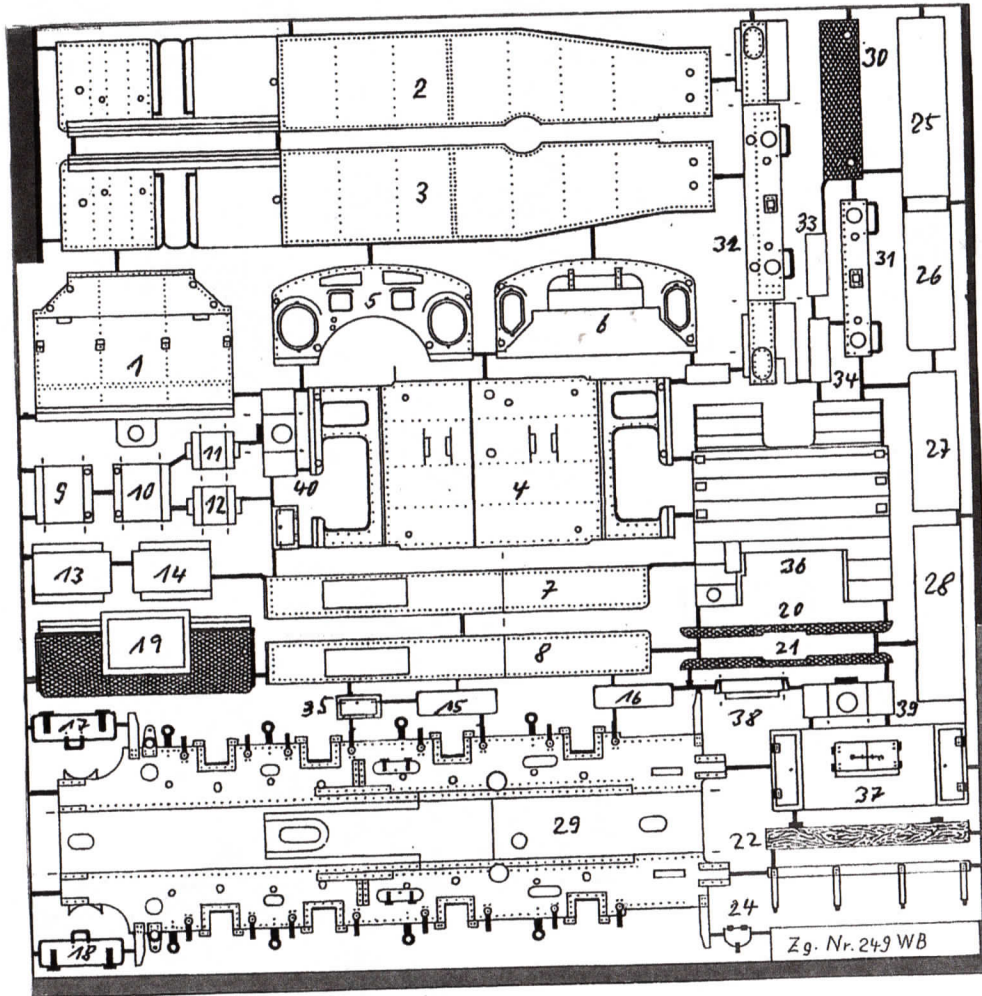
Bachmann

# westmodel

Kleinserien

Kannenhofweg 68a  
41066 Mönchengladbach  
West-Germany  
Telefon (0 21 61) 66 35 83  
Fax (0 21 61) 66 35 83  
Mobil 0172-2801709

10 778/119



Bauanleitung DR, BR 92.0/ württ. T 6

### Gehäuse

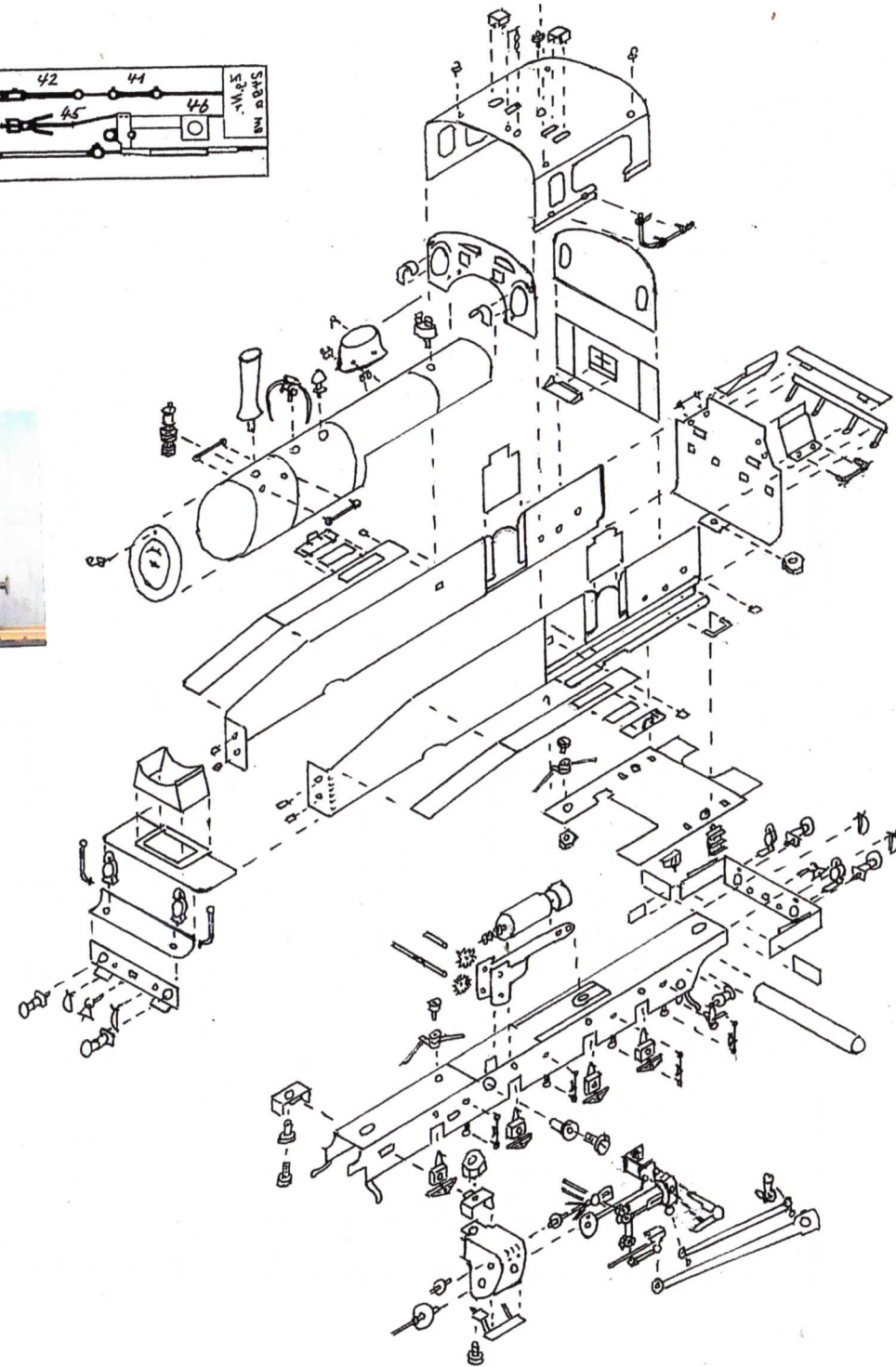
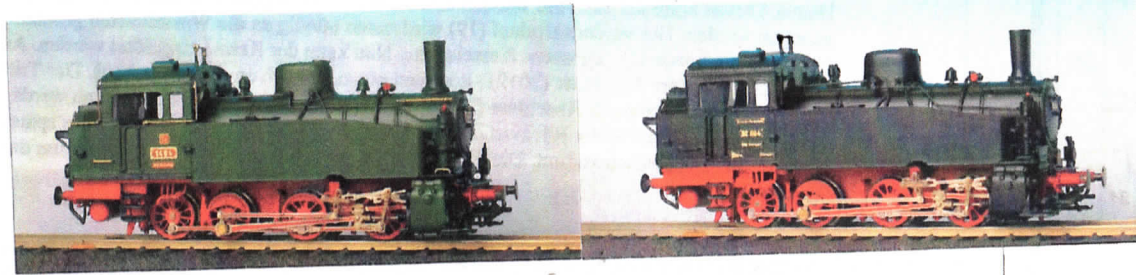
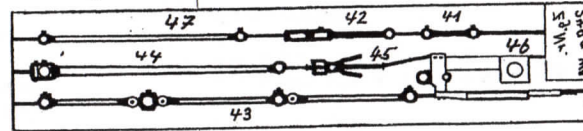
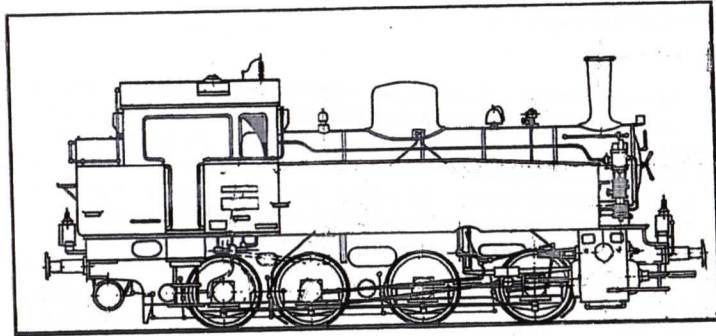
Zunächst werden alle Teile aus der Ätzplatte ausgeschnitten und bei den Gussteilen die Angüsse abgetrennt. Jetzt wird die zuvor unten mit einer M2-Mutter versehene Rückwand (1) mit den Seitenteilen (2+3) verlötet. Dann folgt das vorgebogene Dach (4), das mit seiner Stirnwand (5) und der Rückwand (6) verlötet wird. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass das Führerhaus zwischen die Seitenwände passt. Ggf. müssen die Teile 5 und 6 etwas entgratet werden. (Noch nicht einlöten!) Die Wasserkästen werden vorn an den Knicklinien umgebogen. Dann werden die Seitenteile (7+8) eingepasst und verlötet. Die oberen Seitenteile des Kohlenkastens (9+10) werden an den Knicklinien gebogen und, der Rückwand folgend, eingepasst. Nun kann das Führerhaus eingelötet werden. Auf das Dach kommen die gebogenen Lüfter (11+12). Die Türen (13+14) kommen seitlich, von innen, hinter die Türgriffe. Die Unterteile der Wasserkastendeckel (15+16) kommen auf die Markierungen auf den Wasserkästen. Darauf kommen dann die Wasserkastendeckel (17+18), deren Griffe zuvor nach oben gebogen wurden. Der vordere Umlauf (19) wird unten bündig an die Wasserkästen gesetzt. Darauf kommt oben die gegossene Kesselstütze. Nun kann der Kessel eingelötet werden. Auf geraden Sitz achten! Die Tritte (20+21) kommen unten, seitlich an das Führerhaus. Der Tritt (22) kommt zusammen mit Abschluss (23) an die Tenderrückwand. Die vier Stützen werden schräg abgebogen und in der Rückwand verlötet. Nr. 24 ist der Sandkastendeckel, der später vorn auf den Doppeldom kommt. Die Teile (25,26,27+28) bilden den unteren Abschluss der Wasserkästen.

### Fahrwerk

Der Fahrwerksrahmen (29) wird an den Knicklinien gefaltet. Er erhält vorne den gebogenen Umlauf (30) und darunter das Kopfstück (31). Hinten wird das zuvor gefaltete Kopfstück (32) mit dem Rahmen verlötet. Es ist unbedingt auf geraden Sitz zu achten! Am besten wird der Rahmen probeweise am Kopfstück montiert. Die Teile (33+34) verbinden vorn die Seitenteile des Teils 32 mit dem Rahmen (29). Der Werkzeugkastendeckel (35) kommt später auf der rechten Seite, oben, hinter den Aufstieg. Der Boden (36) kommt so auf den Rahmen, dass die Aufstiege hinter den Türen sitzen. Darauf kommt die Rückwand (37), die in dem Schlitz mit der gefalteten Kohlenschütte (38) verbunden wird. Die Zylinderhalter (39+40) kommen vorn, seitlich in die Schlitz des Rahmens.

Nun können die Gussteile montiert werden. Das vordere und hintere Kopfstück erhalten Laternen, Bremskupplungen und Vorbildkupplungen, vorne seitlich noch zwei Griffstangen. Der Kessel erhält Rauchkammertür mit Signalhalter, Kamin, rechts die Luftpumpe, oben Speiseventil, Glocke, Doppeldom mit seitlich zwei Sandleitungsanschlüssen und rechts einem Kugelventil mit Leitung zur Luftpumpe, sowie dem Sicherheitsventil. Auf dem Dach werden die Pfeife, der Lampenlüfter und vier Dachhaken angebracht. An den Wasserkästen werden seitlich zwei und vorne vier Tritte angebracht. Je ein weiterer Tritt und Griffstangen kommen links und rechts an den Kohlenkasten. Griffstangen mit Griffstangenhaltern kommen seitlich und oben an den Kohlekasten, seitlich und zur Stirnwand verlaufend an das Führerhaus, sowie beidseitig an die Rauchkammer. Eine Anstellstange verläuft vom Führerhaus rechts zum Kugelventil oder Doppelventil (DR), oder (württembergisch) vom Führerhaus zur Luftpumpe. Der Boden wird unter den Türen mit den Aufstiegen und davor mit den Injektoren versehen. Der Rahmen (29) erhält hinten einen Luftbehälter und seitlich Bremszylinder. Nun können die Achslager eingesetzt, oben mit dem Stift eingeklemmt und dann nachgebohrt werden. Die Bremsklötze werden eingesetzt. Die Zylinder werden zusammengebaut und dabei vorne und hinten mit Zylinder- und Schieberdeckeln versehen.





Das Gehäuse kann nun gereinigt und lackiert werden:  
 DR: Gehäuse, Zylinder und Umläufe schwarz RAL 9005, Fahrwerk rot RAL 3002  
 württembergisch: Gehäuse und Zylinder grün RAL 6020  
 Das Führerhaus wird verglast und die Beschriftung angebracht.  
 Zur Stromübertragung werden rechts, vorne auf dem Rahmen bei (a) und auf dem Boden bei (b) isolierte Lötstützpunkte mit Schleifern aus Draht angebracht. Der rechte Zylinderhalter und die rechte Bohrung für die Steuerung erhalten Isolierbuchsen (verkleben!). Die Radsätze können eingesetzt werden (auf 90°-Stellung achten!). Der zweite Radsatz erhält das Getriebe mit Motor. Die Zylinder werden verschraubt.

#### Steuerung

Die Steuerung wird zusammengebaut. Der Steuerungsträger (46) wird gefaltet. Die Schwinge und die Gegenkurbel werden mit der Schieberstange (47) vernietet. Die Lenkerstange (41) und die Treibstange (44) werden mit dem Kreuzkopf vernietet. Im Voreilhebel (Gussteil) werden oben die Schieberschubstange (42) und darunter der Schieberkreuzkopf (45) mit Draht beweglich verlötet. Die Lenkerstange wird später unten mit dem Voreilhebel verklemmt. Der Schwingenträger (Gussteil) nimmt mit dem dünnen Bolzen die Schwinge und darin, die Schieberschubstange (42) auf. Der dickere Bolzen wird in der hinteren, größeren Bohrung des Steuerungsträgers verlötet.  
 Nachdem die Kuppelstangen (43) eingesetzt, der Motor auf das Getriebe geklebt, sowie Motor und Schleifer angeschlossen sind, sollte ein Rollversuch unternommen werden. Wenn alles problemlos läuft, sollten die Steuerungen eingesetzt werden. Der Kreuzkopf gehört auf die Kreuzkopfgleitbahn. Der Schieberkreuzkopf (45) wird mit dem Schieber verklebt. Der Steuerungsträger (46) wird mit der im Rahmen verklebten Isolierbuchse verschraubt. Treibstange (44) und Gegenkurbel werden auf dem Treibzapfen befestigt. Das Fahrwerk sollte nun von Hand durchgedreht werden und erst dann Probe gefahren werden. Das Gehäuse wird mit je einem Bolzen vorne unten im Kessel und hinten unten im Kohlekasten mit dem Fahrwerk verschraubt.