



Bachmann

# westmodel

## Kleinserien

Kannenhofweg 68a

41066 Mönchengladbach, Germany

Telefon/Fax ++49 (0) 21 61 66 35 83

Mobil 01 72-2 80 17 09

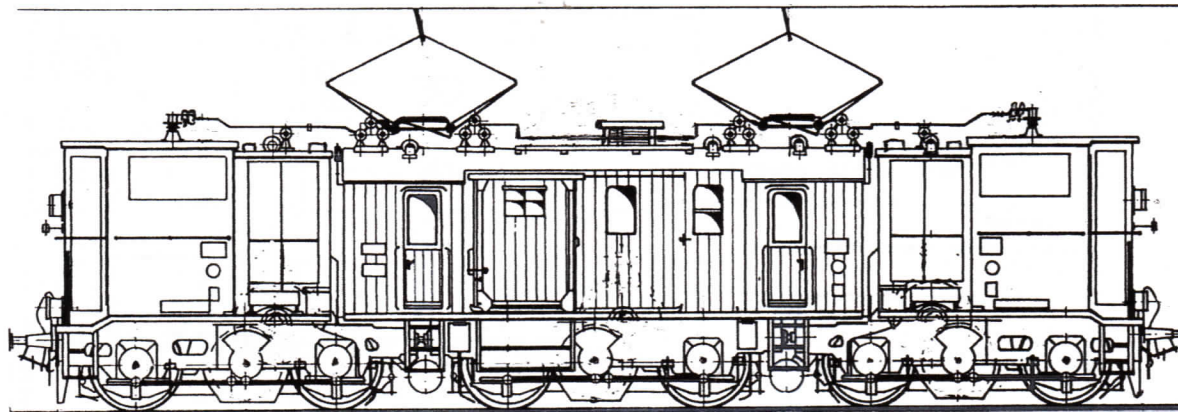
Internet: [www.westmodel.de](http://www.westmodel.de)

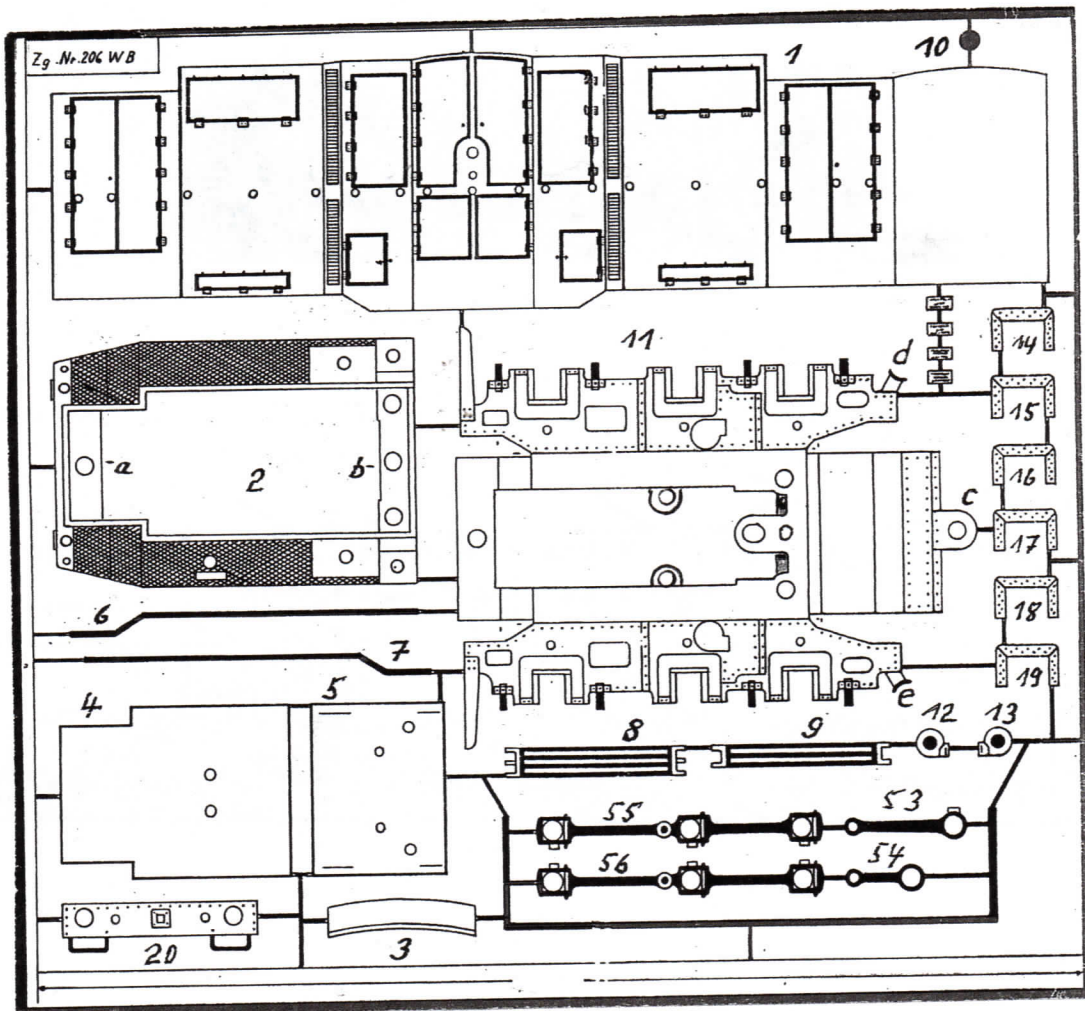
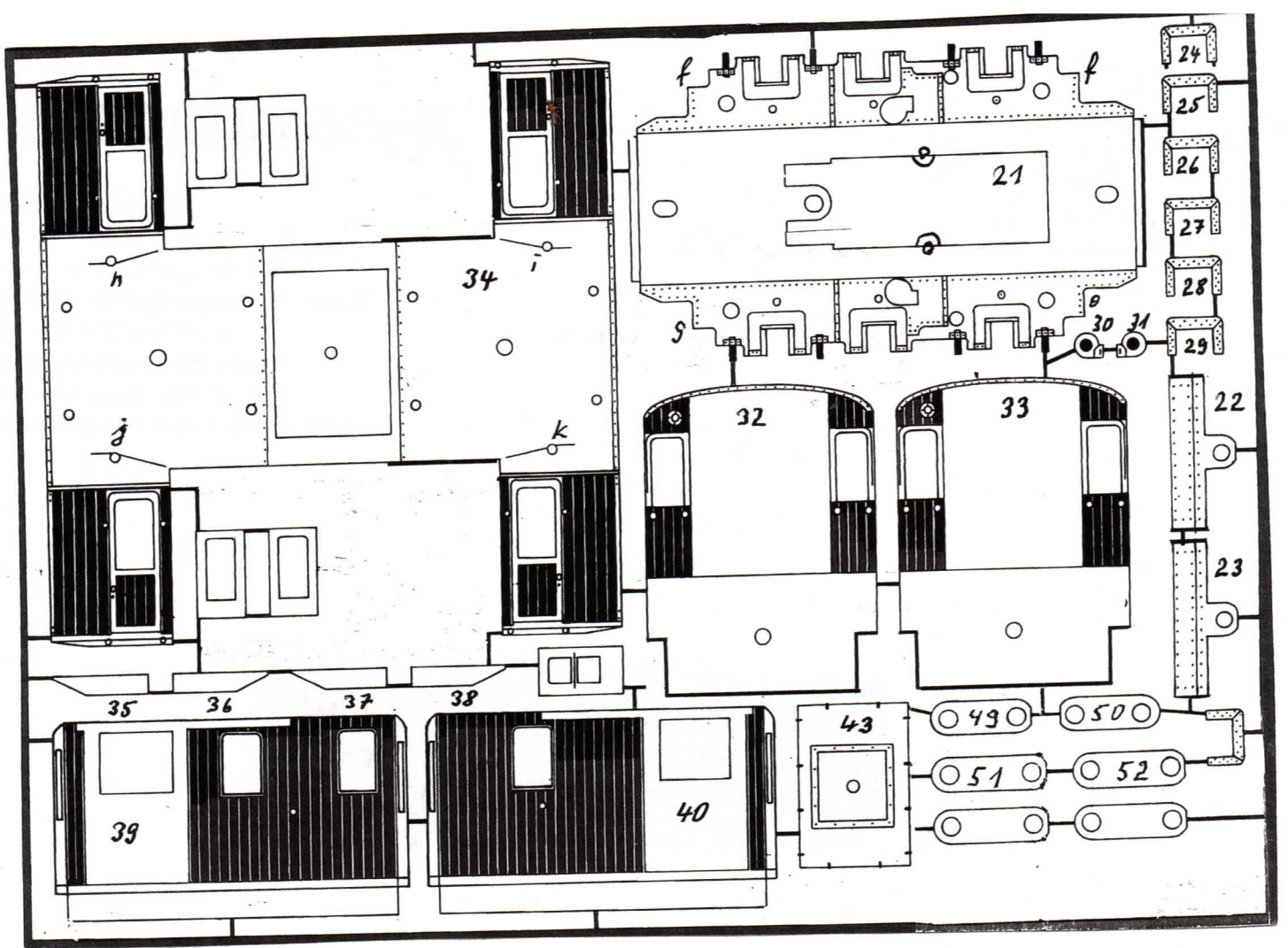
E-Mail: [westmodel@aol.com](mailto:westmodel@aol.com)

Mailbox: [webmaster@westmodel.de](mailto:webmaster@westmodel.de)

11073

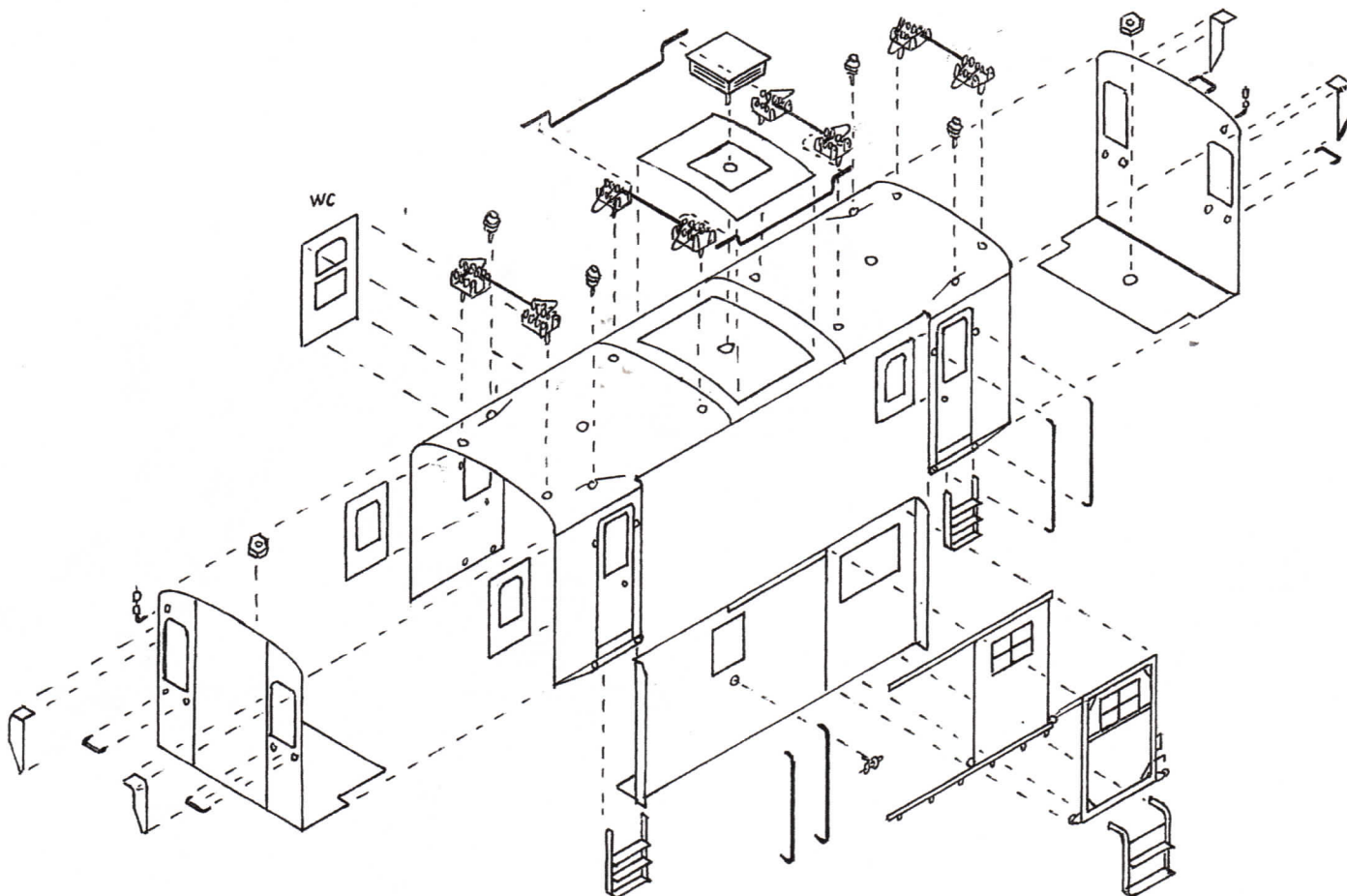
E 91 EG 540

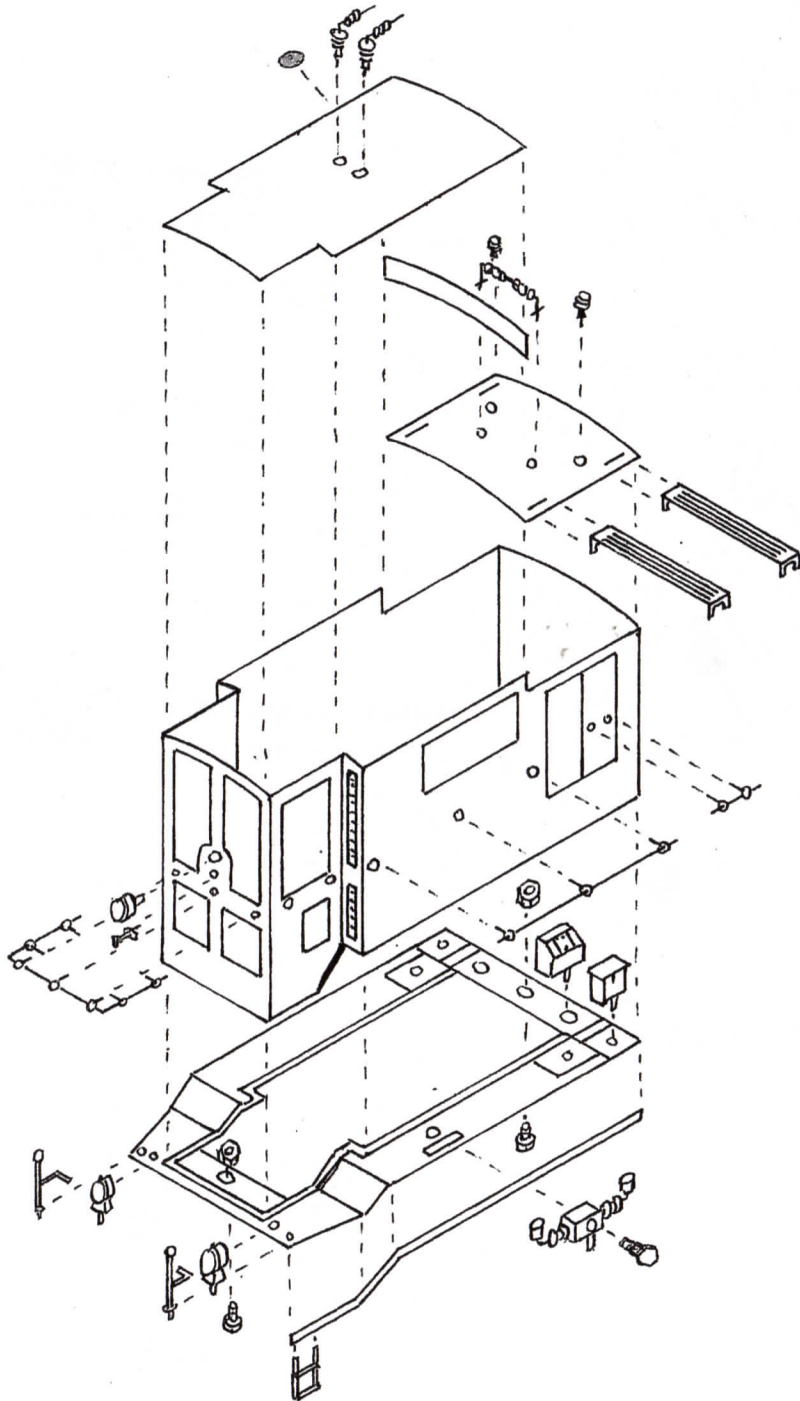




### Gehäuse Mittelteil

Die Stirnwände (32+33) werden an den Knicklinien so gebogen, dass ein Bodenteil entsteht, dann innen mit M2-Muttern versehen, an das vorgebogene Gehäuse (34) angepasst und mit diesem verlötet. Nun sollten, wegen der besseren Zugänglichkeit, zunächst die zuvor gebogenen Windschuten (35, 36, 37+38) befestigt werden. Achtung! Es sind nur halbe Schuten. Bei kleinen Radien sollten auch diese oben noch etwas gekürzt werden. Dann kommen noch Griffstangen ohne Halter unter die Stirnwandfenster und oben rechts die Pfeifen. Unter die Türen kommen die Aufstiege. Die Seitenwände (39+40) werden nun gebogen, die schmalen Endteile nach außen und die unteren Teile, als Bodenteil, nach innen. Danach werden sie an das Gehäuse angepasst und mit diesem verlötet. Die in der Ätzplatte befindlichen Packwagentüren finden keine Verwendung. Es werden die aus dünnerem Material bestehenden, extra beiliegenden Türen verwendet. Und zwar wird zunächst das Teil (41) und darüber das Teil (42) befestigt. Ein Türanschlag kommt auf die Seitenwand, danach auf der anderen Seite, analog dazu, die seitenverkehrten Teile. Unter die Türen kommen die Tritte. Achtung!! weit genug außen anbauen! Auf das Dach kommt mittig die Dachklappe (43), darauf kommt der quadratische Dachlüfter. Kleine Dachlüfter kommen bei h, i, j, k auf das dach. In die übrigen Bohrungen kommen die Siemens-Isolatoren für die Pantographen. Zwei Dachleitungen verbinden die inneren Isolatoren untereinander. Das Gehäuse kann nun gereinigt und lackiert werden. Nach der Lackierung werden zunächst die Fensterrahmen der Türfenster (44, 45, 46+47), sowie der WC-Fensterrahmen (48) eingebaut und alle Fenster mit Cellon versehen. Die Pantographen (Sommerfeldt 820) werden aufgeschraubt. Wegen der Siemens-Isolatoren kann es sein, dass je zwei Scheiben untergelegt werden müssen. Wer will, kann sich auch den SBS 9 von Piko (Best.Nr.:15151) beschaffen. Auch dort müsste ein Halter angebaut werden. wenn die Motoren angeschlossen sind, sollte nochmals überprüft werden, ob alle Motoren in einer Richtung laufen. Wer will, kann zumindest die Plusseite der Teile untereinander verbinden. Die Gehäuse können ggf. noch mit Blei beschwert werden. Sodann werden die Gehäuse auf die Fahrwerke gesetzt und die Fahrluftpumpen der Endteile mit den Kuppelstangen an die Blindwellen angeschlossen. Achtung! Das Gehäuse des Mittelteils muss so aufgestzt werden, dass die Packwagentür über dem kurzen Teil der Kuppelstange sitzt. Je nach Kurvenradius können längere oder kürzere Kupplungen (49, 50, 51+52) zwischen den Lokteilen verwendet werden. Diese werden mit Bundschrauben verschraubt. Die Beschriftung kann angebracht werden: DR jeweils neben der rechten Tür, KPEV Mittelteil 545a an der rechten Tür, Endteile 545b und 545c, darunter jeweils EG.





### Bauanleitung E 91<sup>3</sup>/pr. EG 545

#### Vorlaufgestell, Gehäuse

Alle Teile werden aus der Ätzplatte ausgeschnitten. Zuerst wird das Gehäuse (1) an den Knicklinien, der Zeichnung entsprechend, gefaltet. Am Boden (2) werden bei a+b zwei M2-Muttern aufgelötet. Dann wird der Boden an das Gehäuse angepasst und mit diesen verlötet. Jetzt wird die Dachzwischenwand (3) eingesetzt. Danach können die Dächer (4+5) angebracht werden. Die Umlaufleisten (6+7) gehören seitlich unter die Außenkante des Bodens. Die Dachlaufbretter (8+9) werden an den Enden umgebogen und kommen an die Markierungen auf das hintere Dach (5). Der schmalere Gehäuseteil erhält umlaufend eine Griffstange mit Haltern. Seitlich folgt jeweils eine längere und eine kurze Griffstange. Die Stirnwand erhält unten zwei größere und oben eine kleine Laterne, darunter eine Signalstütze. Neben die unteren Laternen kommen Rangierhaltestangen mit Stütze. Darunter kommen Rangiertritte. Hinten kommen auf den Umlauf beidseitig je zwei Sandkästen. Da die Leistung des Kompressors nicht ausreichte, erhielten die Loks sogenannte Fahrluftpumpen. Bei unserem Modell kommen sie links auf den Umlauf und werden mit den Pleuelstangen (53+54) angetrieben. Auf dem Dach sitzen zwischen den Dachlaufbrettern zwei Lüfter und ein Querisolator. Hier ist auch die einzige Abweichung zwischen den beim Vorbild tauschbaren Vorlaufgestellen. Ein Gestell besitzt den Hauptschalter und hat daher auf dem vorderen Dach zwei Isolatoren mit zwei Leitungen über dem Querisolator zum Mittelteil. Die Leitungen sind hinter den Isolatoren mit 4 Windungen gerollt. Das andere Vorlaufgestell besitzt nur eine Leitung, die andere Bohrung wird mit dem Teil (10) verschlossen. das Gehäuse kann nun probeweise auf das Fahrwerk geschraubt werden.

#### Lackierhinweise

DR E 91<sup>3</sup>: Dach grau RAL 7011, Gehäuse grün RAL 6020, Rahmen, Laternen und Griffstangen schwarz RAL 9005, Isolatoren rot RAL 3004, Dachleitungen rot RAL 3002, Fensterrahmen beige RAL 2010.

KPEV pr. EG 545: Dach grau RAL 7011, Gehäuse: Mittelteil braun RAL 8003, Endteile braungrün RAL 6008, Rahmen rotbraun RAL 8012, Dachleitungen rot RAL 3002, Isolatoren grün RAL 6024, Fensterrahmen beige RAL 2010

**Vorlaufgestell, Fahrwerk**

Der Fahrwerksrahmen (11) erhält bei der Lasche c eine Mutter, sodass diese später innen liegt. Dann wird der Rahmen an den Knicklinien gefaltet, wie aus der Zeichnung ersichtlich. Die Teile (12+13) kommen seitlich auf den Rahmen. Die Rahmenverstärkungen (14, 15, 16, 17, 18+19) werden an den Achslagerführungen angebracht. An die Halter d + e kommt ein Luftbehälter. Jetzt kann die Pufferbohle (20) vorn bündig angesetzt werden. Die Rangiergriffe werden ca. 45° nach vorne gebogen. Nun können die Achslager eingesetzt werden, sodass der obere Stift in die Bohrung einrastet. Sie werden anschließend mit einem 2mm-Bohrer durchgehend nachgebohrt und so bearbeitet, dass eine 2mm-Achswelle leicht hindurchgeht. Die Pufferbohle erhält nun Kupplung, Bremskupplungen und Puffer. Danach kann der Rahmen lackiert werden. Jetzt werden auf die Achswellen einseitig die Hall'schen Kurbeln aufgesetzt, die mit dem großen Gegengewicht wird die Blindwelle. Die beiden hinteren Achswellen können nun, bei gleichzeitigem Aufschieben der Räder, eingesetzt werden. Rad-Innenmaß = 14,2mm. Bei der vorderen Achswelle wird gleichzeitig auch noch das Getriebe mit Zahnrad aufgeschoben. Danach werden auf der Gegenseite die Kurbeln aufgeschoben, ggf. etwas Klebstoff verwenden. Achtung auf 90°-Stellung achten! Die Kuppelstangen (55+56) können nun angeschraubt und alles auf Leichtgängigkeit geprüft werden. Das Getriebe wird hinten durch die Lasche lose!! mit einer Schraube befestigt. Die Schraube im Getriebe mit etwas Klebstoff fixieren. Nun kann auf der isolierten Radseite, unter dem Rahmenboden, eine Isolierbuchse geschraubt werden. Ein daran angelöteter 0,5mm-Draht bildet den Schleifer auf den Rädern. Der zuvor etwas aufgerauhte Motor kann nun auf das Getriebe geklebt und angeschlossen werden, plus an den Schleifer.

**Mittelteil Fahrwerk:**

Hier nur die Abweichungen vom Endteil: Der Rahmen (21) wird an den Knicklinien gebogen. Die Winkel (22+23) werden abgewinkelt, innen mit M2-Muttern versehen und bei f + g mit dem Rahmen verlötet. Die Rahmenverstärkungen (24, 25, 26, 27, 28 + 29) werden angebracht und ebenfalls die Teile (30 + 31) auf den Rahmen gesetzt. danach wird mit dem Mittelteil wie mit dem Fahrwerk des Vorlaufgestells verfahren.

