

Gehäuse

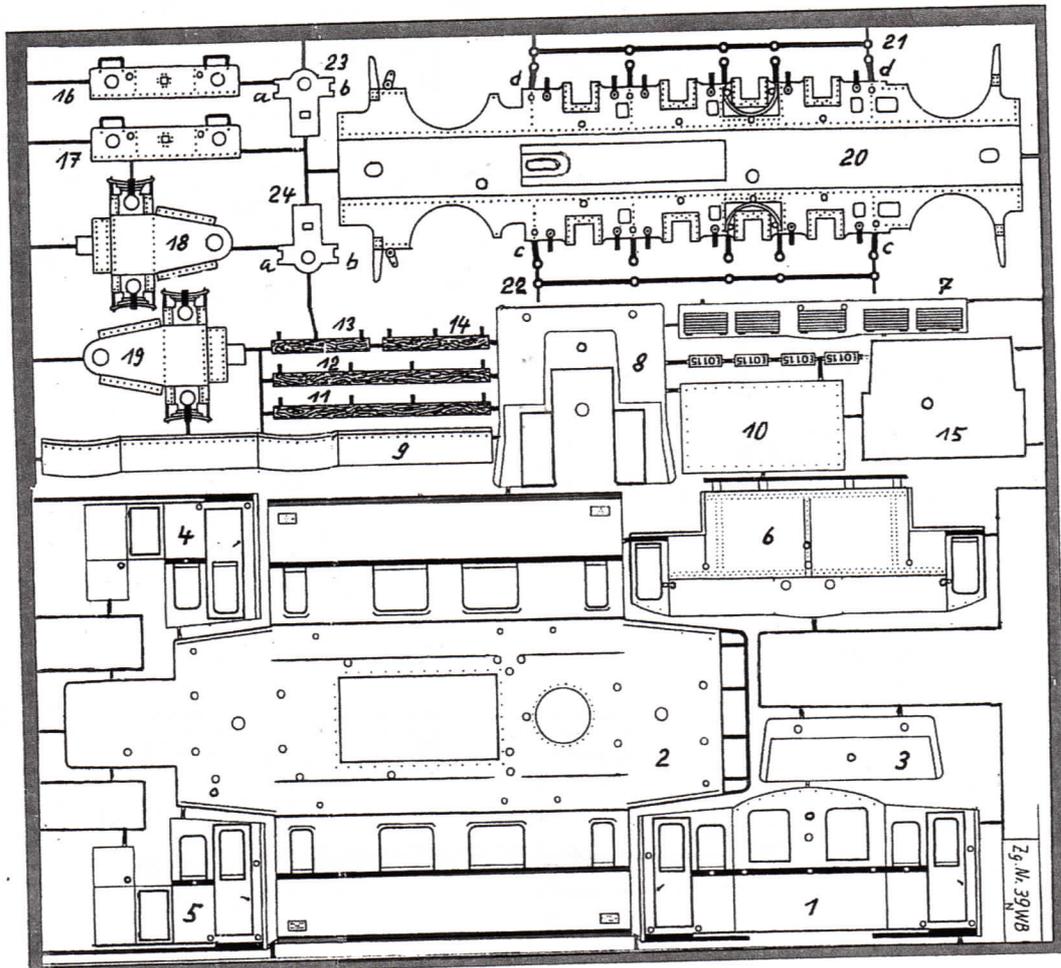
Zuerst wird der Führerstand (1) in das vorgebogene Gehäuse (2) eingepasst und verlötet. Auf dem Boden (3) wird eine Mutter verlötet. Dann wird der Boden bis zur Markierung in die Schlitz des Führerstandes (1) geschoben und damit verlötet. Die Seitenteile (4+5) des anderen Führerstandes werden nun mit dem Gehäuse verbunden und die Vorbauten an den Knicklinien gebogen. Anschließend wird der vorgebogene Trafovorbau (6) an den Knicklinien der Fenster gebogen, an die Seitenteile (4+5) angepasst und mit diesen und dem Dach verlötet. Das Gehäuseteil (7) mit den Kühlschlitzen wird in etwa 1mm Abstand vom Trafovorbau (6) am Dach bündig verlötet. Der Boden (8) wird ebenfalls mit einer Mutter versehen, bis zu den Markierungen in die Schlitz der Seitenteile geschoben und mit diesen verlötet. In die Öffnung auf dem Dach kommt der zuvor gebogene Aufbau (9), der anschließend mit dem Dach (10) verschlossen wird. Die Dachlaufbretter (11, 12, 13+14) kommen an die Markierungen auf dem Dach. Der Boden (15) kommt zur Abdeckung auf das Fahrwerk am vorderen Führerstand, die Kopfstücke (16+17) unter die Böden vor den Führerständen. Dabei werden die Rangierhandgriffe schräg nach vorn gebogen. Die Kopfstücke werden mit Puffern, Schraubenkupplung und, je nach Ausführung, mit Bremskupplungen versehen. Die Laufgestelle (18+19) werden an den Knicklinien gebogen, verlötet und ggf. mit einer Hakenkupplung versehen.

Auf das Dach kommen Pfeifen, Querisolatoren für die Pantographen, Dachhaken, Einzelisolatoren, Heizkessel mit Sicherheitsventil sowie Dachleitungen. Siehe hierzu auch die Zeichnung. Ein Sicherheitsgitter kommt unter das Dach, vor den vorderen Führerstand. Die Aufstiege kommen unter die Türen, die Laternen auf die Böden vor den Führerständen, die Steuerluftbehälter jeweils rechts und links unter die Führerstände. Die Stirnwände erhalten oben eine Laterne und darunter einen Signalhalter. Um den vorderen Führerstand verläuft eine Griffstange. Die Türen erhalten ebenfalls Griffstangen, die am hinteren Führerstand auch weiter auf dem Kasten verlaufen. Eine weitere Griffstange verläuft um den Kühlkasten am Trafoaufbau. Der Lokkasten kann probeweise auf das Fahrwerk gesetzt werden. Nach einer gründlichen Reinigung kann lackiert werden. DR: Dach grau RAL 7011, Lokkasten grün RAL 6020, Boden, Kopfstücke, Laternen und Aufstiege schwarz, Dachlaufbretter braun, Isolatoren rot RAL 3004, Leitungen RAL 3002. KPEV: abweichend Lokkasten RAL 6008, Kopfstücke RAL 8012, Isolatoren grün. Die Pantographen können aufgesetzt werden (bei Oberleitungsbetrieb isolieren!). Die Cellonfenster können eingeklebt werden. Unterhalb der Fenster kann das Modell mit Blei beschwert werden. Zuletzt wird die Beschriftung angebracht, am Fahrwerk die Vorlaufgestelle mit Andruckfedern eingesetzt, das Gehäuse montiert und das Modell probegefahren.

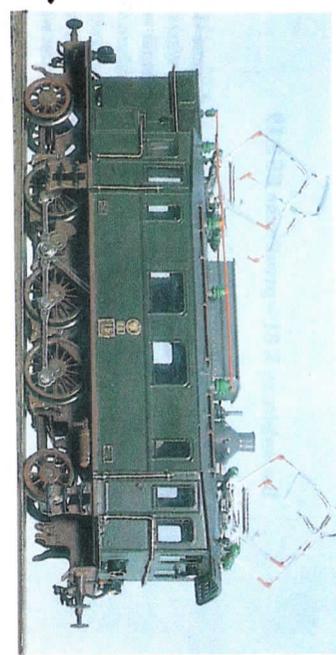
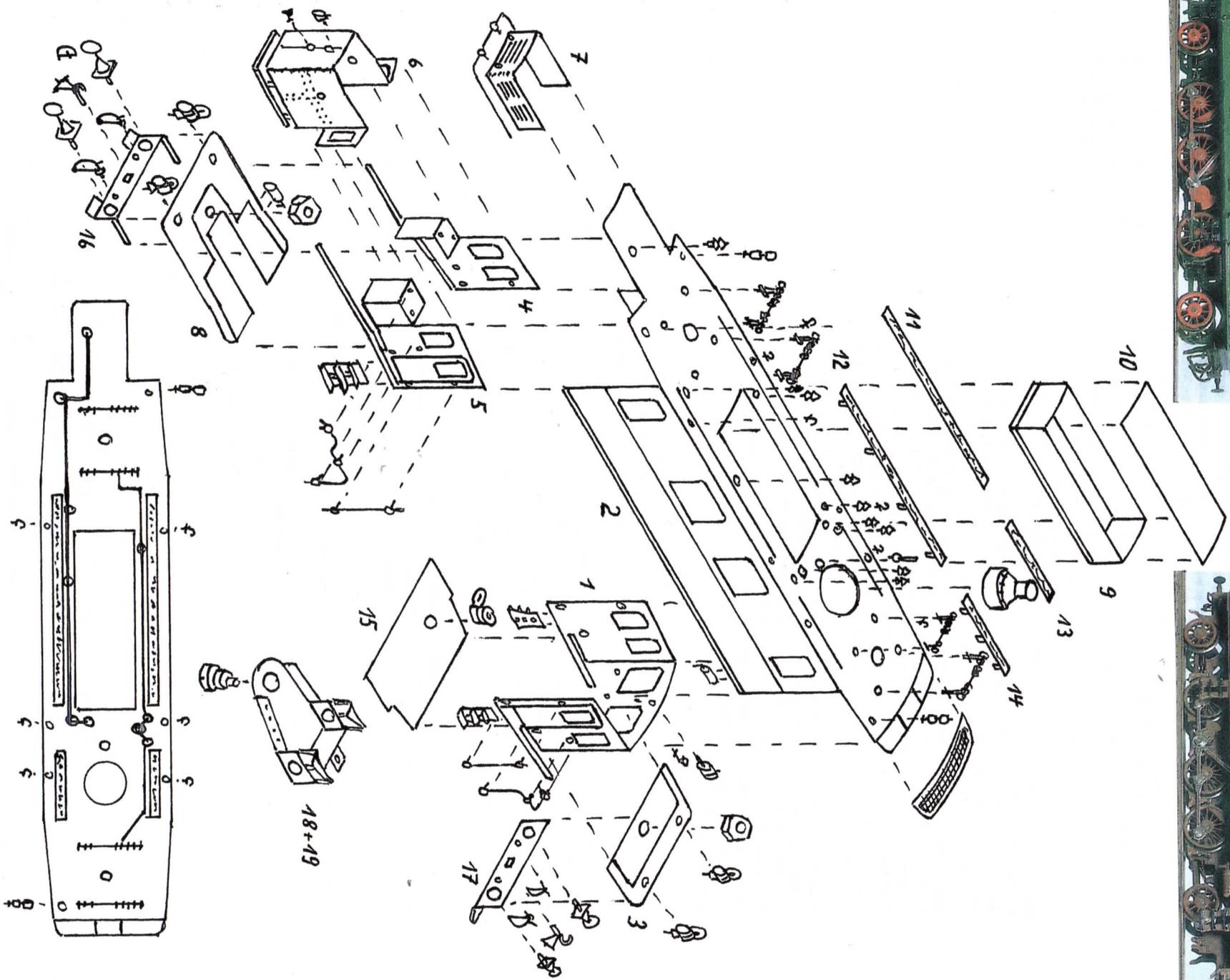
Kannenhofweg 68a
D-41066 Mönchengladbach
Telefon (0 21 61) 66 35 83
Fax (0 21 61) 66 06 82
Mobil (0 172) 28 01 70 9



11082
11083



Zg. N. 391/88
GM N. 391/88



Fahrwerk

Der Rahmen (20) wird an den Knicklinien gebogen. Die Drehpunkte (23+24) für die Laufgestelle (18+19) werden mit Muttern versehen und mit Gabeln (a+b) zwischen den Haltern (c+d) verlötet. Die Achslager werden in die Führungen eingepasst und so eingeführt, dass die obere Lasche in der oberen Bohrung einrastet. Das Blindwellenlager hat keine Tragfeder. Im eingebauten Zustand werden die Achsbohrungen mit 2mm nachgebohrt. Jetzt werden die Bremsklötze eingesetzt, zwischen die Kuppelräder kommt der Doppelbremsklotz, neben der Blindwelle werden die oberen Halter der Klötze gekürzt und die Klötze nur unten verlötet. Die Bremszugstangen (21+22) werden innen an den Haltern angelötet. Der Rahmen wird gereinigt und lackiert. DR: schwarz, KPEV: RAL 8012. Der Motor erhält Schnecke (an der Klemmen-seite) und Schwungrad. Das Getriebe wird oben mit dem Doppelzahnrad versehen, großes Rad rechts, siehe auch Motorlage. Nun werden alle Radsätze und die Blindwelle eingesetzt, verzahnte Achswelle für das Getriebe (unbedingt auf 90°-Stellung achten) Angetrieben wird die mittlere Kuppelachse. Das Getriebe wird eingesetzt und an der hinteren Lasche mit einer Schraube befestigt. Achtung, die Schraube darf nicht fest angezogen werden, das Getriebe muss lose bleiben und wird nur unten an der Achswelle geführt. Die Kuppelstangen werden angebracht, Steckbolzen in die Räder, Gewindebolzen in die Blindwelle. Das Fahrwerk wird nun auf Leichtgängigkeit geprüft. Die Isolierbuchsen (e+f) werden eingesetzt und mit 0,5mm Messingdraht als Kontaktschleifer versehen. Zuletzt wird der Motor aufgeklebt und ange-schlossen, Plus an die Schleifer, Minus an Masse. Auf die richtige Drehrichtung achten! Das Fahrwerk wird nun probebefahren. Die Laufgestelle mit Andruckfedern werden eingesetzt. Das Gehäuse wird aufgesetzt und das Modell erneut probebefahren.

