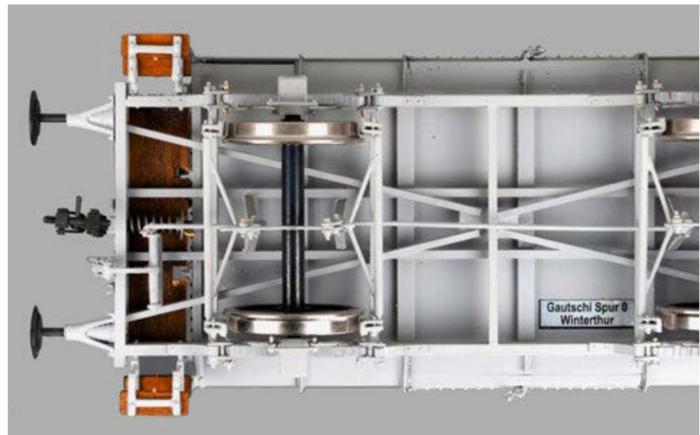




Die Unterseite des Wagens in der Ausführung mit der durchgehenden Hauptbremseleitung.



Details der Achse mit dem Bremsgestänge an einem Wagen ohne durchgehende Hauptbremseleitung.

den folgenden Arbeiten sicherzustellen, schieben wir ein Stück Blech, Karton oder Holz zwischen die Lauffläche und den Bremsklotz. Die geätzte Verbindungsstange (Pos. U50) wird mit dem Ende, welches nur über ein Loch verfügt, an den inneren Bremswippen am untersten Loch festgeschraubt. Das andere Ende mit den vier Löchern wird provisorisch in der anderen Aufhängung befestigt. Wir pressen nun die beiden Hälften der Bremsanlagen leicht zusammen, ziehen die Schrauben soweit notwendig nach und fixieren die Muttern mit wenig Lot. Nicht angelötet wird die Befestigung der Verbindungsstangen, damit wir

die Radachse wieder demontieren und nach der Farbgebung erneut einbauen können. Ebenfalls angelötet werden die Achsen der Aufhängungen und die Aufhängungen. Wir können nun die Radsätze wieder ausbauen, und falls wir keine alten verwendet haben, sauber reinigen (Lötwasser) und leicht einölen. Die Bremsstange (Pos. U50) mit der vorbereiteten Öse wird nun so abgelängt, dass sie zwischen die beiden langen Bremswippen passt (oberste Löcher). Sie kann nun mit den Schrauben, Muttern und UScheiben fixiert und angelötet werden. Die Fixierstange hinten (Pos. U51) wird so abgelängt, dass sie mit der Öse an den kurzen

Bremswippen hinten festgeschraubt und am Pufferbalken hinten (Pos. U10) angelötet werden kann.

Modell mit Bremserhaus

Die gegossene Führung der Stangenpuffer (Pos. U61) wird mit Unterstützung der dafür vorgesehenen Bohrungen in den Pufferbalken positioniert und angelötet. Die gegossenen Träger für die Trittbretter (Pos. U110) werden an den Längsträgern, ebenfalls mit Unterstützung der dafür vorgesehenen Bohrungen angelötet. Der Schakenbock, der sich in der Nähe der Strebe der Träger befindet, wird mit nasser Watte abgedeckt, sodass er sich bei den Lötarbeiten nicht löst. Die Hautbremskurbel (Pos. U80) wird im Abstand von 7,5 mm zur Kuppelungsführung (Pos. U02) angelötet. Der Abstand der Oberkante Flansch für die Befestigung an der Front des Bremserhauses und der Oberkante des Pufferbalkens muss 19,0 mm betragen. Nun passen wir noch die Verbindungsstange zwischen Hauptbremskurbel und Bremsmechanik (Pos. U81) ein. Das eine Ende des dafür vorgesehenen Rundprofiles wird rechtwinklig abgekröpft und im Umlenkhebel der Kurbel eingeführt. Ist die Stange abgelängt, können wir diese am Umlenkhebel und an den Bremswippen anlöten.

Das Bremserhaus besteht aus Holzteilen (Wände) und Messingprofilen. Zuerst setzen wir in den Eckprofilen (Pos. U88, U89, U91 und U92) und im Vertikalprofil (Pos. U90) die Rundkopfnieten ein, Durchmesser Kopf 0,7 mm und Schaft 0,5 mm (Pos. U93). Verlötet werden diese von der Innenseite der Profile, dann abgeschnitten und verschliffen. An die Seitenwand (Pos. U83) kleben wir mit Sekundenkleber die Eckprofile kurz (Pos. U91 und U92) an. Der Profilschenkel ohne Nieten muss auf der Seitenwand sein. An der Rückwand (Pos. U84) und der Front (Pos. U82) leimen wir unterhalb der dritten Rille auf der Innenseite die beiden Träger für die Sitzbank (Pos. U97) an. Das Eckprofil lang links hinten (Pos. U88) wird nun an die Rückwand angeleimt. Die Nieten in den Profilen sind auf die Rillen auszurichten. Nun kleben wir die beiden Wände an die Seitenwand. Dann kleben wir die Frontwand und die Rückwand an die Seitenwand an. Das Eckprofil lang links vorn (Pos. U89) und das Vertikalprofil links vorn (Pos. U90) können nun ebenfalls angeleimt werden.