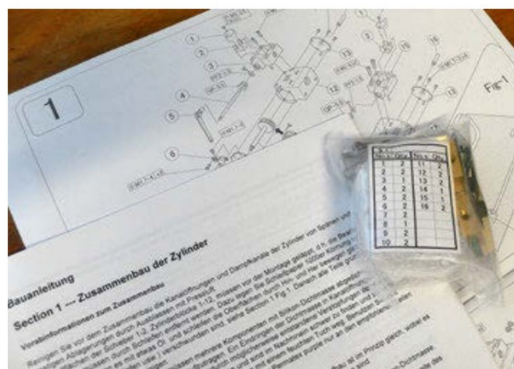


Immerhin 268 Stück haben von Yokohama aus den Weg in alle Welt angetreten.



Links der Utility Car, in der Mitte und rechts das Material für die Lok.



So funktioniert Aster: Text 1, Zeichnung 1, Beutel 1, und los gehts!



Qualitätsmerkmal: über 20 verschiedene Schraubensorten in richtiger Länge.

der für den entsprechenden Abschnitt bestimmt ist, und alle benötigten Teile darin findet. So kann die grosse Schachtel irgendwo bleiben, und auf dem Werkstück liegt nur wenig Material – vielleicht eine Konzession an die beengten japanischen Wohnverhältnisse.

Die lackierten Teile sind oft mehrfach eingepackt, zum Beispiel in Seidenpapier und schützendes Bubble-Plastik. So werden sie vor Kratzern geschützt. Ein schöner Nebeneffekt: Man hat immer etwas auszupacken und ist gespannt auf die neuen Teile, ein paar Mal Weihnachten also!

Die einzelnen Bauschritte

Eine Bemerkung zum Voraus: Es kann hier nicht darum gehen, den Zusammenbau vollständig zu beschreiben. Dafür gibts die Bau-

anleitung. Ein paar zusätzliche Hinweise müssen hier genügen. Wenn man die Option Utility Car und Detaillierungssatz wählt, sind in Führerhaus und Pufferbohlen verschiedene Löcher zu bohren und Gewinde zu schneiden. Es ist sicher sinnvoll, diese Arbeiten als Allererstes zu erledigen. Sonst müssen diese Teile später demontiert werden. Auch die Teile für Achspumpe und Bypassventil sollten vor dem Zusammenbau der Lok montiert werden. So kann man dann die Lok in einem Zug zusammenschrauben.

Ein kleiner Tipp zu Beginn: Das Magnetisieren des mitgelieferten Kreuzschraubenziehers erleichtert das Setzen der zum Teil sehr kleinen Schrauben ungemein!

In Bauabschnitt 1 geht es unter anderem darum, den sogenannten Schieberspiegel der Zylinder zu schleifen und allfällige

Bearbeitungsspuren zu beseitigen. Die entsprechende Illustration (siehe Bild) ist so zu interpretieren, dass der Zylinder in der immer gleichen Richtung über das mitgelieferte 1000er-Schleifpapier geführt wird. Der Text hingegen spricht von Hin-und-her-Bewegungen. Was auf den ersten Blick auf dasselbe hinauskommt, tut es nicht unbedingt. Wichtig ist nämlich, dass der Spiegel, zumindest im Bereich des Schieberweges, absolut plan bleibt. Dies ist bedeutend wichtiger als eine spiegelblanke Fläche und sollte nach dem Schleifen, zum Beispiel mit einem Haarwinkel oder mit der Kante einer Schiebelehre, kontrolliert werden. Beim Hin-und-her-Bewegen ist die Gefahr grösser, unbeabsichtigt eine Bombierung einzuschleifen, die die Leistungsfähigkeit der Lok beeinträchtigt.