

In den Abschnitten 2 und 3 entsteht das Fahrwerk. Der Hauptrahmen ist aus einem Stück gebogen. Aufmerksamkeit ist bei der Montage der Puffer gefragt: Es gibt an jeder Seite vorbildrichtig einen bombierten und einen flachen zu montieren. Ein Hinweis im Text fehlt, also die Zeichnung aufmerksam studieren! Obwohl das «Tigerli» nicht gefedert ist, steht es sehr exakt, ein Zeichen für die Präzision des Rahmens. An den zahlreichen Teilen der Heusinger-Steuerung sind kaum Nacharbeiten erforderlich – alles lässt sich zügig montieren.

In Schritt 4 wird die Steuerung eingestellt. Die Bauanleitung gibt zahlreiche gute Hinweise zu diesem wesentlichen Schritt. Hier noch ein Tipp: Die richtige Stellung der Gegenkurbel kann kontrolliert werden, indem man die Räder respektive den Kolben auf den vorderen oder hinteren Totpunkt stellt. Anschliessend wird der Umsteuerhebel zwischen Vor- und Rückwärtsstellung hin- und herbewegt. Wenn sich die Schie-

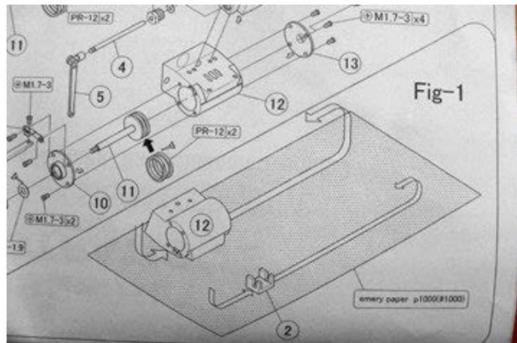
berschubstange und damit der Schieber dabei nicht bewegen, steht die Gegenkurbel richtig. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Einstellung am Schluss gelingt. Im Übrigen achte man einfach darauf, dass sich der Schieber gleichmässig über die Öffnungen bewegt, dann wir die Lok laufen.

Wichtig ist der in Abschnitt 5 geschilderte Test mit Druckluft. Ein kleiner Kompressor ist hier sehr hilfreich, weil mit dem Manometer der notwendige Druck ermittelt werden kann. Mit ca. 0,5 bar sollte die Lok in beide Richtungen gleichmässig laufen.

Im Abschnitt 6 werden die Kesselarmaturen montiert. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass alle in der Anleitung markierten Stellen zuverlässig gedichtet werden. Ich habe hier zusätzlich alle in Abschnitt 8 anzubringenden Teile wie Dom, Sicherheitsventil provisorisch montiert und den Kessel über das Rückschlagventil unter Druck gesetzt. Mit der Seifenwassermethode kann man jetzt all die zahlreichen Verbindungen

auf Dichtigkeit prüfen. Das ist unbedingt zu empfehlen, weil in dieser Bauphase Korrekturen noch weit einfacher möglich sind als an der fertigen Lok. Nach der Montage der Kesselhülle im Abschnitt 7 werden im Abschnitt 8 Kessel und Fahrwerk verbunden. Hier ist vor allem darauf zu achten, dass die Rauchkammer möglichst dicht ist, sonst zieht das Feuer nicht richtig. Das ist nicht ganz einfach, weil die Bleche stumpf aneinanderstossen. Es ist keine schlechte Idee, hier auch gleich den Brenner zu montieren und die Lok erstmals anzuheizen, bevor Führerhaus und Details montiert werden. Bei der Brennermontage ist darauf zu achten, dass die Dichten nirgends mit der Isolation der Feuerbüchse in Kontakt kommen.

In den letzten Abschnitten werden noch Details montiert, wobei Leitungsattrappen und Handläufe nach Schablonen selbst gebogen werden müssen. Eine Rundzange ist hier eine grosse Hilfe. Ein Highlight sind die polierten, selbstklebenden Zahlen aus



Schleifen von Zylinder und Schieber immer schön in die gleiche Richtung!



Bohren der Löcher für die Zusatzteile, eine gute Befestigung ist wichtig.



Eingeschlossene Luft hin- und herdrücken zeigt, ob die Zylinderdeckel dicht sind.



Schrauben in den Ecken der Schieberkästen halten auch die Zylinderdeckel fest.