

Bauanleitung

Bausatz 1000/09 HOe Fahrwerk für Dampflokom BR 99.63 württ. Tssd mit doppelschieniger Gleitbahn
 Bausatz 1001/09 HOe Fahrwerk für Dampflokom BR 99.63 württ. Tssd mit einschieniger Gleitbahn

Stückliste

Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.	Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.
<u>Beutel 1</u>				<u>Beutel 2</u>			
200	1	Fahrwerk, fahrfertig montiert	-	201	1	Führerhausbodeneinfassung	20.369
	1	Niederdruckzylinderblock V	20.373	202	1	Wasserkastenfüllstück LF-Seite	20.370
	1	Hochdruckzylinderblock H	20.372	203	1	Wasserkastenfüllstück Hz-Seite	20.371
	1	Getriebedeckel V (mit Logo)	21.121	204	4	Selbstschneideschrauben 2x6	24.651
	1	Getriebedeckel H	21.121		4	Hall'sche Kurbel	21.474
	1+1	Außenrahmen L+R, Seitenteile	21.286		4	Treibstangenbolzen	21.881
	1+1	Außenrahmenquerträger V+H	21.279		4	Kuppelstangenbolzen	21.881
	2	Radsatz H	24.030		4	Gleitbahnen	
	2	Radsatz V	24.028				

Rückgabeliste Aktion gültig bis
 31.12.1992

Wenn Sie obiges Fahrwerk zu einem Vorzugspreis erwerben möchten, bitten wir Sie, uns die nachstehenden Teile aus Ihrem alten Bausatz möglichst umgehend zurückgeben zu wollen:

Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.	Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.
<u>aus Beutel 1</u>				<u>aus Beutel 8</u>			
1	1	Fahrwerksrahmen hinten	24.402	67	2	Wellen 1,5 x 15	24.324
2	1	Fahrwerksrahmen vorn	24.402	68	4	Wellen 1,5 x 5	24.320
				69	2	Schneckenräder 27 Zähne	24.227
				70	2	Stirnräder 10 Zähne mit Ansatz	24.219
				71	4	Stirnräder 16 Zähne	24.226
				72	4	Stirnräder 10 Zähne mit Ansatz	24.210
				74	1	Motor mit 2 Schnecken	24.312

Bitte nehmen Sie die Rücksendung der Teile erst nach Erhalt des neuen Satzes vor.

Zum Bausatz

Anpassung des Messinggehäuses

Das neue Tssd-Fahrwerk ist so konstruiert worden, daß es in den alten Aufbau des geätzten Tssd-Gehäuses eingesetzt werden kann. Hierzu sind nur wenige Anpassungsarbeiten auszuführen, die auch an einem fertigen und bereits lackierten Gehäuse vorgenommen werden können. Der Text dieser Anleitung bezieht sich immer auf ein fertiges Modell. Zuerst trennen Sie bitte Fahrwerk und Gehäuse Ihres Modells. Entfernen Sie aus dem Führerhaus den Stehkessel, aber bitte behutsam, damit diese Einheit unverändert später wieder eingesetzt werden kann.

Mit einem Bohrzweig und Trennscheibe werden nun beide unteren Wasserkastenwinkel so beschnitten, daß nur noch ungefähr 0,5 mm der waagerechten Flanke des Winkels stehenbleiben. Die Distanzstücke Nr. 62 werden ebenfalls beschnitten und dürfen am Ende der Schleifarbeit nicht mehr auftragen als 0,3 mm, d.h. -wenn Sie sie nicht ganz entfernen- die Teile dürfen nicht dicker sein als die Wasserkastenwinkel Nr. 61 und 62. Zur Probe legen Sie die beiden Wasserkastenfüllstücke 202 und 203 in das Gehäuse ein. Die Füllstücke müssen bis ganz nach vorn in die Wasserkästen eingeschoben werden und plan am Gehäuse -auch im Führerhausbereich anliegen. Die Aussparungen in diesen Füllstücken dienen zur Überdeckung der Befestigungszapfen bereits angebrachter Gußteile. Wenn diese Hürde genommen worden ist, befestigen Sie die Füllstücke vorläufig mit ganz wenig Kleber der harmlosen Art, sprich z.B. Pritt-Klebestift! Die Fahrwerkseinheit muß sich nun ohne Hakeln einstecken lassen aber so gut wie spielfrei sitzen. Die ganze Einheit nun einmal über die Teststrecke fahren. Nach erfolgreichem Test markieren Sie mit einem Körner o.ä. die 4 Bohrungen für die neuen Gehäuseschrauben in den Füllstücken. Die Füllstücke entnehmen Sie jetzt bitte wieder dem Gehäuse und bohren an den soeben angebrachten Markierungen je ein Loch mit $\varnothing 1,6$ mm. Nun können die Füllstücke endgültig befestigt werden.

In dem Gehäuse wird jetzt die Führerhausbodeneinfassung Nr. 201 bündig mit der Unterkante des Gehäuses -und mit der Heckaussparung nach oben!- befestigt. Damit die Fahrwerkseinheit sich spaltfrei einsetzen läßt, sind entweder an Teil 201 oder am Fahrwerksrahmen einige Feilstriche vorzunehmen. Aus dem alten Teil Nr. 9 entnehmen Sie die benötigten Gußteile und setzen sie auf den neuen Führerhausboden. Setzen Sie Gehäuse und Fahrwerk wieder zusammen und passen nun die Stehkessel-Einheit wieder ein.

Mit einigen abschließenden Farbstrichen sind die Gehäusearbeiten nun schon erledigt.

Noch ein Satz zum alten Gehäuse: In den Jahren 1983 - 1986 sind für heutige Verhältnisse sehr viele Tssd-Bausätze produziert worden in je nach Auflage leicht unterschiedlicher Bauart. So kann es bei den Alteilen 60,61,62,66 und 82 zu Abweichungen kommen, die eine leicht andere Vorgehensweise als die oben beschriebene erfordern.

Fahrwerk

Alle Teile, die am alten Modell das Fahrwerk vervollständigt haben, finden am neuen Fahrwerk wieder Verwendung. Sie bauen die Teile bitte entsprechend der alten Anleitung wieder ein. Ausgenommen von dieser Regel sind nur die Treib- und Kurbelstangenbolzen und die Hall'schen Kurbeln (21.474).

Die Hall'schen Kurbeln stecken Sie bitte auf die Achsen auf, richten sie exakt winklig gegeneinander aus. Die Kurbeln bitte nur soweit aufstecken, daß sie nicht im Betrieb an den Federpaketen und Ausgleichshebeln des Außenrahmens hängenbleiben. Erst jetzt mit ein wenig Sekundenkleber zwischen Rad und Hülse sichern. Legen Sie nun bitte die Kuppelstange an. Die Kuppelstange darf die Radreifen nicht berühren können - eventuell sind hier Beilagscheiben aus dem Steuerungssatz (Nr. 44) zu verwenden. Die Bolzen dürfen auch nicht an der Innenseite der Kurbeln herausschauen - bitte passgenau kürzen. Dieses gilt natürlich auch für das vordere Triebwerk. Die Steuerung wird nun, genau wie im alten Bausatz beschrieben, wieder angelegt. Verwenden Sie bitte nicht die alten Gleitbahnen, die neuen Gleitbahnen fluchten genau mit den Zylinderbohrungen. Die Kolbenstangen an den Kreuzköpfen sind vorsichtig mit einer kleinen Flachzange so zu biegen, daß sie in einer Ebene mit den Gleitbahnen laufen und einwandfrei im Zylinder gleiten können. Die Treib- und Kuppelstangenbolzen sollten nicht mit Sofortkleber gesichert werden. Hierzu reicht Uhu-Alleskleber o.ä. vollkommen aus. Mit ein wenig Wärme aus dem Lötkolben läßt sich dieser Kleber bei Bedarf auch wieder lösen.

Falls bei dieser Aktion das eine oder andere Teil zerstört werden sollte, können Sie dieses unter Angabe der BESTELL-NUMMER (nicht Teil-Nummer) problemlos bei uns anfordern.

Abschließend noch ein Tip:

Im hinteren Außenrahmen geht es vorbildbedingt äußerst eng zu. So kann es vorkommen, daß die Radreifen an den Rahmenteilern schleifen möchten. Ein kleines Stück Tesafilm verhindert Schlimmeres, wenn es auf die Innenseiten der Außenrahmenteilern geklebt wird.



