

## Bauanleitung

**Bausatz 1035/09 HOe**

**1035/12 H0m**

**Dieseltriebwagen T 1  
Hümmlinger Kreisbahn  
Ursprungsausführung 1934 - 1957  
-Spurweite 750 mm-**

## Stückliste

Bitte kontrollieren Sie **vor** dem Öffnen der Beutel anhand der folgenden Stückliste die Vollständigkeit der Teile. Der Inhalt ist genau gezählt und gewogen. Sollte dennoch ein Teil fehlen oder defekt sein, so senden Sie uns bitte den **ganzen** Beutel **ungeöffnet** zurück. Nur so können wir Ersatz leisten.

Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.Nr.	Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.
<b><u>Beutel 1</u></b>				<b><u>Beutel 4</u></b>			
14	1	Dach	20.219	61	2	Schrauben 2,2 x 6,5 mm	24.659
16	1	Seite, rechts	20.215	19	1	Instrumententisch, geschl.	20.226
17	1	Seite, links	20.217	20	1	Instrumententisch, offen	20.226
15	2	Front	20.220	47	1	Kohleofen	20.227
44	1	Motor-Getriebe-Attrappe	20.223		1 Satz	Sitze, 11 Stück	20.229
				10	2	Dachkühler	20.222
				27	2	Scheibenwischer	21.600
<b><u>Beutel 2</u></b>				24	2	Pfeifen	21.417
45	1	Bodenteil u.a. mit Dieseltank	21.116	30	2	Steckdosen	21.417
46	1	Bodenteil u.a. mit Batteriekasten	21.116		1	Einbaulehre für Fensterstreben	21.606
57	4	Drehgestellseite	21.301	<b><u>Beutel 5</u></b>			
55/56	2 Paar	Drehgestellkopfstücke			2 Blatt	Beschriftung	29.1030
			HOe 21.301		1	Fensterstelfen	24.998
			H0m 21.339	9	1	Ms-Draht Ø0,3 mm	24.691
60	2 Paar	Einstiege, links und rechts	21.358				
33	2	Zentralscheinwerfer	21.358	<b>sowie</b>	1	Bauplan	
38	2	Bremsschläuche	21.215		1	Bauzeichnung	
22	1	Fahrschalter	21.215		2	Ansichtszeichnungen	
2	1	Auspuff	21.215				
11	1	Ofenrohr	21.216				
23	2	Handräder	21.558				
21	2	Bremshebel	21.558				
39	2	Kupplungsköpfe	21.000				
37	2	Kupplungshaken	21.001				
36	2	Trichterkupplungen	21.002				
<b><u>Beutel 3</u></b>							
41	1	Fahrwerk komplett					
			HOe 1030/49				
			H0m 1030/42				

Alle Teile sind auch einzeln unter Angabe der **Art.-Nr.** erhältlich

## **weitere Fahrzeuge der Hümmlinger Kreisbahn in unserem Programm:**

Art. 1031/.. Dieseltriebwagen T 1, Umbau 1954-1957  
 Art. 1035/.. Dieseltriebwagen T 1, Ursprungsausführung 1934-1954  
 Art. 1119/.. ex-HFB-Güterwagen Nr. 15, 75 ff.

## ALLGEMEINE HINWEISE -1-

## WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Auch wenn Sie diese Hinweise schon kennen -obwohl Sie sie noch nie richtig gelesen haben-, sollten Sie den Text noch einmal durchlesen. Hin und wieder verbirgt sich doch ein neuer Satz darin mit einem Tip, den man noch nicht kennt. Nach dem Motto: Lieber erst lesen und 10 Minuten später mit dem Bau beginnen, als 5 Minuten eher das Modell versauen.

Bitte lesen Sie vor Baubeginn die ganze Bauanleitung unter Zuhilfenahme der einzelnen Beutel, der Explosionszeichnung, den Zusatzzeichnungen und der Übersichtszeichnung genauestens durch. Machen Sie sich so mit dem Bausatz und seinen Teilen vertraut. Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch die Lackierhinweise am Schluß der Bauanleitung.

Bei der Montage können Sie grundsätzlich alle Teile kleben oder löten. Eigentlich ist Löten ja viel besser und auch schneller als Kleben. Man muß nur die Vorurteile ablegen und wissen, wie es geht. Wichtig sind die richtigen Hilfsmittel: säurefreies (Weich)-Lötwasser (Schullern, Apotheke, Eisenwarenhandel...), ROCO-Schienenradierer, und/oder Glashaarradierer (Zeichenbedarf), 1 mm dicker Lötendraht (Radiolot 60/40) und ein LötKolben (ca. 70 Watt) oder viel, viel besser eine Lötstation (Weller) mit einer Leistung von 50 Watt

Nun kann es losgehen: zuerst werden alle zu verbindenden Flächen mit dem Schienenradierer oder Glashaarradierer (nur im Notfall benutzen, denn das Piekssen der Glasfaser in allen erdenklichen Körperteilen ist mindestens liebeströtend und hält ziemlich lange an...) gründlich blank gerieben. Mit einem Pinsel tragen Sie das Lötwasser auf die zu verbindenden Teile auf. Tip: Zur Aufbewahrung des Lötwassers eignet sich hervorragend eine alte Polystyrolklebefläche mit eingebautem Pinsel (Faller, Kibri etc.). Nehmen Sie ein wenig Zinn auf die Lötspitze und verzinnen Sie beide Teile dünn vor. Beide Teile werden nach dem Abkühlen genau ausgerichtet zusammengefügt und mit Schraubenzieher, Pinzette, Wäscheklammer o.ä. fixiert. Noch einmal Lötwasser aufpinseln und wieder mit wenig Lot an der Lötspitze verlöten. Sehr schnell kommt nun der aha-Effekt: Das läuft aber schön in die Fugen! Nehmen Sie immer nur wenig Zinn, denn Sie wollen die Teile ja nur verlöten und nicht im Zinn verstecken. Anschließend reinigen Sie die Lötstelle mit warmen, klarem Wasser. Überschüssiges Lot entfernen Sie am besten mit dem Schienenradierer (oder dem Glashaarradierer.....). Nach ein wenig Übung wollen Sie bestimmt nie wieder kleben, oder? Na, also!

Sie können Ihren Fertigkeiten aber noch die Krone aufsetzen: Weißmetall verlöten (oder besser verschmelzen). Bei dieser Arbeit muß in sehr kurzer Zeit sehr viel Wärme an die zu verbindenden Teile gebracht werden, ohne daß diese durch den LötKolben unkontrolliert geschmolzen werden. Dieses Problem wird durch Einsatz eines Mediums oder Wärmepuffers gelöst. Als Medium dient wiederum Lötwasser, das auf die bereits zueinander ausgerichteten Teile satt aufgetragen wird. Mit etwas Zinn an der Lötspitze wird der LötKolben nun an die Nahtstelle geführt und bei dünnen Teilen innerhalb von Sekundenbruchteilen wieder entfernt, weil die Weißmetallteile sofort verschmolzen sind. Bei etwas kräftigeren Teilen bleibt der LötKolben etwas länger in Aktion. Diese Prozedur muß unbedingt in mehreren Versuchen probiert und erlernt werden. Weißmetallteile sollten grundsätzlich nur an einzelnen Punkten verschmolzen werden. Die Flächenverbindung -besonders an dünnen Gehäuseteilen- kann dann zusätzlich durch Kleber erfolgen. Es ist auch möglich und empfehlenswert, Messing-Anbauteile wie z.B. Trittstufen an Weißmetall anzulöten. Dies geschieht eigentlich genauso wie die Verbindung Weißmetall zu Weißmetall, aber die Messingteile müssen vorher -und diesmal ausnahmsweise- etwas dicker vorverzinnt werden, da die eigentlich wesentlich höhere Löttemperatur der Messingteile durch die Vorverzinnung den Weißmetallteilen angenähert werden kann. Auch dies muß ausführlich geübt werden. Aber wenn man es einmal kann, wird man nicht wieder zur Uhutube greifen. Die Lötarbeit ist eine auf Dauer haltbarere und festere Arbeitsweise und hält auch dann, wenn es mal zu Verwindungen oder ähnlichen Beanspruchungen kommt. Besonders gut läßt sich Flüssigzinn wie z.B. Tinol oder Stannol mit dem LötKolben verarbeiten. Für Lötarbeiten mit der Flamme (bitte nicht bei Weißmetall...!) ist von Flüssigzinn auf jeden Fall abzuraten. Hier ist Stangenzinn oder Zinnpulver ohne Öl- oder Flußmittelzusätze zu benutzen. Und wenn Sie doch alles kleben wollen, müssen die Teile unbedingt vorher mit Waschbenzin gereinigt werden. Zum Kleben von großen Flächen empfehlen wir Stabilit Express, zum Verputzen oder Spachteln ist Revell-Spachtel sehr gut geeignet.

Wenn Sie nun mit dem Bau des Modells beginnen, so halten Sie sich bitte unbedingt an die Reihenfolge in der Bauanleitung. Bei unseren Bauanleitungen hat sich das Schreiberlein wirklich etwas gedacht, um klare Abbildungen durch sinnvolle Texte zu ergänzen und zu erläutern.

## ALLGEMEINE HINWEISE -2-

## WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Nehmen Sie nur die gerade benötigten Teile aus den Beuteln. Entgraten Sie alle Teile sorgfältig mit einer Feile und wasserfestem Schleifpapier mit feiner Körnung. Gußteile trennen Sie am besten mit einer Laubsäge oder mittels Trennscheibe und Bohrzweig vom Anguß.

Bevor Sie die Teile abtrennen, vergewissern Sie sich über die richtige Schnittstelle. Anschließend ebenfalls mit Schleifpapier behandeln. Es schmirgelt sich wesentlich einfacher und präziser, wenn Sie auf ein planes Holzbrettchen mittels Teppichklebeband ein entsprechend zugeschnittenes Stück Schleifpapier aufkleben. Dann prüfen Sie den exakten Sitz der Teile vor dem Befestigen durch „trockenes“ Anpassen. Dies ist immer erforderlich und besonders bei dünnen oder gebogenen Teilen, die sich in der Packung gern verziehen.

Bitte bedenken Sie, daß Messing- und Weißmetallgußteile einzeln und manuell in Gummiformen hergestellt werden. Dies kann zu leichten Maßschwankungen führen, ist aber kein Herstellungsfehler. Sollte trotz genauer Kontrolle ein Teil Grund zur Beanstandung geben, tauschen wir Ihnen dieses gern aus. Wir haben auch Verständnis dafür, daß zuweilen dieses oder jenes Teil bei der Verarbeitung zerstört wird. Darum können Sie bei uns alle Teile unter Angabe der Artikelnummer extra beziehen. Vollständigen Aufschluß über lieferbare Bauteile zu Eigenbauzwecken gibt Ihnen unser Katalog. Allerdings können manche Ätzteile oder Gußteile nur im kompletten Satz (d.h. verschiedene Teile mit gleicher Artikelnummer) verschickt werden.

Bitte versuchen Sie nicht, das Modell in Rekordzeit zwischen Tagesschau und Wetterkarte fertig zu stellen. Wenn Sie es aber doch vorhaben, sollten Sie die Lackierung auch gleich schnell noch mit der Toilettenbürste ausführen, um den Modellmord zu perfektionieren. Das Ergebnis wird eine gewisse Enttäuschung hervorrufen. Jedoch benötigen Sie zum Bau des Modells keine komplette Mechanikerwerkstatt, aber das folgende Werkzeug sollten Sie sich zurechtlegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen. Schon mancher hat sich durch einen Grat in der Flachzange das gerade fertiggestellte Gehäuse verdorben. Also, abrufbereit sollten sein: kleiner Uhrmacherschraubenzieher (1,5 und 2,5 mm) spitze Pinzette und eine nicht ganz so spitze Pinzette, die dafür aber etwas kräftiger ist, quasi als Mittelding zwischen Zange und feiner Pinzette, mittlere Haushaltsschere, Laubsäge und/oder Bohrzweig, Stichlochfeile Hieb 5, diverse Nadelfeilen, diverse Bohrer (Durchmesser siehe Bauanleitung) , wasserfestes Schmirgelpapier (Körnung 180 – 320) und natürlich als wichtigstes Utensil Lötstation oder LötKolben. Ideal ist auch kleiner Schraubstock mit glatten Backen, den Sie mittels Kugelgelenk in die gewünschte Position schwenken können.

Beim Farbauftrag mit Sprühdosen verdeckt die Lackierung meist feine Einzelheiten, besonders Nieten und dünne Linien. Die Pinsellackierung sollten Sie ohnehin nur bei farblich abgesetzten Kleinteilen anwenden. Ideal zum Lackieren ist eine kleine Heimlackieranlage mit Kompressor und Spritzpistole. Da Sie sicherlich nicht nur dieses Modell bauen, sollten Sie die Investition tätigen und lieber erst einmal ein Modell weniger kaufen. Außerdem hat sich nach wenigen Modellen die Anschaffung rentiert, denn der Einsatz von Farbmitteln ist wesentlich geringer, das Ergebnis wesentlich schöner und der unangenehme Farbnebel hält sich in Grenzen. In Sachen Farbnebel kann man sich recht einfach eine kleine Spritzkabine aus dicker Pappe oder Presspan bauen. Art und Ausführung sind ähnlich einer Kasperbude mit festem Vorhang, der bei Zeiten ausgetauscht werden sollte.

**Zum Abschluß** noch einige Worte zu dem dem Bausatz beiliegenden montiertem Fahrwerk. Weil die meisten Leute ohnehin nur die ersten und letzten Zeilen lesen, stehen diese Worte am Schluß. Diese Sätze sind aber sehr wichtig, daher wurde die Platzierung verbunden mit einer vagen Hoffnung auf Kenntnisnahme so gewählt: Das mitgelieferte Fahrwerk ist im Karton bisweilen einer gewissen Belastung durch die anderen Beutel ausgesetzt und kann sich so leicht aus der Form bringen lassen. Prüfen Sie dieses Teil zuerst durch Augenschein in Längs- und Querrichtung. Das Fahrwerk darf keinesfalls in sich verwunden sein. Gegebenenfalls können Sie es mit bloßen Händen, also ohne Werkzeug, wieder richten. Der richtige Abstand zwischen Antriebsschnecke und Schneckenrad im Drehgestell ist vorhanden, wenn das Fahrwerk ohne Geschwindigkeitsverlust und ohne größere Geräuscentwicklung als auf der Geraden Kurven (Radius nicht größer als ca. 300 mm) in beiden Richtungen in gleicher Weise durchfährt. Wenn der Motor in der Kurve zu würgen beginnt, ist der Abstand Schnecke:Schneckenrad zu eng. Das Bodenblech ist in diesem Fall im Bereich des Drehgestells leicht nach unten zu biegen. Rattert das Fahrwerk in der Kurve, so ist der Abstand zu groß und das Bodenblech ist leicht nach oben zu biegen.

So, nun dürfte eigentlich nichts mehr schiefgehen. Falls doch Probleme auftauchen oder Ihnen besondere Wünsche am Herzen liegen, rufen sie uns an oder schreiben Sie uns. Wir hören zu und helfen weiter.

**Und nun viel Spaß beim Bauen!**

## Bauanleitung

Bausatz	1030/09 HOe	1030/12 HOm	T 3 Kreisbahn Osterode Kreiensen	(E)
Bausatz	1031/09 HOe	1031/12 HOm	T 1 Hümmlinger Kreisbahn (Umbau)	(N)
Bausatz	1035/09 HOe	1035/12 HOm	T 1 Hümmlinger Kreisbahn (Ursprung)	(O)

### Zum Vorbild:

Unter Berücksichtigung eines Entwurfs der Betriebsleitung der Hümmlinger Kreisbahn lieferte die Waggonfabrik Dessau 1934 einen 4-achsigen Dieseltriebwagen (750mm Spur) ab. Der 75 PS-Deutz-Diesel wirkte über Kardanwelle und mechanisches Getriebe auf die inneren Achsen der beiden Drehgestelle. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h, genehmigt wurden aber nur 40 km/h.

Für die Mitnahme von Personen- und Güterwagen waren vollwertige Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Bremsleitungen vorhanden. Nach 1950 erhielt das Fahrzeug ein Dreilichtspitzensignal und einen Dachgepäckträger. Mittlerweile wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 55 km/h erhöht.

Als die Hümmlinger Kreisbahn stillgelegt bzw. umgespurt worden war, wurde der Triebwagen nach Osterode verkauft. Hier wurden die Dachkühler entfernt und entsprechende Kühler und Lüfter in die Seitenwand eingebaut.

Als 1968 auch die Kreisbahn Osterode-Kreiensen stillgelegt wurde, fanden sich zwar für die beiden anderen Triebwagen (T3 an die SWEG, T2 an die Zillertalbahn) Käufer

der T 3 musste aber verschrottet werden.

(Quelle: L. Riedel)

### Weiterführende Literatur:

Die Hümmlinger Kreisbahn, Evert Heusinkveld, Verlag Kenning, Nordhorn 1998 (ISBN 3-927587-73-7)

Die Hümmlinger Kreisbahn, Lothar Riedel, Verlag Röhr, Krefeld 1982 (ISBN 3-88940-138-9)

Die Kreisbahn Osterode-Kreiensen, H.D. Gleichmann, 1. + 2. Ausgabe, Ed. Pierpersche Verlagsanstalt, Clausthal-Zellerfeld, 1986 (ISBN 3-923605-24-2)

### Zum Bausatz:

#### 1. Fahrwerk

Entgraten und putzen Sie bitte sorgfältig alle Teile. Bauen Sie gemäß Zeichnung die Teile 44, 45 und 46 sowie 4 Teile 60 ein. Die Tritte richten Sie gemäß der Außenkante der Seitenwand aus. Bauen Sie 2 Drehgestellrahmen aus den Teilen 55, 56 und 57 zusammen. Für die HOm-Version waren wir gezwungen -um ein Kurvenfahren zu ermöglichen-, die Struktur der Drehgestellblenden ein wenig zu beseitigen. Wenn der mögliche befahrbare HOm-Radius noch immer zu klein ist, der möge bitte die Seitenwände an den entsprechenden Stellen von innen verdünnen. Dies gilt nur für Radien unter 260 mm. Wenn Sie Ihr Fahrwerk spritzlackieren wollen, so kleben Sie bitte die Getriebeboxen und den Motor entsprechend ab. Nach der Lackierung werden die Drehgestellrahmen in den Getriebeboxen ausgerichtet und festgeklebt. Die Inneneinrichtung sollte auch vor der Montage lackiert werden. An welche Position welcher Sitz gehört, entnehmen Sie bitte der Zeichnung. Die Bohrung für den Ofen ist durch eine daneben liegende Körnung markiert. Gehäuse und Dach werden dann seitenrichtig aufgesetzt, wenn Sie die Ofenrohrbohrung im Dach und die Körnung in der Seitenwand (16) beachten (In der Zeichnung ist die Seitenwandkörnung mit "I" markiert). Die Kabel führen Sie an den Füßen der Sitze vorbei. Fixieren Sie die Kabel bitte mit ganz wenig Sekundenkleber. Einige Preiser-Figuren um die Antriebseinheit plaziert- verhindern hier die Einsicht auf Motor und Antriebswelle. Zusätzlich können Sie die Schwungscheibe und den Motor schwärzen.

#### 2. Aufbau

Entgraten und putzen Sie wiederum alle Teile. Prüfen Sie bitte genau, welche Teile Sie für die von Ihnen ausgewählte Version benötigen. Wir haben die Versionen mit den Kennungen O, N und E versehen. Zuerst schneiden Sie bitte aus den beiliegenden Fensterstreifen die einzelnen Fensterscheiben passend zu. Für die Fronten fertigen Sie bitte 4 Einsätze. 2 Einsätze kleben Sie in die Fronten ein. Aber bitte nur ganz zart mit einem Minitröpfchen Kleber. Es geht jetzt um die kniffligste Arbeit an dem ganzen Modell. Da die Mittelstreben der Frontfenster extrem dünn sind, können sie in Weißmetall nicht mitgegossen werden. Schneiden Sie Streben auf exakte Länge zu und passen Sie sie mit der Weißmetallfixier Vorrichtung an. Die eingeklebte Scheibe dient nur dazu, dass die Streben nicht gleich wieder hinten durchfallen. Wenn die Streben exakt passen, bitte einkleben. Nach dem Abbinden des Klebers werden die Scheiben und die Klebereste wieder entfernt. Die übrigen Scheiben bitte beiseite legen, sie werden erst am Schluß nach der Lackierung benötigt. Der Zuschnitt ist aber einfacher und schneller, wenn die Gehäuseteile noch frei zugänglich sind. Jetzt führen Sie auch alle Bohrungen in den Gehäuseteilen und im Dach aus. Prüfen Sie ganz genau, welche Bohrungen Sie brauchen und welche nicht. Kleben Sie nun in die Fronten die Instrumentenbretter (19 + 20) ein. Teil 20 sollten Sie vorher mit den Teilen (21, 22 und 23) und Teil 19 mit den Teilen 22 und 23 bestücken. Fügen Sie bitte die Gehäuseteile (15, 16 und 17 bzw. 18) zusammen. Richten Sie das Gehäuse genau aus und kleben bzw. löten Sie es zusammen. Passen Sie das

Dach an -noch nicht befestigen-. Das Dach bitte wieder abnehmen und mit den benötigten Teilen versehen 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11 und 12 bestücken.

Wenn Sie die Gepäckleiter anbauen wollen, fixieren Sie jetzt bitte das Dach mit Gummibändern auf dem Gehäuse. Als erstes kleben Sie den Dachtritt (4) unter den Gepäckträger. Der Tritt gehört genau in die Mitte des breiten Fenstersteges der Seitenwand. Der unterste Steg der Leiter befindet sich 1 mm unterhalb der Gehäuseunterkante. Die Leiter liegt mit den senkrechten Streben zwischen den abstehenden Füßen des Teiles (4). Die kleinen Krallen der Leiter drücken Sie - wenn die Leiter richtig hängt – ganz vorsichtig gegen die Seitenwand. So erhalten Sie winzige Markierungen als Bohrpunkte. Die Bohrpunkte bohren Sie bitte mit  $\varnothing$  0,5 mm auf. Stecken Sie die Krallen der Leiter in die Bohrpunkte und biegen Sie nun die senkrechten Streben oben so um, dass sie die untere Relingleiste berühren. Streben entsprechend kürzen. Leiter wieder abnehmen. Die Leiter wird erst nach der Lackierung eingeklebt (und zwar von innen!) Übrigens für das Lesen und Verstehen dieser Passage brauchen Sie länger, als für die Montage von Tritt und Leiter! Biegen Sie jetzt die Griffstangen und Türgriffe (9) und passen Sie sie ein. Aber erst nach der Lackierung einkleben. Die übrigen Messingteile jetzt einkleben: 24, 25, 40, 28, 29, 30, 31, 33, 38, 39. In Teil 39 setzen Sie bitte noch die Trichterkupplung (36) oder den Kupplungshaken (37). Den Kupplungshaken (37) biegen Sie bitte in der Höhe so zurecht, dass er zu den anderen Fahrzeugen bei Ihnen passt. Falls Sie die Trichterkupplung verwenden, können Sie auch mit dieser richtig kuppeln, wenn Sie die passenden Kuppeleisen und -bolzen verwenden. Sie erhalten diese Teile bei uns unter der Nr. 21.003. Die Scheibenwischer (27) werden zum Schluß in die Scheibe eingeklebt. Die Scheibe erhält hierzu ein Loch von  $\varnothing$  0,5 mm mittig ca. 1 mm unterhalb der Oberkante. Wenn Sie zum Schluß die Türgriffe einsetzen, so achten Sie bitte darauf, dass der Griff zu den Wagenenden jeweils nach vorn zeigt.

Passen Sie nun das Fahrwerk in das Gehäuse ein. Das Fahrwerk lässt sich nur sehr eng einlegen, eventuell schaben Sie mit einem Messer einige Zehntelmillimeter ringsum ab. Achten Sie auf die richtige Lage im Gehäuse. Orientieren Sie sich am Ofen! Bohren Sie nun für die Befestigungsschrauben (61) je ein Loch in das Gehäuse. Das Loch sollte nicht tiefer als 5 mm sein und  $\varnothing$  2,0 mm haben. Wenn Sie tiefer bohren, durchstoßen Sie die Instrumententische! Die selbstschneidenden Schrauben werden vorsichtigst eingedreht - immer eine halbe Umdrehung vorwärts und dann wieder eine Viertelumdrehung zurück, bis die Schraube gut sitzt.

Für die Lackierung entfernen Sie jetzt Fahrwerk und Dach wieder.

### 3. Lackierung

RAL

Fahrwerk, Tritte, Lüftergitter Im Dachkühler, Bremsschläuche, Kupplungsköpfe, Handräder, Fahrschalter, Griffstangen und Türgriffe (K.O.K.)  
Scheibenwischer, Lüfterflächen (Teil 40)

schwarz 9005 oder graphitschwarz 9011

Dach komplett, Innenraum unter Stoßleiste, Dachreling, Leiter

eisengrau 7011

Dachgepäckträger, Dachtritt

holzig (graubraun)

Innenraum oberhalb Stoßleiste, Außenspiegel  
Gehäuseoberteil, Zierleiste unten (HüKlb.)

elfenbein 1014

Gehäuseunterteil, Zierleiste an der Gehäuseoberkante (HüKlb.)

Zierleiste am Dach (K.O.JK)"

dunkelrot 3003

Stoßleiste, untere Gehäusekante (K.O.K)

rotbraun 3009

Lampenzierringe, Griffstangen, Türgriffe, Trittflächen (HüKlb)

silber 9006

Sitze

rot 3002

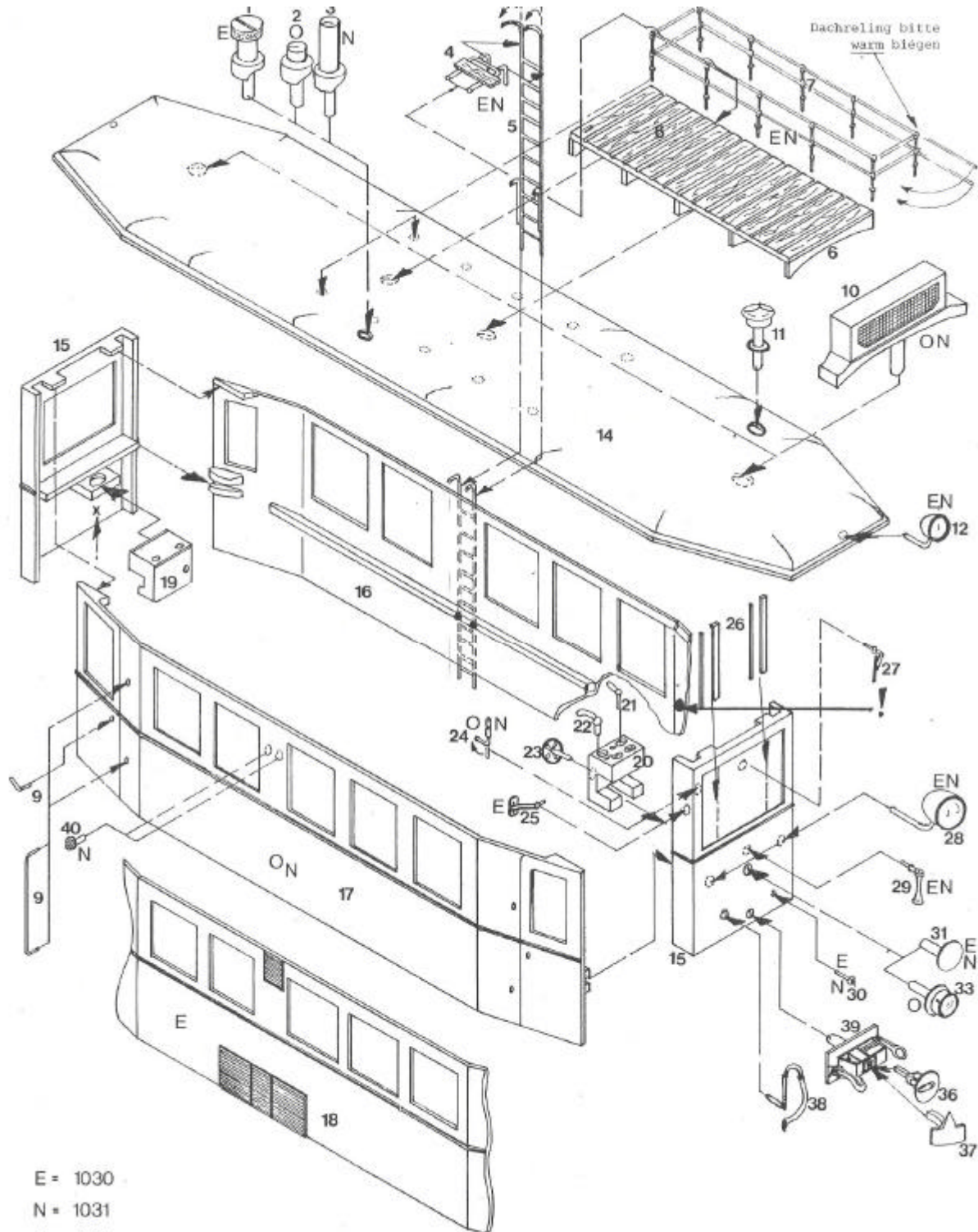
Lampenspiegel, Spiegelflächen

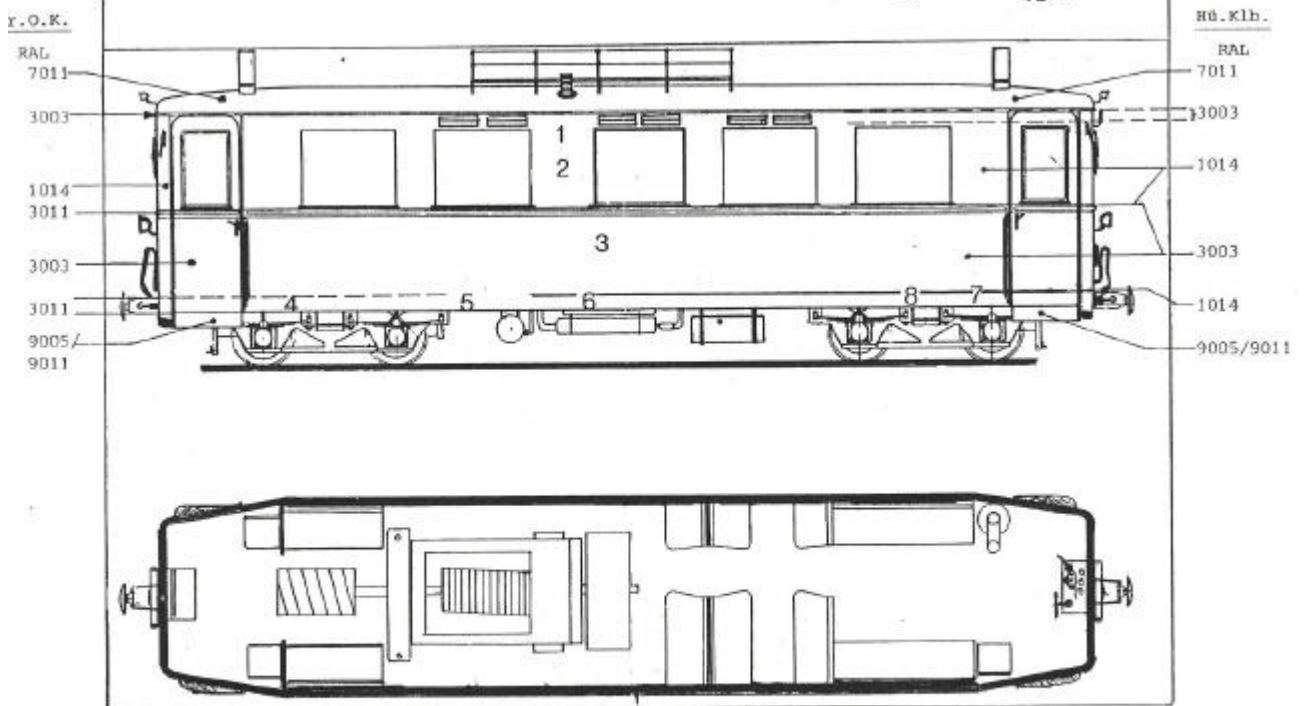
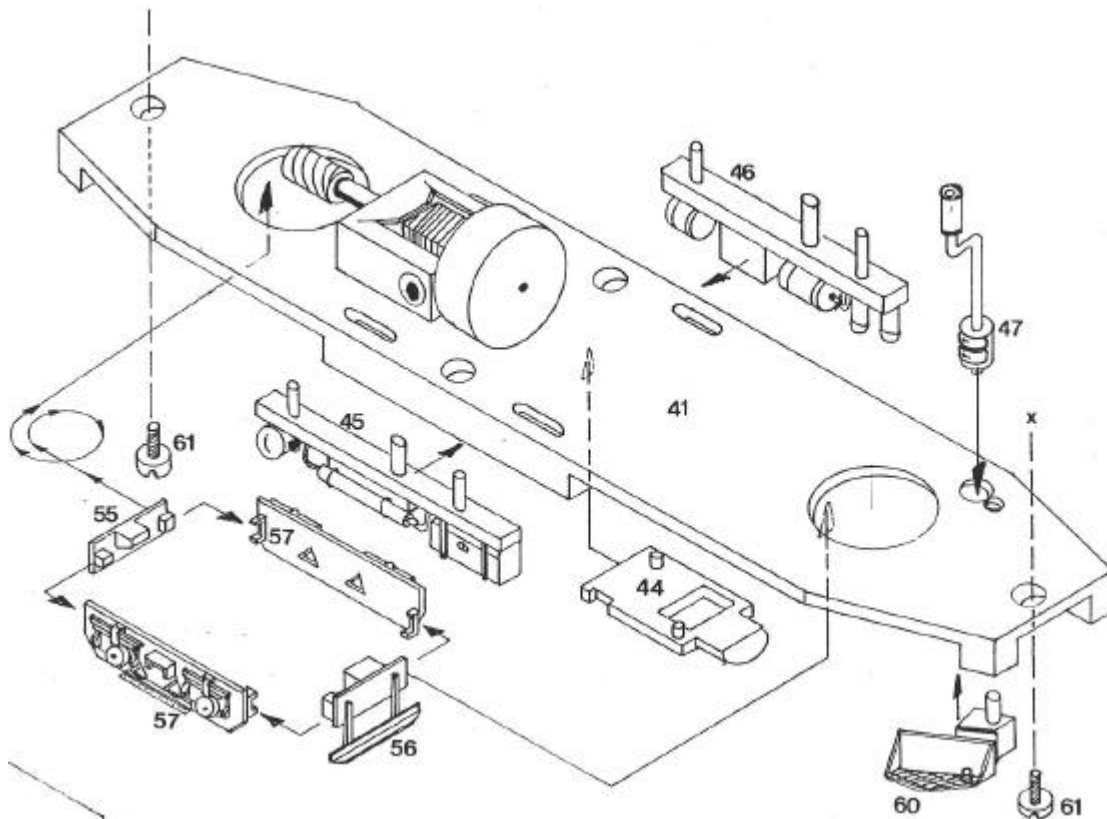
silbrig-weiß

### 4. Endmontage

Nachdem der Lack durchgehärtet ist, montieren Sie die einzelnen Gruppen Dach, Gehäuse und Fahrwerk zusammen. Die Fenster sollten Sie nicht mit Sofortkleber einkleben, dieser ergibt – wenn nicht sofort, dann etwas später – weiße, milchige Beschläge. Verwenden Sie hierfür UHU-Alleskleber oder Pattex. Diese Kleber haben den Vorteil, dass übergelaufener Klebstoff leicht entfernt werden kann. Auf die gleiche Weise sollten Sie auch die Griffstangen, Türgriffe und die Dachleiter einkleben, aber bitte Kleber von innen mit einer Nadel auftragen!







- Beschriftung:
- 1 T 1 / T 3
  - 2 Bümmlinger Kreisbahn / K.O.K. (oder 3)
  - 3 Kreisbahn Osterode(Harz)-Kreiensen
  - 4 55 km/h
  - 5 Achsst. 1,4 m
  - 6 Drehzapfenabst. 6,3 m

- 7 Unt. . . . .
- 8 letzte Br Unt . . . . .

Die Beschriftungen Nr. 4-8 können nur bei de K.O.K. nachgewiesen werden.