

Bauanleitung

Bausatz 1085/12 H0m
 Bausatz 1085/09 H0e

Diesellokomotive V 30 Krb. Emden-Pewsum-Greetsiel
 Diesellokomotive V 12 Krb. Osterode-Kreiensen

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.
Beutel 1				Beutel 5			
1	1	Dach	20.497	24	2	innerer Drehgestellquerträger	21.077
2	2	Umlauf	20.500	25	2	Pufferbohle	21.077
3	2	Führerhausseitenwand	20.498	26	2	Pufferbohlenvorbau	21.077
4	2	Führerhausstirnwand	20.499	27	2	innere Puffer	21.077
5	2	Deckel	20.502	28	2	Auspufftopf, rechts	21.077
				29	2	Auspufftopf, links	21.068
				30	2	Umlaufträger	21.068
Beutel 2							
6	2	Vorbaudeckel	20.503	31	4	Normalspurpuffer	21.032
7	2	Vorbaustirnwand	20.504	32	2	Normalspurkupplungen	21.032
8	2	Vorbauseiten, glatt	20.505	33	2	Normalspurpufferbohle	21.090
9	2	Vorbauseiten, 1 kl. Lüfter	20.506	34	2	Fensterschirme	21.090
10	2	Vorbaus., 1 kl.+1 gr. Lüfter	20.508	35	4	Drehgestellblenden	21.376
11	2	Vorbauseiten, 2 große Lüfter	20.507	36	2	Dichtungsleisten	21.485
12	2	große Kästen (Drehgestell)	20.509	37	4	Lüfter	21.485
14	2	große Luftkessel (Drehgestell)	20.510	38	2	Hörner	21.485
15	2	kleine Luftkessel (Pufferbohle)	20.511	39	2	Fahrschalter	21.485
16	2	Armaturentafel	20.251	40	2	Luftfilter	21.485
				41	2	Mittelpuffer	21.485
Beutel 3				Beutel 6			
	1	Fahrwerk, lauffähig montiert		17		Draht	24.692
Beutel 4							
43	4	Scheibenwischer	21.600	18		Cellon	24.999
44	4	Bremsschläuche	21.201			Beschriftung	291085
45	2	Führerhausaufstiege	21.061	19	2	Schrauben DIN 7971 2,2x6,5	24.659
46	1 Paar	Originalkupplungen	21.051	20	4	Schrauben M 1,4x3 DIN 84	24.667
47	8	lange Griffstangenhalter	21.843	21	4	Schrauben M 1,4x2 DIN 84	24.649
48	12	kurze Griffstangenhalter	21.842	22	4	Schrauben M 1,4x2 DIN 963	24.673
49	2	Handräder	21.558	23	2	Rundmuttern M 1,4	24.679
50	2	Fallhaken	21.045	42	2	Fabricschilder JUNG	20.090
51	2	Mittelpuffer für Fallhakenkuppl.	21.043				
52	6	Lampen	21.402				
53	8	Klappengriffe	21.847				
54	2	Türgriffe	21.847				
55	4	Dachhaken	21.648				
56	2	kleine Inspektionsklappen	21.648				
57	2	große Inspektionsklappen	21.648				
						sowie	
					1	Bauplan	
					1	Bauzeichnung	
					1	Seitenansicht	

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 1085/12 H0m Diesellokomotive V 30 Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel Spurweite 1000 mm
Bausatz 1085/09 H0e Diesellokomotive V 12 Kreisbahn Osterode-Kreiensen Spurweite 750 mm

Zum Vorbild

Mit Erwerb des ersten Triebwagens im Jahre 1934 begann die Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel (EPG) im Personenverkehr die Dampflokomotiven abzulösen. Nach dem 2. Weltkrieg standen die Dampfloks auch im Güterverkehr nur noch bei Ausfall eines Triebwagens im Dienst.

Zur Beförderung von schwereren Güterzügen war die Verwendung einer modernen Diesellok unumgänglich. 1957 wurde die neue Diesellok von der Lokomotivfabrik JUNG geliefert und als V 30 dem Betrieb übergeben. Die Lok ist an die schon einige Jahre zuvor gelieferte DB V 29 konstruktiv angelehnt worden; erhielt aber Kardan- statt Kettenantrieb und zur Erreichung einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h ein Vorschaltgetriebe. Zusätzlich wurde sie werkseitig bereits mit Normalspurpuffern und -kupplungen ausgerüstet, um auch im Rollbockdienst eingesetzt werden zu können.

Die Maschine tat bis zur Einstellung der EPG im Jahre 1963 ohne nennenswerte Störungen ihren Dienst. Ein neues Aufgabenfeld fand die Lok bei der Kreisbahn Osterode-Kreiensen. Da die Lokomotivfabrik JUNG den Entwurf für die V 29 und V 30 für die Spurweiten von 750 – 1062 mm vorgesehen hatte, war die Umspurung auf 750 mm bei der KOK kein Problem. Mehr Arbeitsaufwand verursachte das Anpassen der Normalspurpuffer und -kupplungen, da diese bedingt durch die Verwendung anderer Rollböcke circa 200 mm niedriger montiert werden mußten.

Zum Ende der 60er Jahre begann sich auch die Stilllegung der KOK abzuzeichnen. Die nun als V 30 Betr.-Nr. 12 bezeichnete Diesellok erlitt 1966 einen Achsbruch, der nicht behoben wurde.

Bis 1971 stand die Lok auf einer Achse ausgeacht und auf einem Rollbock abgestützt und wartete auf Instandsetzung bzw. einen Käufer. Nachdem die Jung-Lok nun 5 Jahre (!) so gestanden hatte, wurde sie verschrottet. Schade ! ☹

Weiterführende Literatur:

Die Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel, Verlag Kenning – ISBN 3-927587-47-8

Die Kreisbahn Osterode-Kreiensen, Ed. Piepersche Verlagsanstalt – ISBN 3-923605-24-2

Zum Bausatz

Entgraten und putzen Sie bitte alle Weißmetallteile und fügen Sie sie ohne Klebstoff (trocken) zusammen. Bedingt durch die angewandte Gießtechnik kann es erforderlich sein, die Teile etwas nachzurichten. Bevor Sie nun den Aufbau zusammensetzen, sollten Sie unbedingt und jetzt die Fensterscheiben zuschneiden. Solange die Gehäuseteile noch einzeln und somit gut zugänglich sind, ist die Zuschneiderei viel einfacher ☺. Legen Sie die zugeschnittenen Scheiben beiseite, denn Sie benötigen sie erst wieder nach der Lackierung. Die Pessimisten ☹ unter den Bastlern schneiden gleich einige Reservescheiben dazu – man weiß ja nie, ob der Kleber auch das gewünschte Ziel erreicht. Das Einsetzen erfolgt später am besten mit Hochglanzklarlack als Kleber oder dem nicht weiß gasenden Sofortkleber von GREVEN.

Nun dürfen Sie mit der Montage des Führerhauses beginnen. An allen Anbauteilen finden Sie die **Angaben zum Bohrdruchmesser** und gegebenenfalls auch die **maximale Einbautiefe**. ☺. In die Stirnwände (4) setzen Sie bitte jeweils ein Handrad (49) und eine Armaturentafel (16) ein. Der Fahrshalter (39) rundet die Inneneinrichtung ab. Das Gehäuse wird aus 4 Teilen (2x Seitenwand 3 und 2x Stirnwand 4) rechtwinklig zusammengefügt. Die Ecken des Gehäuses werden mit Schmirgelpapier –Körnung ca. 400- gerundet. Dabei verschwinden auch gleich die Spalten zwischen Seiten und Stirn.

Passen Sie das Dach auf das Gehäuse auf, aber nicht festsetzen, sondern nur mit einem Tesastreifen an den Seitenwänden fixieren. Die Fensterschirme (34) sollen vorerst nur am Dach befestigt werden und gleichzeitig an den Stirnwänden spaltfrei ☺ anliegen. Wenn die Fensterschirme gut angetrocknet sind, können Sie die Dacheinheit wieder entfernen und mit den beiden Hörnern und den 4 Dachhaken (55 + 38) vervollständigen.

Das Führerhaus hingegen **bleibt** vorerst unvollständig, weil Sie es zum Aufpassen auf das Fahrwerk noch öfters begreifen werden. Stecken Sie das Gehäuse auf das Fahrwerk und bohren Sie von unten 2 Löcher mit 2 mm in das Gehäuse. Bohren Sie bitte langsam und vorsichtig. Die beiden Selbstschneideschrauben (19) drehen Sie jetzt in das Gehäuse ein. Immer eine ½ Umdrehung vor und eine ¼ zurück, bis das Gehäuse fest sitzt.

Nun geht es unten weiter. Hierzu säubern Sie die beiden Umlaufträger (30) vom Anlauf. Führen Sie die Teile 30 auf das innere Ende des Drehgestells. Hier sind im Drehgestell zwei Bohrungen vorhanden: Die vordere nimmt den Stift des Teils 24 auf, die hintere dient zur Durchführung der Zylinderkopfschraube M 1,4x2 (21). Schrauben Sie den Umlaufträger **an**, aber nicht festknallen! Nun legen Sie auf das vordere Ende des Drehgestells den Umlauf (2). Auch der Umlauf wird von unten durch eine durch das Drehgestell geführte Schraube -aber: M 1,4x3- (20) befestigt. Zum perfekten Halt dient die Rundmutter (23), die Sie auf den Umlauf kleben sollten (Löten wäre besser, aber lassen wir das.....). Wenn Sie jetzt alles so ausgeführt haben, müßte jetzt eigentlich der Umlauf mit seinen beiden Enden genau unter dem Umlaufträger liegen, so daß die Senkkopfschrauben M 1,4x2 (22) ohne Würgen und Biegen eingeschraubt werden können. Damit diese Schrauben aber ganz im Umlauf verschwinden (wir sind ja nicht in Göppingen), senken Sie bitte die Bohrungen im Umlauf mit einem Bohrer 3,2-3,5 mm etwas tiefer als von uns vorgegeben. Anschließend den Umlauf wieder aufschrauben.

Im nächsten Schritt werden die Drehgestellrahmen montiert. Die abgesenkten Seiten der Drehgestellblenden zeigen jeweils nach innen. Die Blenden (35) werden an die Führungsleisten der Pufferbohle (25) und des inneren Drehgestellquerträgers angelegt und **rechtwinklig** befestigt. Am besten: löten!.....

In die Querträger setzen Sie noch bitte je Drehgestell einen inneren Puffer (27) jeweils von innen in die rechte Bohrung. Wer auf seiner Anlage rechtwinklig um die Kurve fährt, der nehme nur einen Puffer und setze ihn in das mittlere Loch – aber natürlich nur bei einem Drehgestell! Die fertigen Rahmen werden jetzt am Umlauf und am Umlaufträger montiert. Zwischen Drehgestellblenden und Umlauf darf jetzt kein Lichtspalt mehr vorhanden sein, andernfalls heißt es: nacharbeiten ☹ ☺.

Je kleiner die verwendeten Radien sind, um so weiter müssen die Vorbauten auf den Umläufen nach vorn gezogen werden und eventuell müssen auch die Außenkanten der Vorbauseitenteile an den Stoßkanten des Gehäuses etwas schlanker gefeilt werden. Deshalb haben wir keine Passleisten an den Umläufen angebracht. Hier müssen Sie bitte einige praktische Versuche auf Ihren Gleisen unternehmen.

Wenn Sie die richtige Lage ermittelt haben, befestigen Sie bitte die Dichtungsleisten (36) am Führerhaus. Wie gut, daß das Gehäuse noch nicht fertig ausgerüstet ist!?! Sie können nun den Vorbau auf dem Umlauf befestigen. Sie können dies aber auch erst nach der Lackierung tun, dann gibt es weniger Abdeckarbeit.

Kleben Sie die Vollspurpufferbohle an Vorbaustirn und Umlauf (je nach Lackierungsablauf). Bei der KOK setzen Sie die Puffer und die Kupplungen unten ein. Bei Verwendung des Fahrzeug auf der EPG werden die oberen Befestigungspunkte gewählt und dann die Pufferplatten unten abgeschnitten. Falls Sie die Lok zusammen mit schon vorhandenen Rollböcken oder Rollwagen einsetzen möchten, sollten Sie den Einbau der Puffer und Kupplungen von diesen Modellen abhängig machen. Oberhalb der Pufferbohle werden die Inspektionsklappen (56,57) befestigt. Die großen für die EPG, die kleinen für die KOK. Gleiches gilt sinngemäß für die Lampen. Bei der KOK erhielten die Vorbauten noch einen Luftfilter (40).

Jetzt geht es wieder abwärts. Vervollständigen Sie die Schmalspurpufferbohle. Der Vorbau (26) wird je nach Bahngesellschaft gedreht eingesetzt. Unter den Vorbau wird der kleine Luftkessel gesetzt. Die Arbeiten an der Pufferbohle schließen Sie mit dem Einsetzen der Bremsschläuche, der Mittelpuffer und der Originalkupplung ab.

Wenn Sie mit der Lok auch einmal den einen oder anderen Wagen ziehen wollen, empfiehlt sich die Verwendung der Fallhakenkupplung. Sie hat eigentlich nur Vorteile: sieht gut aus, ist leicht zu montieren (Fallhaken einlegen und Haltestiftchen nach vorn biegen, dann nur noch auf leichtgängiges Fallen des Hakens achten) und paßt zu allen anderen Schmalspurkupplungen. Damit die Kupplung auch noch selbsttätig kuppelt, muß der Fallhaken zu den anderen verwendeten Fahrzeugen durch leichtes Biegen justiert werden. Je nach Modell wird der obere oder untere Haken des Fallhakens genutzt.

Als letzten Schritt komplettieren Sie das Führerhaus mit den noch fehlenden Teilen. **Vor** der Lackierung bringen Sie noch die Fabrikschilder an. Bei Anlieferung der Lok waren die Messingschilder noch schwarz ausgelegt und auf Hochglanz ☺ poliert. Wenn Sie diesen Zustand nachbilden möchten, lackieren Sie die Schilder bitte zuerst schwarz (glänzend) und schleifen sie dann mit 800er Schleifpapier wieder soweit ab, bis der Rahmen und die Schriften wieder in Messing erstrahlen. Nach wenigen Jahren –bei der ersten Nachlackierung– wurden die Schilder dann einfach mit der roten Farbe des Aufbaus übermalt ☺.

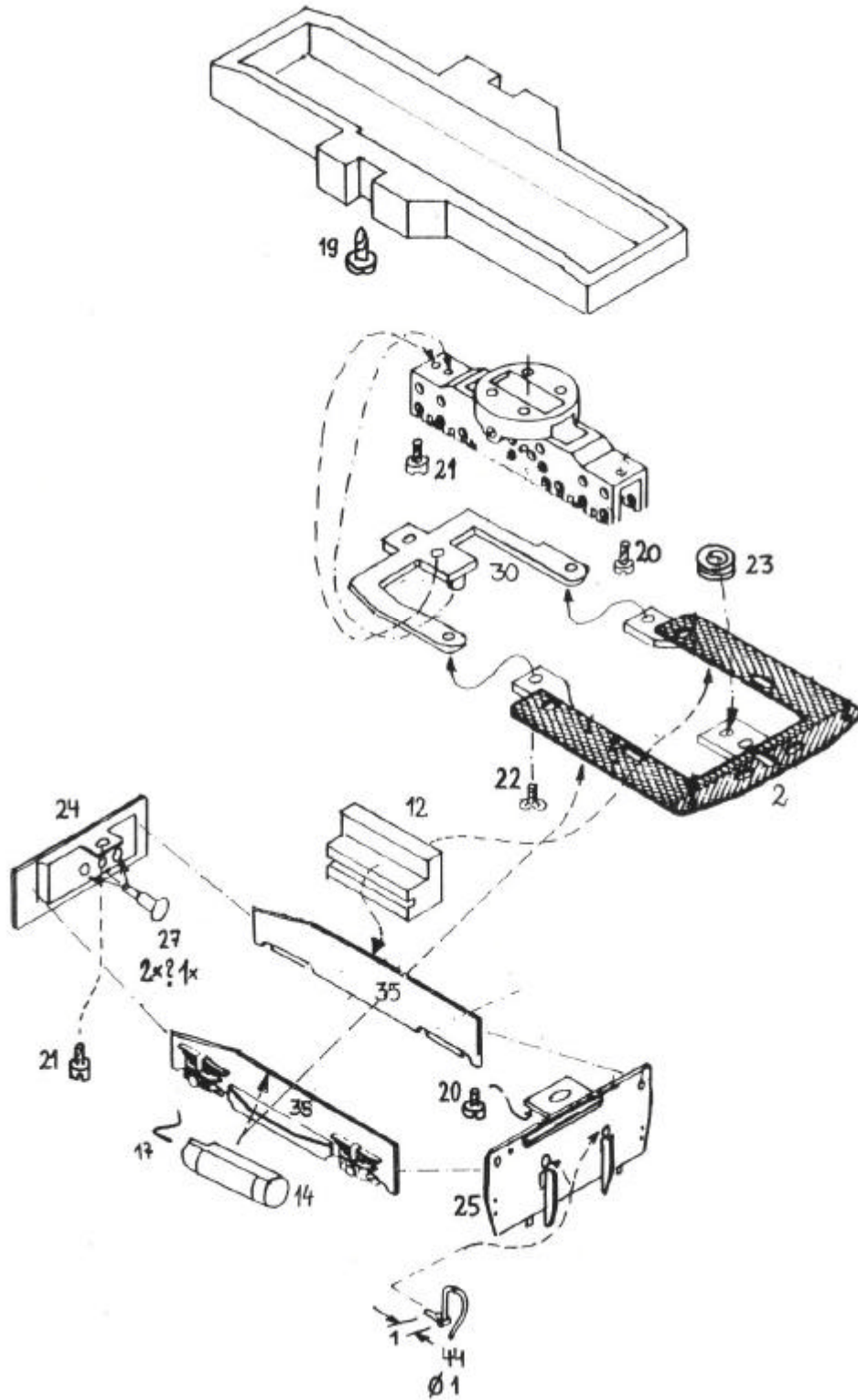
Für die Lackierung verwenden Sie bitte folgende Farben: Die Lok war bei EPG und KOK gleich lackiert!

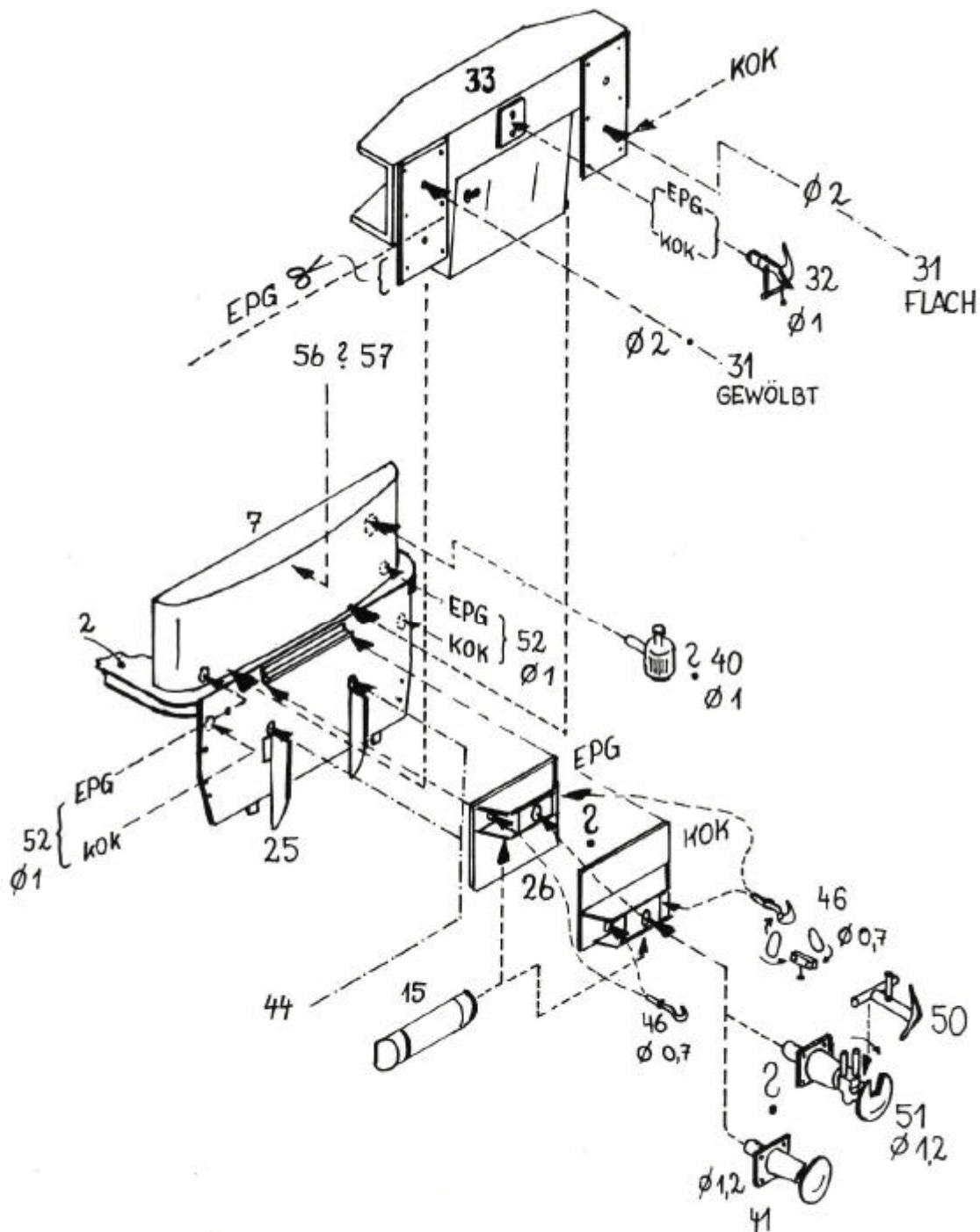
Fahrwerk, Rahmen, Umlauf	Eisengrau	RAL 7011
Dach	Silberalu	RAL 9006
Bremsschläuche, Puffer, Griffstangen	Schwarz	RAL 9005
Vorbauten, Führerhaus	Purpurrot	RAL 3004
Lampenspiegel	Weiß oder silber	
Führerhaus, innen	Silbergrau	RAL 7001

Wenn die Lackierung durchgetrocknet ist, beschriften Sie die Lok nach beiliegendem Schema. Zum besseren Schutz der Beschriftung, überziehen Sie das Modell mit einem matten oder seidenmatten Klarlack. Als letzten Schritt setzen Sie die Fensterscheiben ein. Nun ist die Lok fertig und freut sich ☺ auf den Betriebseinsatz.

PS: Wir senden Ihnen gern Unterlagen über unser weiteres Programm zu. Anruf genügt.

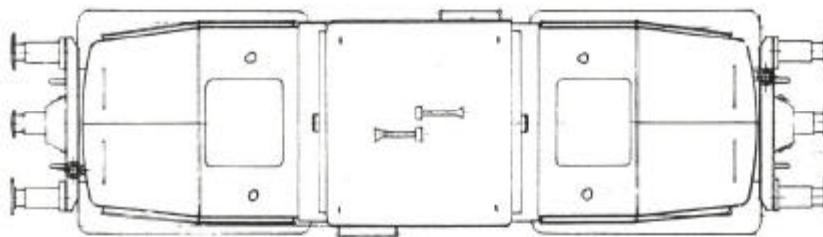
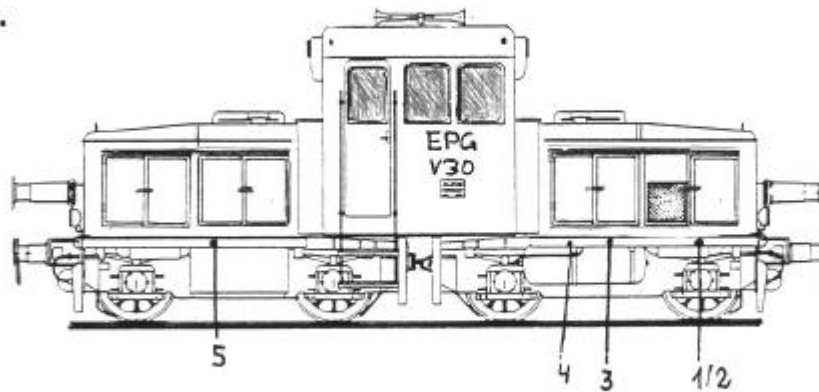
Alle Teile dieses Bausatzes können Sie auch einzeln bzw. in Gußbäumen unter Angabe der Katalognummer (z.B.: 21.220) –nicht Bauplan-Nr.– einzeln beziehen.



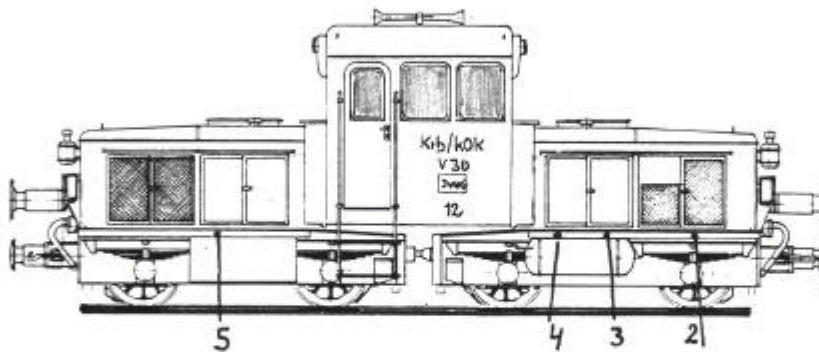


Übersicht: Beschriftung und Seitenansichten

E.P.G.



K.O.K.



- 1 > Br.Unt. 15.8.59
- 2 > Br.Unt. 20.8.69
- 3 > |- 9,6 m -|
- 4 > H.Unt. 20.8.69
- 5 > Br.Gew. 28t

Übersicht: Messinggußteile



21.051



21.061



21.201



21.600



21.045



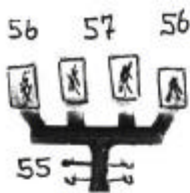
21.558



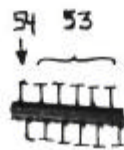
21.843



21.842



21.648



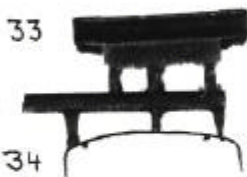
21.847



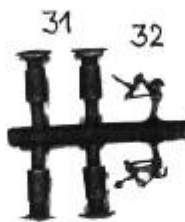
21.402



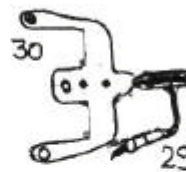
21.043



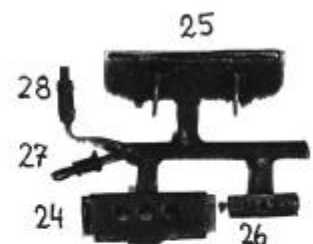
2x 21.090



21.032

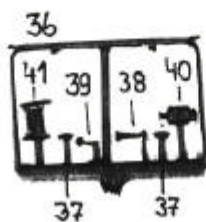


2x 21.068



2x 21.077

2x 21.485



2x 21.376

