

Bauanleitung

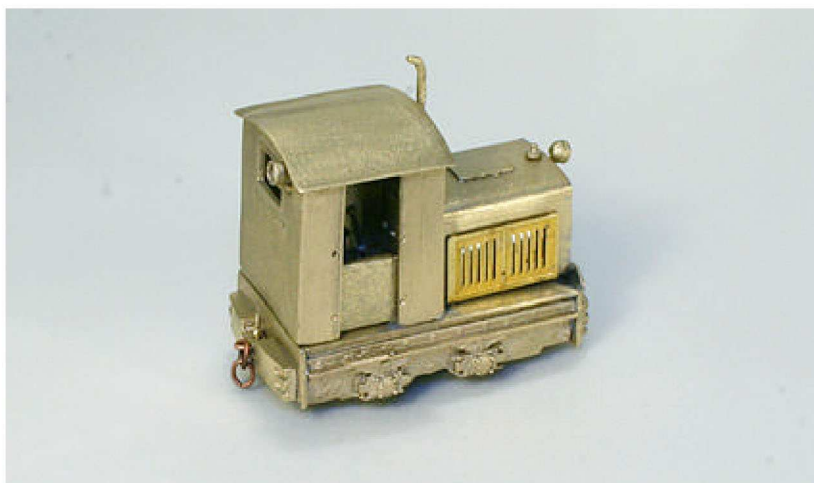
Gmeinder Feldbahndiesellok 20/24 PS

Bausatz	1820/06 HOF	1820/09 HOe	1820/07 HOn2	geschlossener Einstieg
	1822/06 HOF	1822/09 HOe	1822/07 HOn2	offener Einstieg
	1824/06 HOF	1824/09 HOe	1824/07 HOn2	offene Ausführung ohne Dachaufbau

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 4			
1	1	Fahrwerk, lauffähig montiert		32	1	Kühlerschutzgitter	20.110
Beutel 2				33	2	Vorbautüren	20.110
2	1	Vorbau	21.348	34	1	MS-Draht	24.691
3	1	Spritzwand	21.486	35	1	Schraube DIN 84 M 1,4	24.667
20	1	Seitenrahmen, rechts	31.304	36	1	Fensterfolie	
21	1	Seitenrahmen, links	31.304	37	1	Kuppelkette	
5	1	Sitzbank	21.501	Beutel 5 für 1820			
4	2	Gewicht, vorn	21.502	25	2	Führerhaustüren	21.614
6	2	Gewicht, hinten	21.502	26	1	Führerhauswand, vorn	21.612
22	1	Bodenblech	21.307	27	1	Führerhauswand, hinten	21.613
23	1	Pufferbohle mit Kühler, vorn	21.305	28	1	Dach	21.702
24	1	Pufferbohle, hinten	21.305	Beutel 5 für 1822			
Beutel 3				26	1	Führerhauswand, vorn	21.612
7	2	Puffer	21.008	27	1	Führerhauswand, hinten	21.613
8	1	Getriebe	21.084	28	1	Dach	21.702
10	1	Auspuff	21.111	Beutel 5 für 1824			
11	1	Standardkupplungshaken	21.111	26	1	Führerhauswand, vorn	21.615
12	2	Lampen	21.111	27	1	Führerhauswand, hinten	21.616
13	1	Kühlwasserverschluß	21.347	sowie 1 Bauplan und Bauzeichnung			
14	1	Tankdeckel	21.347				
15	1	Kupplungspedal	21.347				
16	1	Kuppeldorn, groß	21.347				
9	1	Kuppeldorn, klein	21.347				
17	1	Handbremshebel	21.347				
18	1	Schalthebel	21.347				
19	1	Schalthebel, kurz V/R	21.347				



T 1/1/2000

ALLGEMEINE HINWEISE

WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Nehmen Sie nur die gerade benötigten Teile aus den Beuteln.
Entgraten Sie alle Teile sorgfältig. Gußteile trennen Sie am besten mit einer Laubsäge oder mittels Trennscheibe vom Anguß.

Bevor Sie die Teile abtrennen, vergewissern Sie sich über die richtige Schnittstelle. 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. Allerdings können manche Ätzteile oder Gußteile nur im kompletten Satz (d.h. verschiedene Teile mit gleicher Artikelnummer) verschickt werden.

Folgendes Werkzeug sollten Sie sich zurechtlegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen. 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 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. 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.

Alle Teile sind im Karton bisweilen einer gewissen Belastung durch die anderen Beutel ausgesetzt und können sich so leicht aus der Form bringen lassen. Prüfen Sie daher besonders Fahrwerk und Ätzplatten zuerst durch Augenschein in Längs- und Querrichtung. Die Teile dürfen keinesfalls in sich verwunden sein.

Bei Anregungen oder Wünschen, die Ihnen am Herzen liegen, schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an. Wir hören zu und helfen weiter.

Und nun viel Spaß beim Bauen!

Gmeinder Feldbahndiesellok 20/24 PS

Bausatz	1820/06 HOF	1820/09 HOe	1820/07 HOn2	geschlossener Einstieg
	1822/06 HOF	1822/09 HOe	1822/07 HOn2	offener Einstieg
	1824/06 HOF	1824/09 HOe	1824/07 HOn2	offene Ausführung ohne Dachaufbau

Zum Vorbild

Seit Mitte der Dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts baut Gmeinder in großen Stückzahlen Feldbahnmotorloks in verschiedenen Gewichts- und Leistungsklassen. Der Typ 20/24 ist mit einem Kaelble-Dieselmotor G110 ausgerüstet. Der Zweizylindermotor leistet bei 1100 U/min 20 PS, kurzfristig bei 1400 U/min 24 PS.

Die Höchstgeschwindigkeit der 4,5 Tonnen schweren und 3 Meter langen Loks beträgt rund 12 - 15 km/h. Der Antrieb erfolgt über eine Duplexkette auf eine Achse, von dort mittels einer zweiten Kette auf die zweite Achse. Einzige Bremse ist die mechanische Handbremse, die auf alle 4 Räder wirkt.

Noch heute sind Gmeinder-Feldbahnloks zahlreich bei den Museumsbahnen vorhanden.

Zum Modell

Beginnen Sie die Montage des Bausatzes mit dem Zusammensetzen der beiden Seitenrahmen (20 und 21) und den Pufferbohlen (23 und 24). Die Nocken erleichtern die Positionierung. Passen Sie nun das Bodenblech (22) auf. Es muß an der hinteren Pufferbohle anliegen, nicht darauf liegen (siehe Punkt B auf den Bildern der Lok ohne Rückwand). Das Bodenblech liegt richtig, wenn es plan auf den Seitenrahmen und zwischen den Pufferbohlen liegt (siehe Punkt A und B auf den Fotos).

Das Fahrwerk wird jetzt probeweise eingesetzt. Es wird schräg von hinten unten auf den Dorn der vorderen Pufferbohle gesteckt und muß gerade eben ohne zu klemmen oder zu haken durch das Bodenblech passen. Gegebenenfalls kann die Öffnung im Bodenblech etwas geweitet werden. Dann wird das Fahrwerk mit einer Schraube am hinteren Ende des Boden befestigt. Das eventuell überstehende Schraubenende muß geplant werden.

Die Kontaktfahnen des Motors liegen ganz knapp vor der Rückseite des Kühlers – dürfen diesen aber nicht berühren können. Eventuell ist mit einem kleinen Stück Papier zu isolieren. Wir empfehlen, jetzt einen Digitaldecoder einzubauen. Die dringende Empfehlung bezieht sich auf den Typ DCX-75 von CT-Electronic. Dieser Decoder paßt wunderbar oben auf die ebene Fläche des Motors.

Links und rechts hinten an den Enden der Seitenrahmen werden die kleinen Ballastgewichte befestigt. Die vorderen großen Ballastgewichte werden seitwärts am Fahrwerk unterhalb des Motors befestigt.

Die Bohrung in den beiden Puffern sollte mit einem Bohrer $D = 0,8$ mm aufgerieben werden, damit sich der Kuppeldorn einstecken läßt. An der vorderen Pufferbohle ist der kleinere zu verwenden, der ein wenig gebogen werden muß, um nicht mit der Aufnahme der Anlasserkurbel zu kollidieren. Die Unterkante der Puffer sollte rund 0,5 mm oberhalb der Unterkante der Pufferbohlen abschließen. Alternativ kann in die Puffer der Standardkupplungshaken (11) eingesetzt werden – mit Kette zu kuppeln ist allerdings stilvoller.

Bei der Montage des Aufbaus ist zu beachten, daß der Vorbau das Kühlerblech umfaßt. Die vordere Führerhauswand liegt am Vorbauende an. Die hintere Führerhauswand liegt in einer senkrechten Linie mit der hinteren Pufferbohle. Alle weiteren Teile werden den Fotos entsprechend montiert.

Nicht alle Loks sind mit Lampen ausgerüstet gewesen. So muß für die Lampen an der gewünschten Stelle eine Bohrung $D = 0,8$ mm gesetzt werden.

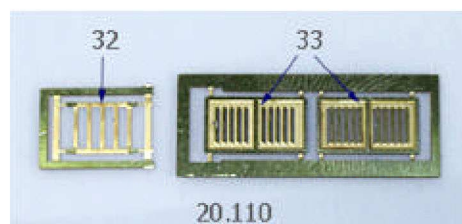
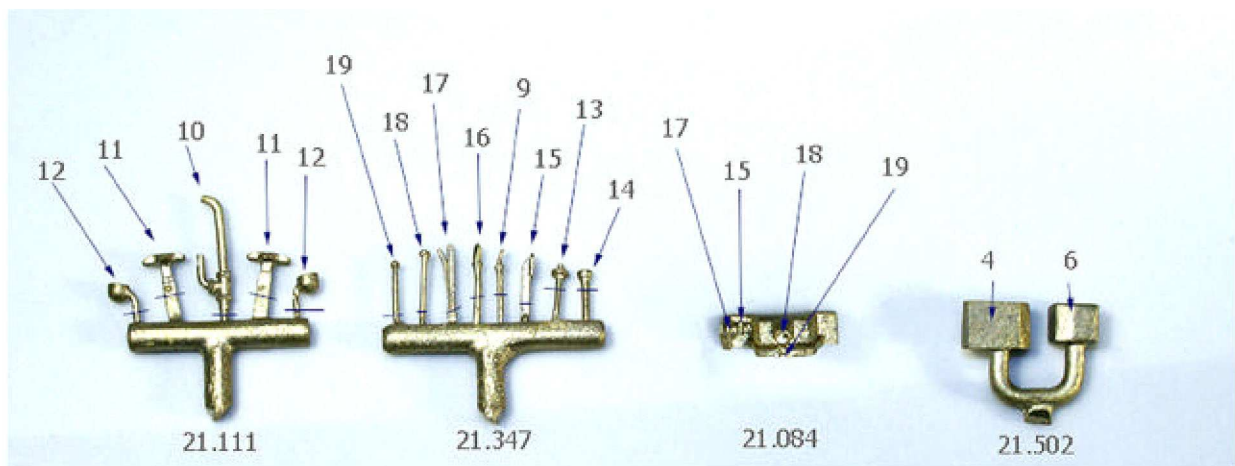
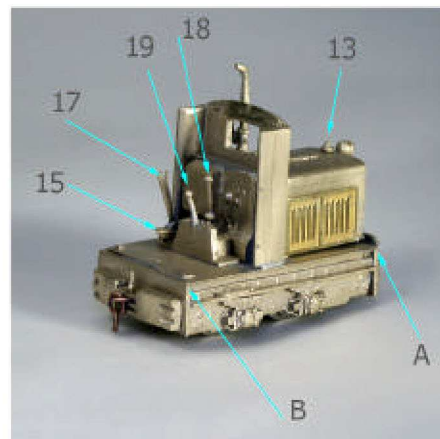
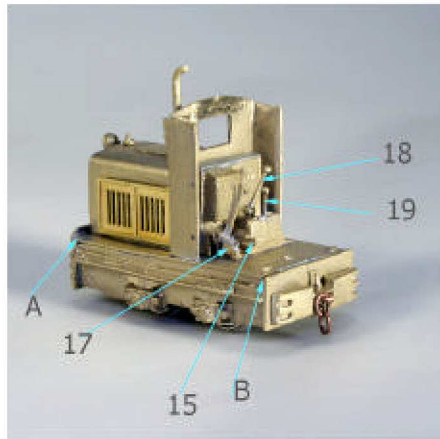
Die Krallen des Kühler-Schutzgitter werden vorsichtig umgebogen und in den Bohrungen des Kühlerbleches befestigt, so daß ein Abstand von einem halben Millimeter entsteht.

Das Dach kann befestigt oder auch lose mitgeführt werden. Zur Gewichtserhöhung kann ein metallischer Lokführer recht nützlich sein.

Die Farbgebung des Modells ist freigestellt. Im Feldbahnbetrieb waren recht praktische Lackierungen anzutreffen. Oft waren die Rahmen wie bei Dampfloks üblich rot gestrichen, der Aufbau in dunkleren Grün- oder Grautönen. In den Sechziger und Siebziger Jahren war ein melonengelber Anstrich des Aufbaus sehr beliebt. Das Führerhaus ist innen meist in einem hellen Grau lackiert worden.

Die heute noch bei den Museumsbahnen vorhandenen Fahrzeuge sind oft nicht gerade vorbildgerecht sehr bunt lackiert.

1820 - 1822 - 1824 Gmeinder 20/24 PS



1820 - 1822 - 1824 Gmeinder 20/24 PS

