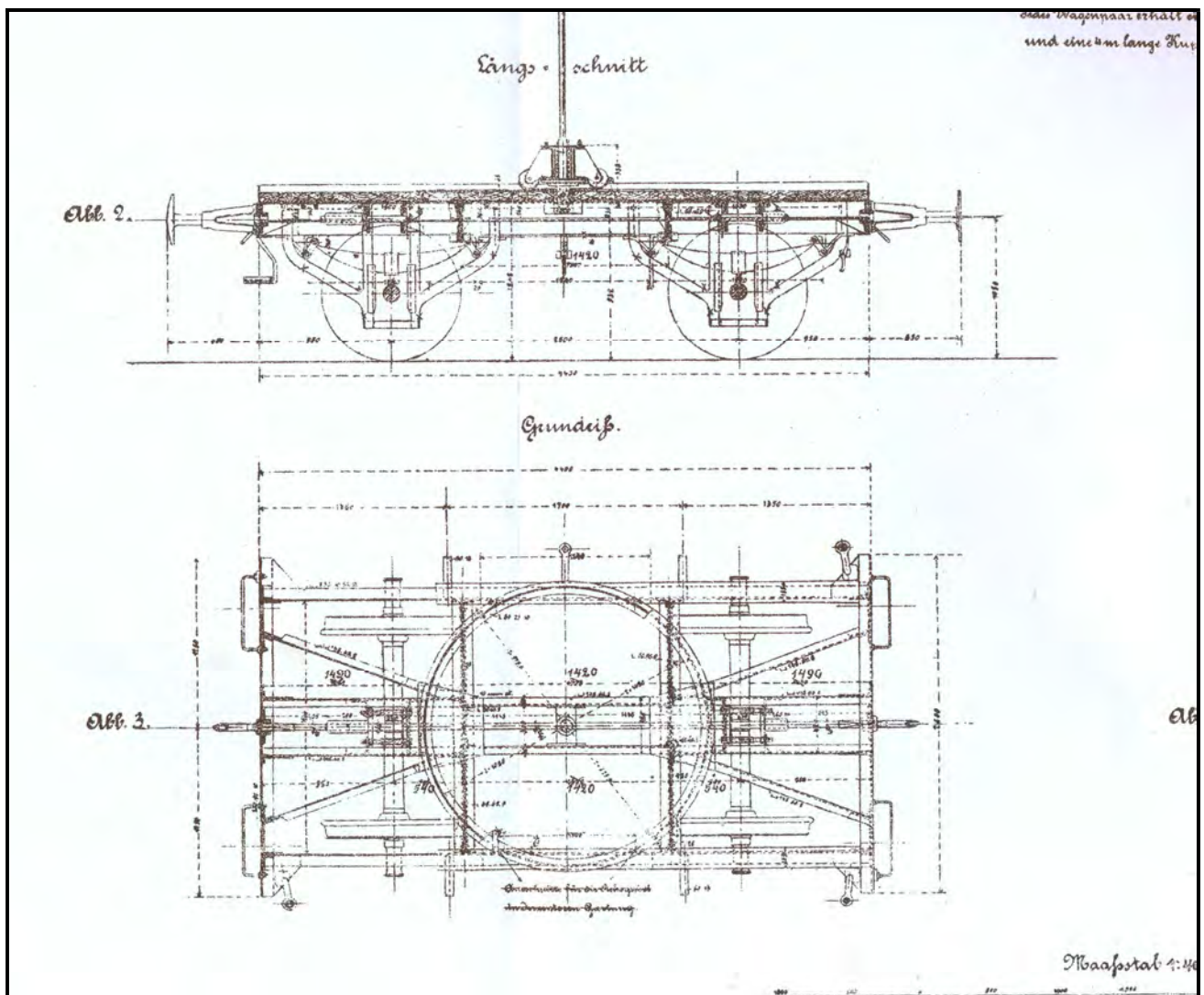




Bauanleitung - G-10-08 - HHmrsz/Hmsz Ein Paar Drehschemelwagen nach Musterblatt pr. II d 9

Schön das Sie sich für dieses Modell entschieden haben. Dieser Bausatz erfordert nicht wirklich mehr Aufwand als andere Kleinserienmodelle. Der signifikante Unterschied liegt im maßstäblichen Abstand der äußeren Langträger, was die Verwendung maßstäblicher Radsätze oder „schmaler“ rp25-Radsätze möglich macht.

Zur Einführung zwei Ansichten des Musterblattes.





Ätzplatinen

Bitte überprüfen Sie zunächst anhand der gescannten Platinen und der Messinggußteile die Vollständigkeit des Bausatzes. Sofern erforderlich sind alle Teile doppelt enthalten damit ein Waggonpärchen entsteht.

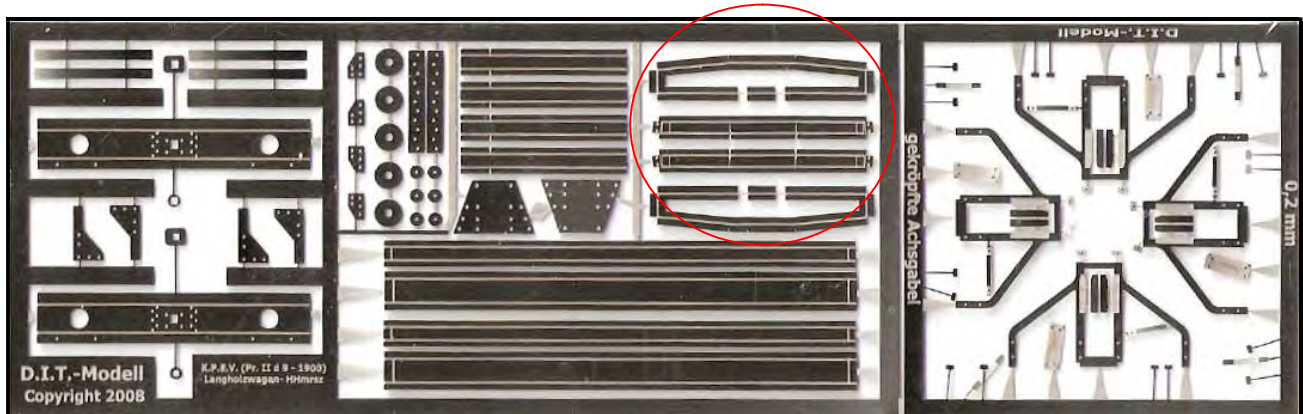


Ränder für die Plattform
Profilunterlagen für den unteren Boden

Königsstuhl

unterer Boden/Fahrgestell

Plattform



zu faltene Konsolen/Stützen
Pufferbohlen
Knotenbleche der
Eckverbindung

Knotenbleche

Lang und Querträger

Achsgabeln



Entfällt, kommt neu.

Messingguss-Bauteile

Drehschemel



Kuppelstangen, entsprechend 4 und 2 Meter, je nur einmal

Stangenauflangung, Schemelrollen und Rungen

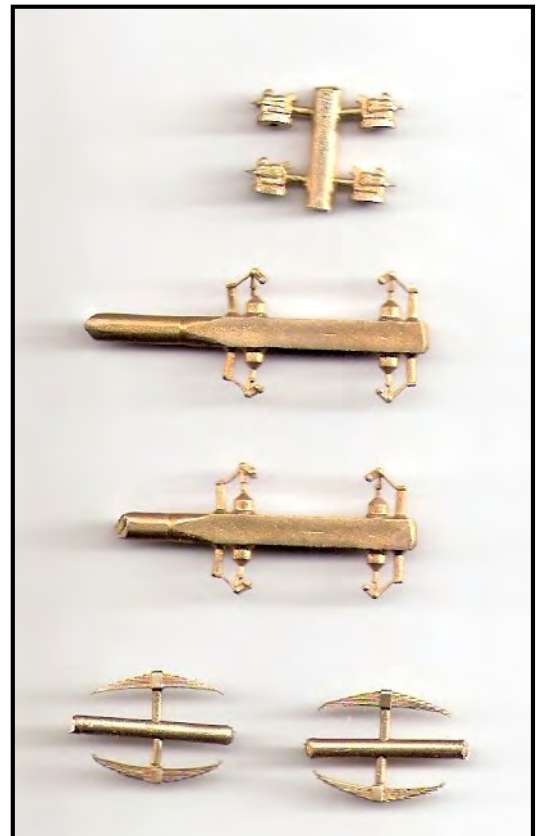
Achsgehänge aus Achsbuchse, Federböcken und Federpaketen.

Zusätzlich (ohne Abbildung) Zugstangenfeder, Rangierertritte und Kette.

Für den Fall das etwas fehlen sollte, schicken Sie mir bitte eine email (kdpfennig@t-online.de) oder rufen Sie mich an (04266 8919).

Der Bausatz dieses Drehschemelwagens beinhaltet immer zwei dieser Wagen. Bei diesem Typ hatten beide Haltebügel zum Transport der mitgeführten zwei und der vier Meter langen Kuppelstange.

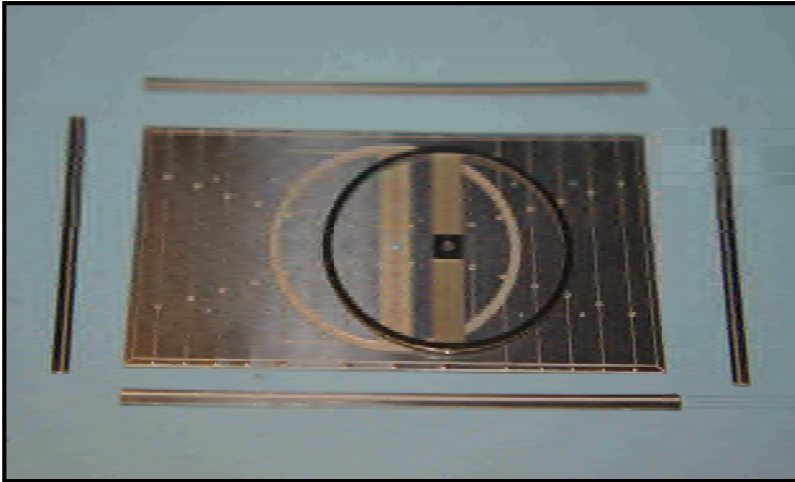
**Diese können entweder in den Transporthalterungen befestigt werden oder tatsächlich zur Kopplung der beiden Wagen verwendet werden. Die Wagen könnten aber auch allein durch die Ladung (z.B. Baumstämme) verbunden sein.
Bei einer Verladenszene könnten die Rungen auch abgeklappt montiert sein.**





Montage

Plattform



Die Nietenimitate an den Rändern werden von der Rückseite her geprägt. Der Ring wird vorverzinnt, eingepasst und eingelötet. Der Rand entsteht aus den vier Blechenstreifen mit Nut, siehe oben in der ersten Abbildung. Die Nut dient zur Einfügung des Blechs, wobei der breitere Rand nach oben zeigt. Die Streifen sind etwas überlang, damit schöne Eckverbindungen entstehen können.

Nach der Endmontage sollten die Regenlöcher noch durch den unteren Boden gebort werden.

Drehschemel

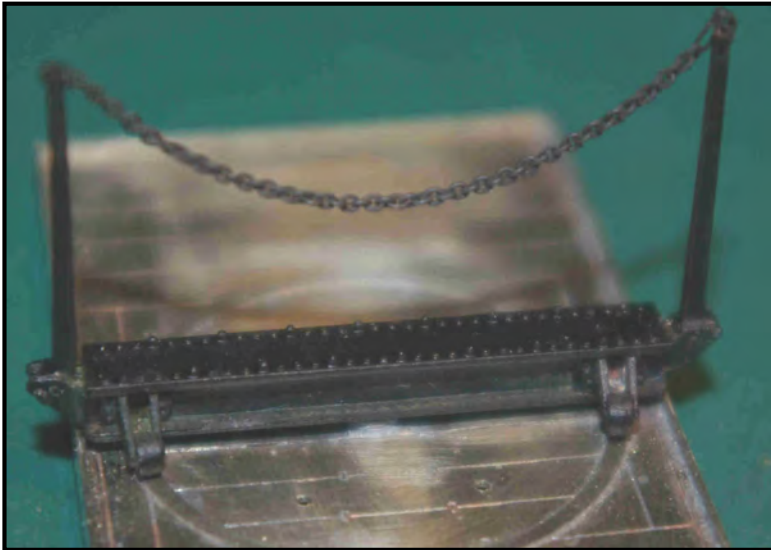
Der Gußast wird sehr vorsichtig mittels scharfer Diamantscheibe abgetrennt. Es sollte möglichst wenig von den Nietimmitationen der inneren Profiloberfläche beschädigt werden. So sehr kritisch ist das aber nicht, weil an gleiche Stelle eine der Rollenhalter montiert wird.

An den Rollenhaltern sind rückwärts massive Messingbrücken angebracht. Diese dienen lediglich der Stabilität für den Gussvorgang und werden nun restlos weggeschliffen. Die Seitenwinkel können zusätzlich dann noch geschwächt werden. So werden die Rollenhalter dann in den Drehschemel an den markierten Stellen eingepasst. Richtung und genaue Position werden mit dem Ring verglichen, und verlötet.

Die abgerundeten Dreiecke an den Seiten des Drehschemels (Ohren) nehmen die Rungen auf. Diese Teile müssen zueinander passend beschliffen werden. Die Ohren von innen her möglichst dünn schleifen und entsprechend passend dann die Rungen. Diese werden probeweise eingepasst und im Zusammenhang an den angeätzten Stellen durchbohrt.



Vorbild-Modell 1/5!



So ist es gedacht. Der Verfeinerung wie oben steht nichts entgegen. Bolzen, Schekel, Spannbügel oder Kettenbefestigung müssen aber selbst aus Draht geformt werden.

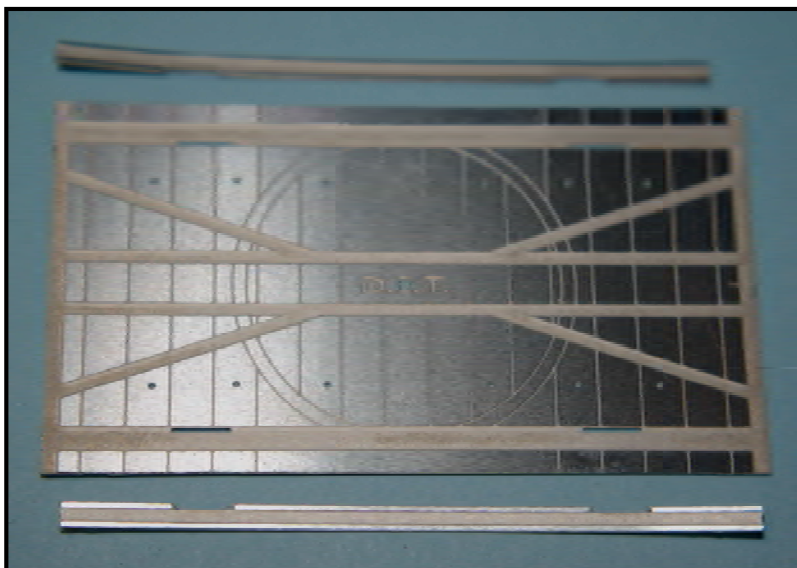
Die Körnung auf der Unterseite wird aufgebohrt und erhält einen passenden Stift aus Messingdraht als Achse. Auf den Stift werden zwei Unterlegringe aufgefädelt und verlötet. Die genaue Höhe wird später durch die Rollen des Drehschemels bestimmt. Die sollen sehr knapp aufliegen, beinahe schleifen.

Fahrwerk/Untergestell

Die Pufferbohlen sind durch die großen Löcher für die Puffer gut zu erkennen. Hier sollten erst die Nieten geprägt werden, dann die Verstärkungen für die Kupplungsführung innen und aussen angelötet (Viereck mit Nieten nach innen) und dann erst sollte die Pufferbohle gefaltet werden.

Der Unterboden muß sehr genau in die Plattform eingepaßt werden, am besten mit montierten Pufferbohlen. Es sollte kein Überstand oder Überhang zur Plattform entstehen.

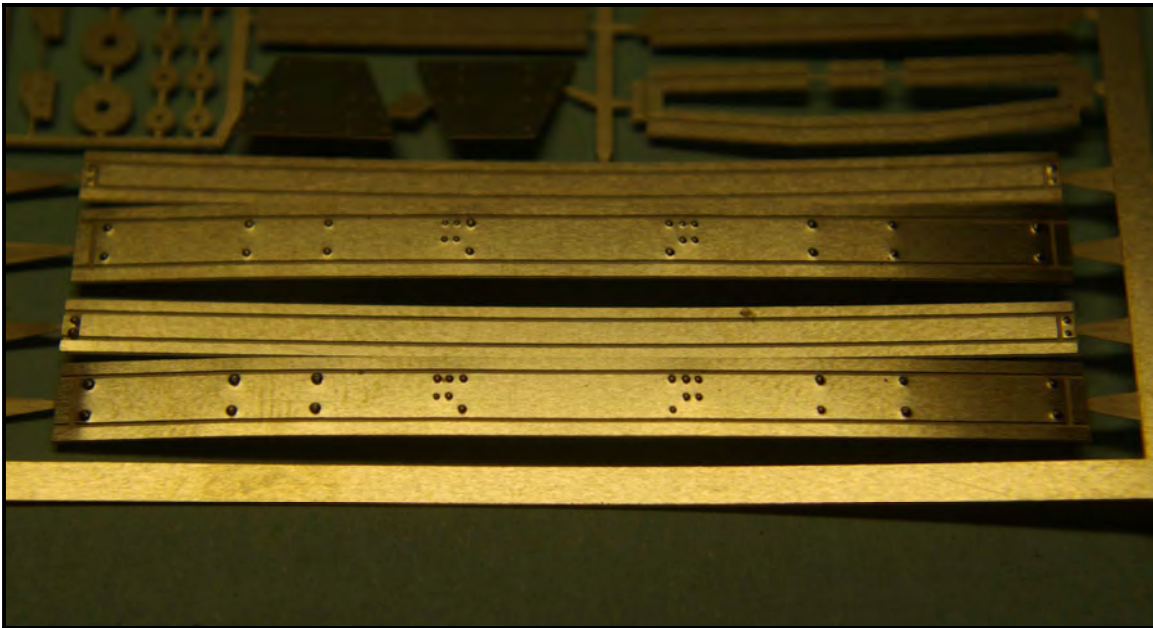
Die Positionen für die Langträgerverstärkungen sind im Unterboden angeätzt, wie im folgenden Bild angedeutet.



Die viereckigen Schlitz dienen der Einpassung der Achsgabeln. Sie sollten später nicht durch die Langträger verdeckt werden. Die mittlere Anätzung in den Blechstreifen nimmt den Langträger auf.

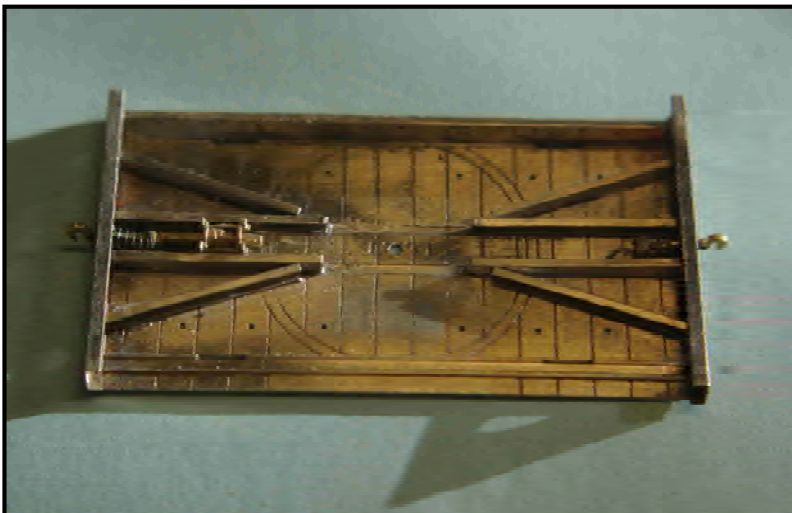


Zunächst werden die Nietimmitationen an den äußeren Langträgern geprägt und diese anschließend zu einem U gefaltet.

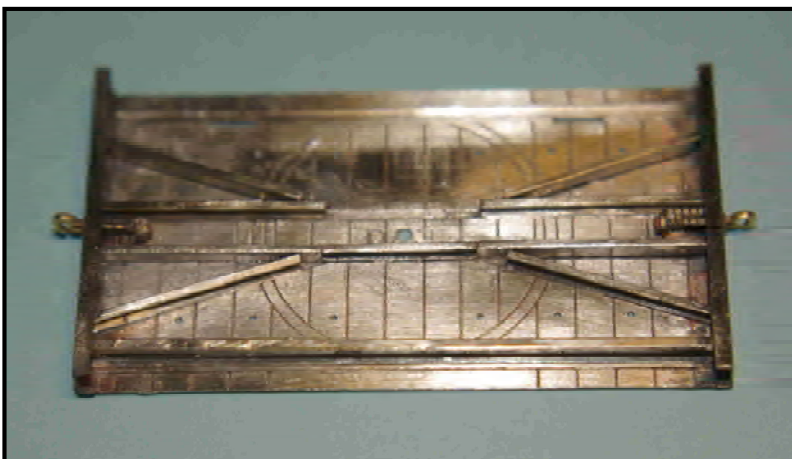


Die Niethäufungen rechts und links der Mitte geben die Positionen für die Querträger an. Die Pärchen übereinander stehender Niete geben die Position der Achsgabeln wieder.

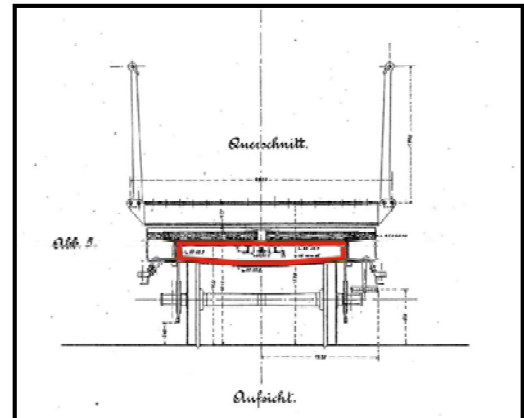
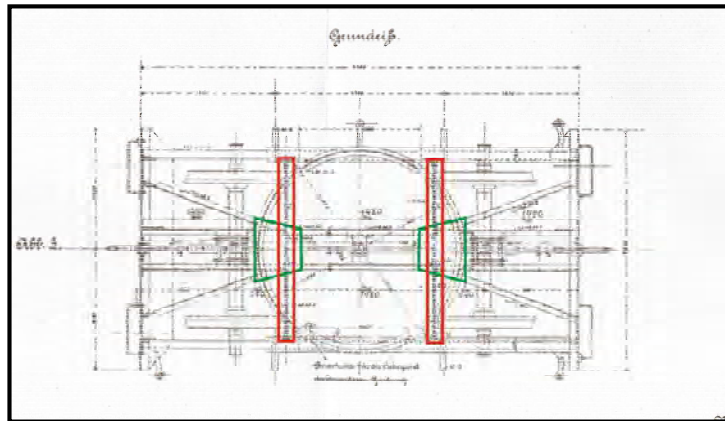
Montage Träger



Hier sind bereits die Pufferbohlen, die äußeren Langträgerverstärkungen, die äußeren Langträger montiert. Die inneren Langträger müssen geteilt werden. Das heißt, mittig werden jeweils 13 mm herausgeschnitten. Nach dem Falten werden die vier äußeren (Richtung Pufferbohlen) Teile mit dem U nach innen in der Anätzung justiert und angelötet. Ebenso werden die 4 Diagonalträger gefaltet und diesmal mit dem U nach außen eingelötet. Bevor die mittleren Teile der Langträger eingelötet werden, sind die beiden Kupplungsfedern in die Träger einzupassen und so einzufügen, das sie genau zwischen Kupplungsschaft und dem Ring plaziert sind.



Dann können die Teilstücke, diesmal mit dem U nach außen eingepaßt werden.



Die grünen Trapeze markieren die Positionen für die Knotenbleche.
Die rot markierten Querträger werden überarbeitet nachgeliefert. Sie werden nicht auf den Knotenblechen aufliegen

Für die Montage der Achshalter liegt eine separate Bauanleitung anbei.

Mit diesen geht es jetzt weiter.

Was dort nicht steht, ist das die Gehängestützen/Schakenböcke zu den Pufferbohlen hin so aufgebogen werden sollten, das der eine Fuß auf dem Verbindungsblech zwischen Pufferbohle und Langträger aufsitzt. Zwischen die beiden Achshalter kommt dann noch das kurze Blech mit der zickzackförmigen Nietreihe. Die Ecken können abgeschliffen werden.

Kuppelstangen



Die Kuppelstangen werden vorsichtig von den Gußästen abgetrennt , Sie können teilweise poliert und beschliffen werden. Die Ösen werden mit geeigneten Bohrern aufgebohrt. Zwischen den beiden Kupplungsführungen muß ein sauberer und etwas breiterer Schlitz gefeilt werden, bis zu den Hörnern.



Alle Metallteile werden später geschwärzt, die ‚Holzteile‘ in der Wagenfarbe gestrichen. Jede Stange wird mit Richtung und Nummer versehen, sofern ein Beschriftungssatz vorliegt.

Mit den fertigen Stangen werden die Positionen der Halterungen bestimmt. Der Halter mit dem langen Flansch (dünnere Schleifen) kommt in die Mitte des Langträgers und trägt dann die eine Seite der kurzen Kuppelstange. Die andere Seite wird durch einen Halter mit dreieckigem Flansch gehalten, wobei dieser im Verbindungs-dreieck zwischen Pufferbohle und Langträger hängt. Von diesen bilden zwei auf der anderen Seite des Modells die Halterung für die lange Stange.

Unterschiede zum IIc11





