

Bauanleitung:

Einführung:

Der Bausatz besteht aus Neusilber. Bitte verwenden sie zum Löten der Neusilberbleche SMD-Lötpaste, wie sie unter der Bezeichnung **WELDOTECH Sn AG 20 Lötpaste**, Artikelnummer **180001** und **180002** bei uns erhältlich ist. Die Paste an die zu lötende Stelle streichen und dabei sehr sparsam verwenden. Hilfreich ist zur Dosierung ein kleiner Uhrmacherschraubenzieher oder eine Zahnrarztsonde. Gelötet wird mit großer Hitze. Oft ist es dann ausreichend den Lötkolben knapp neben die Lötpaste an das Metall zu halten um die Lötpaste zum Fließen zu bringen. Gute Lötstellen entstehen schnell. Langes Gebrate führt zum Verzundern und damit zu unsauberen Lötstellen.

Die Neusilberteile mit einer stabilen Schere entlang der Nutzteilkante ausschneiden. Mit dieser Methode ist keine Nacharbeit mit Feilen o.ä. Werkzeugen nötig. Ein Ausschneiden mit dem Cutter oder Seiten- bzw. Elektronikschneider führt zum Verbiegen der filigranen Teile.

Bei den Ätzteilen liegt der Biegefalte immer im Biegewinkel. Lediglich bei Aufdopplungen (180°-Biegung) liegen sie außen.

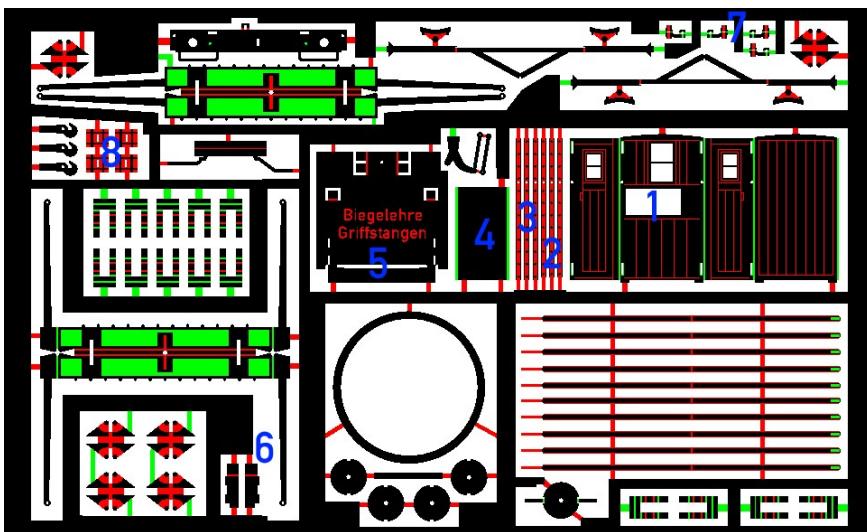
Bauanleitung:

Die Anleitung ist als Ergänzung zur Anleitung:

<https://www.digitalzentrale.de/download/ck-dsw.pdf>

zu sehen. In dieser Anleitung werden nur die bei der bayrischen Version abweichenden Teile (Bremserhaus und Bühnengeländer) beschrieben. Der ungebremste bayrische Dreh-schemelwagen weicht nicht von der Vereinsbauart ab. Bei der Vereinsbauart (Artikel 400182 und 400192) handelt es sich beim Vorbild um Weiterentwicklungen der bayrischen Bauart.

Abweichende Teile:



- 1: Bremserhaus
- 2: Kastenstützen Front
- 3: Kastenstützen Seite
- 4: Dach Bremserhaus
- 5: Biegelehre Griffstangen
- 6: Biegelehre Stege
- 7: Signalstützen
- 8: Zughakenplatte

Bremserhaus:

Am Bremserhaus (1) die beiden Türseiten abkanten. Dann das Kurbelgehäuse in die große Öffnung in der Front einlöten, dabei die Löcher fürs Geländer nicht zulöten. Die schräge Seite des Kurbelgehäuses ist oben. Dann die Rückwand um 90° biegen. Die Rückwand hat eine eingeätzte Falz an der Seite, in die die Seitenwand einrastet. Die Seitenwand mit

der Rückwand verlöten, ohne dabei die Schlitze oder das Loch für das Geländer zuzulöten!

Die Löcher für das Geländer im Bremserhaus und in den Kastenstützen (2 und 3) mit einer Reibahle oder einem 0,3 mm Bohrer auf 0,3 mm aufreiben. Dem Ätzprozess geschuldet, sind sie eventuell zu klein. Den 0,3er Bronzedraht (nicht im Bausatz enthalten) muss sich gut auffädeln lassen.



Die längeren Kastenstützen (3) sind für die Seiten des Bremserhauses, die kürzeren für die Front. Achten sie darauf, dass die Stützen korrekt an den Enden abgeschnitten sind. Es darf kein Rest der Festhaltungen überstehen. Sonst lässt sich das Bremserhaus mit den Rastnasen nicht aufsetzen, bzw. die Pufferbohle nicht positionieren.

Zum Anlöten der Kastenstützen werden diese auf ein Stück 0,3er Draht gefädelt und mit diesem auf das Geländerloch gesteckt (siehe Bild oben). Das Bremserhaus liegt dabei flach auf einer Unterlage. So richtet sich die Kastenstütze von selbst parallel aus und kann von innen durch die Schlitze verlötet werden.

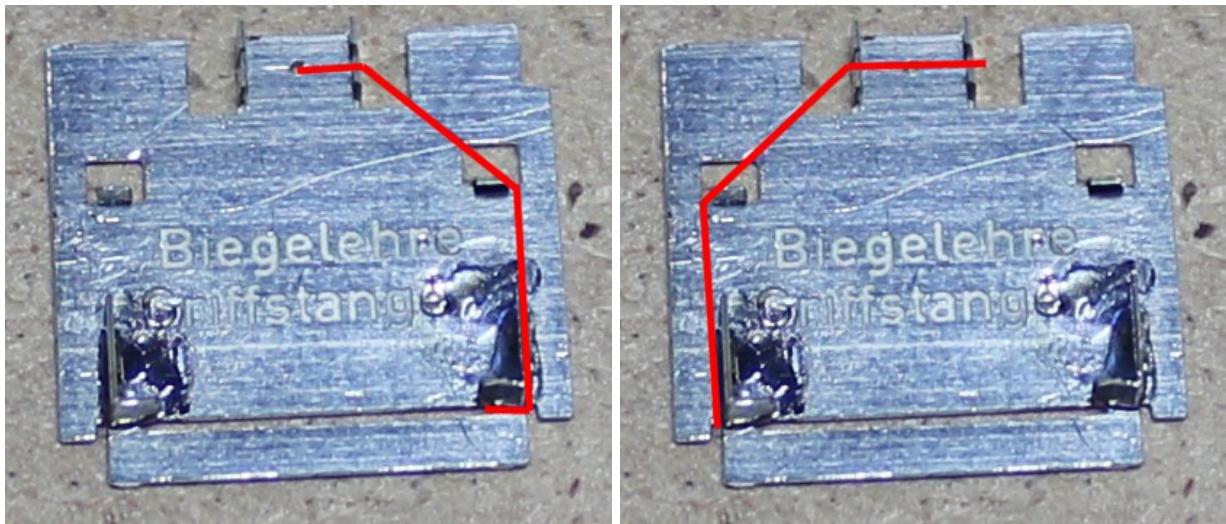
Das Dach (4) leicht in eine Wölbung passend zur Krümmung am Bremserhaus biegen und auflöten. Dann das Bremserhaus auf dem Wagenboden einrasten und verlöten.

Wenn die Pufferbohle angelötet ist, kann der Zuhaken mit der Zugakenplatte eingelötet werden. Die Zughakenplatte ist neu gegenüber dem Bausatz der Vereinsbauart.



Als nächstes werden die Geländerstangen gebogen. Dafür ist die Biegelehre (5) zu bauen. Die Stege (6) für die Biegelehre am Falz rechtwinklig abknicken und mit den Rastnasen in der Lehre einlöten (siehe links).

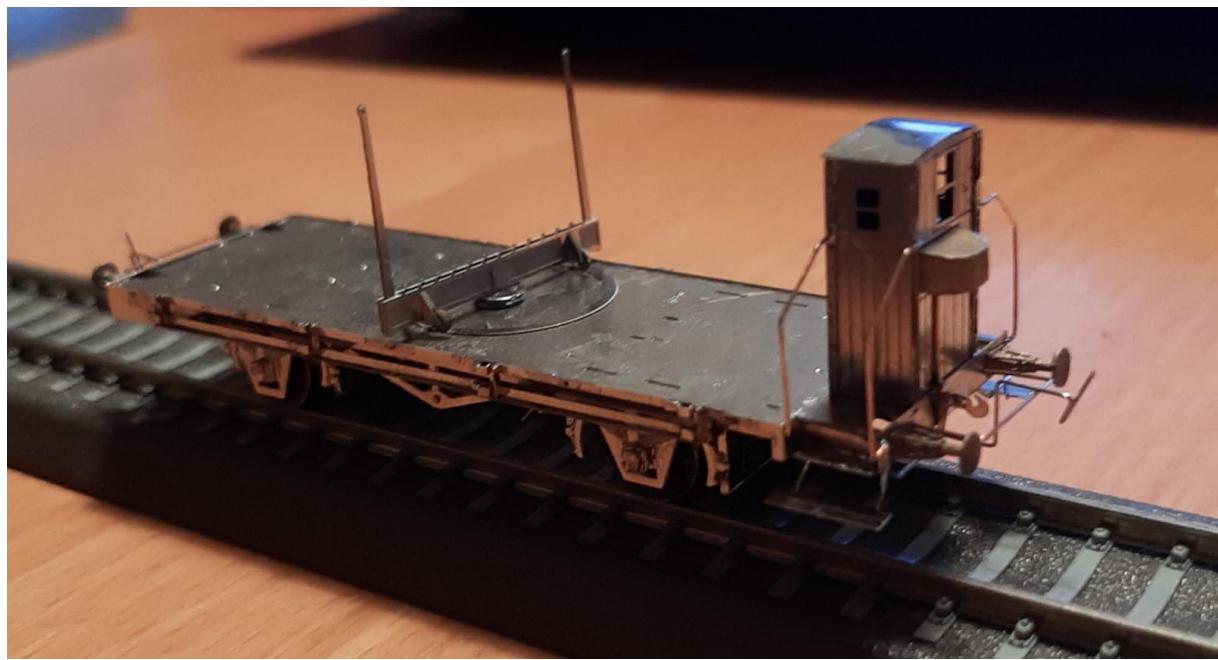
Das Biegen der Griffstangen erfolgt wie es die rote Linie zeigt, rechts und links für die vorderen (linkes Bild) und hinteren (rechtes Bild) Griffstangen.



Die Griffstangen vor dem Einlöten mit etwas Schleifpapier an den zu lötenden Enden blank machen. Alle Griffstangen vor dem Einlöten zur Probe einsetzen und eventuell etwas nachbiegen, damit sie in der Ansicht von vorn genau fluchten.

Die vorderen Griffstangen werden durch das Loch frontale Loch am Bremserhaus und das seitliche Loch in der Pufferbohle gesteckt und mit ganz wenig Lötzinn verlötet. Das durch die Pufferbohle ragende Ende knapp hinter der Pufferbohle abkneifen.

Die hinteren Griffstangen werden durch das seitliche Loch im Bremserhaus und das Loch seitlich über dem oberen Tritt gesteckt. Vor dem Verlöten noch die Signalstützen (7) auffädeln und unter dem 45° Knick verlöten. Am Steckloch wird die Signalstütze rechtwinklig umgebogen. Die Aufnahme für die Schlusssignale wird aufgedoppelt.



Beim Bau eines Epoche 1 Modells sind statt der Hülsenpuffer, Korbypuffer verwenden. Diese können zB von Hädl aus Kunststoff bezogen werden (müssen dann eingeklebt werden). Oder es kann unser Ätzbausatz Artikel 400882 verwendet werden. Eventuell sind auch gegossenen Korbypuffer für TT bei Kleinseienherstellern verfügbar.