

Tipps zum Bauen



Unsere Basteltipps entstanden in Zusammenarbeit mit der MIBA-Redaktion.
Fotos: Martin Knaden

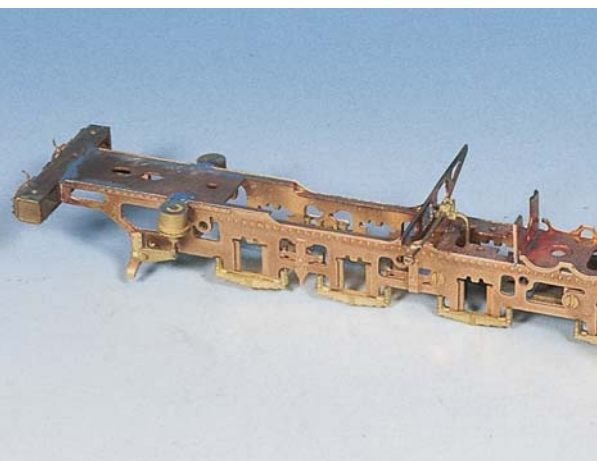
Weder Preiserlein noch Heinzelmännchen setzen einen Bausatz zusammen. Diese Aufgabe ist Ihnen vorbehalten. Doch keine Sorge: Für die Fertigstellung eines gelungenen Modells sind keine Zauberkunststücke erforderlich. Gehen Sie mit Ruhe und Muße ans Werk, lassen Sie sich nicht unter Zeitdruck setzen und arbeiten Sie in kleinen Etappen. Und nach etwa 40-60 Arbeitsstunden, die für die Montage einer großen Schlepptenderlok einkalkuliert werden müssen, können Sie ein Modell mit bestmöglicher Detaillierung, ausgezeichneten Fahreigenschaften und hervorragender Zugkraft genießen, auf das Sie zu Recht stolz sein können – denn schließlich haben sie es selbst gebaut!



Von der Vielzahl der Bauteile darf man sich nicht abschrecken lassen. Kontrollieren Sie zuerst alle Packtüten anhand der Bauteileliste. Bevor Sie die ersten Bauteile auspacken, sollte die Bauanleitung genau durchgelesen werden. Gehen Sie alle Arbeitsschritte vor Beginn der Montage in Gedanken durch. Erst wenn Sie sämtliche Hinweise zur Kenntnis genommen haben, kann der praktische Teil beginnen.



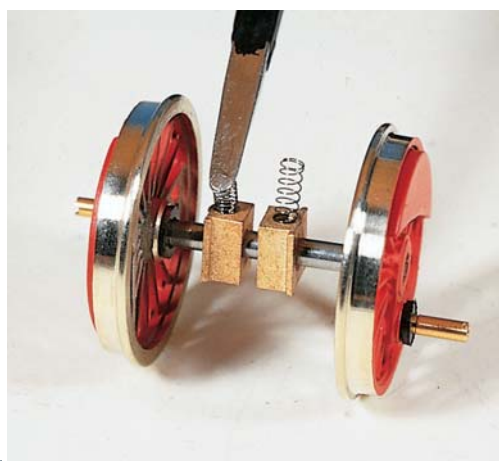
Ebenso wichtig wie passgenaue Bauteile ist gutes Werkzeug. Bohrer sollten von 0,3 mm bis 2,0 mm in Zehntelmillimeter-schritten vorhanden sein. (Ein einfacher Bohrständer kann übrigens zum schnellen und leichteren Zugriff aus einem Stück Kunststoff selbst gefertigt werden.) Dazu gehört ein Stiftenklößchen. An Zangen genügen eine kräftige für die dickeren und eine feine für die dünnen Gussäste sowie eine Feinmechanikerzange für das Biegen von Drähten. Ein Abbrechklingenmesser und verschiedene Feilen, davon eine runde, dienen dem Entgraten der Weißmetallteile. Die Pinzette sollte an der Spitze abgerundet sein und präzise zugreifen.



Der Bau der Lokomotive beginnt – wie beim Vorbild auch – mit dem Rahmen. Modelle mit Barrenrahmen besitzen einen aus Bronzeblech geätzten Rahmen, der mit Detailblechen bedeckt wird. Diese Verbindungen werden geschraubt. Die weitere Detaillierung des Rahmens erfolgt mit Messinggussteilen. Dabei gilt: Teile mit großer Berührungsfläche, wie der Rahmenvorschuh, können geklebt, Teile mit kleiner Berührungsfläche, wie z.B. der Bremszylinder, sollten gelötet werden. Die Messinggussteile müssen zuvor an den zu lötenden Stellen blank gefeilt werden.

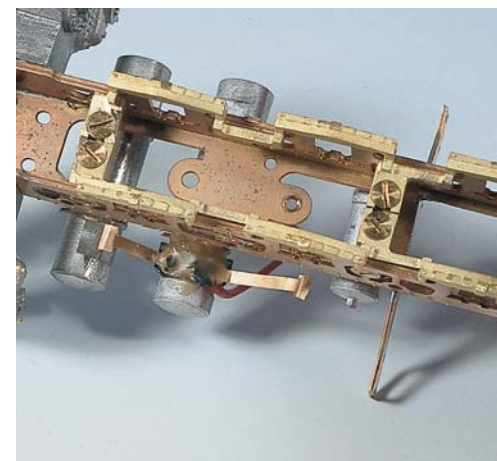


Zum Fahrwerk gehören auch die Zylinder aus Weißmetall. Vor der Bestückung mit den Messingdetails sollte der Gussgrat an der Außenseite weggeschliffen werden. Dazu führt man den Zylinder über eine feine, aber nicht zu kleine Feile, ohne ihn zu verkanten. Statt einer solchen Feile kann auch plan liegendes Schmirgelpapier der Körnung 600 verwendet werden.



Zum Einbau der Radsätze müssen die Federchen in den Achslagern fixiert werden. Hierzu genügt eine Nadelspitze zähes Fett, das die Achslager nicht gefährdet, sollte etwas daneben geraten. Von der Verwendung von Sekundenkleber an dieser diffizilen Stelle sei abgeraten, da Ersatzradsätze nur gegen Erstattung der Kosten geliefert werden können!

Die Radsätze werden gehalten von Messinggussteilen, die sowohl Federpakete wie auch Rahmenverschlüsse darstellen. Lötet man rechtes und linkes Gussteil aneinander, ist das Handling bei der Montage wesentlich einfacher.



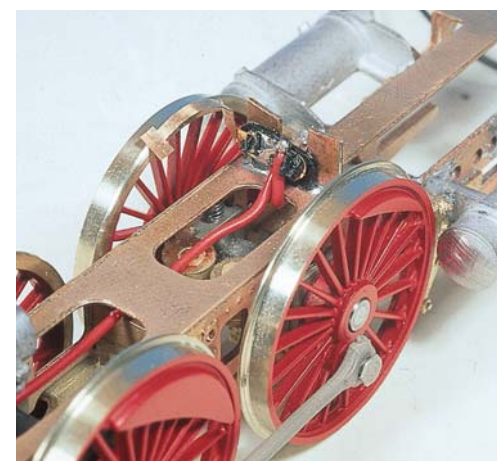
Die Gelenke der Steuerung werden auf zwei verschiedene Arten hergestellt. Für die Stufennieten, die z.B. am Gelenk Kreuzkopf/Treibstange zum Einsatz kommen, empfehlen wir unser Nietset 2346.

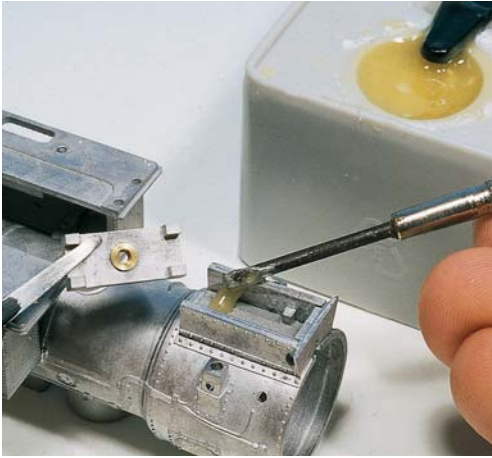


Die Stufe in der Niete garantiert dabei ausreichend Spiel für eine leichtgängige Verbindung. Noch einfacher sind die gegossenen Gelenke zu bearbeiten: Hier wird mit einer Pinzette nur die rückwärtige Lasche angedrückt – fertig! Eine kleine Feile beseitigt eventuelle Gussgrate im Inneren des Kreuzkopfes.

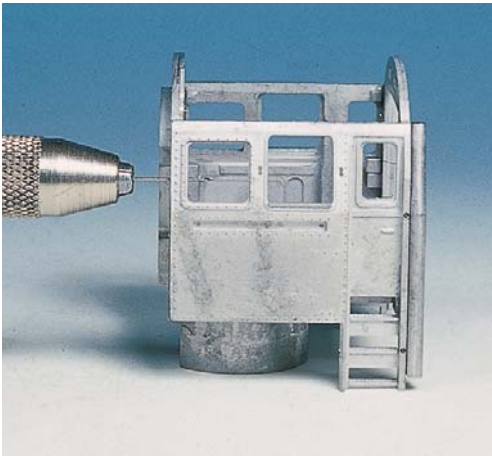


Das fertig zusammengebaute Fahrwerk sollte unbedingt vor der Lackierung einer Probefahrt unterzogen werden. Beim langsamen Schieben auf einem Stück Flexgleis darf keinerlei Hakeln verspürt werden. Die Stromabnahmebleche können schon vor der Lackierung angebaut werden. So sind sie optimal farblich getarnt. Lediglich die Berührungsflächen zu den Rädern müssen abgeklebt werden. Die Kabel sollten innerhalb des Rahmens versteckt werden.





Zur Montage des Gehäuses müssen alle Gussteile entgratet werden. Anschließend können sie zusammengeklebt werden. Dazu eignet sich Sekundenkleber, der im Bedarfsfall durch ein Bad in Aceton wieder gelöst werden kann. Sind die Bauteile mit dem Schnellkleber korrekt zusammengesetzt, empfiehlt es sich, die Verklebung an nicht sichtbaren Stellen durch zusätzliches Auftragen von Stabilit Express dauerhaft zu machen.

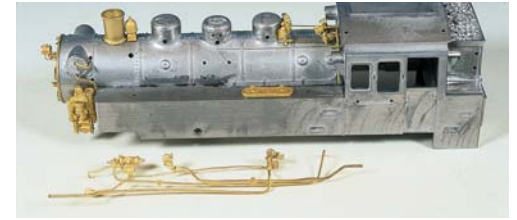
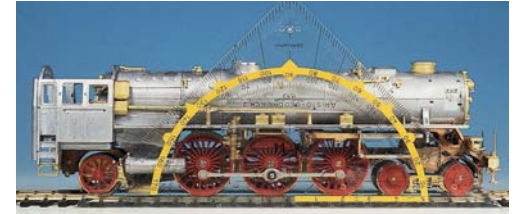


Grundsätzlich sollten alle Weißmetallteile vor der Verklebung laut Bohrplan mit den Löchern versehen werden. Eine Ausnahme bildet das Führerhaus, dessen feine 0,4-mm-Bohrungen sich beim Kleben wieder zusetzen könnten. Hier wird daher erst nach dem Zusammensetzen der Führerhauswände gebohrt.



Wer bereits genügend Erfahrung im Lötten hat, kann die Weißmetallteile auch mit niedrigschmelzendem Lot verbinden. Lot und passendes Flussmittel sind bei Fohrmann in Görlitz erhältlich. In vielen Fällen genügt aber auch ein Verschmelzen der Passzapfen, sofern diese nicht als Anschlag für weitere Bauteile (z.B. Führerhausboden oder Tenderfahrwerk) benötigt werden.

Bevor die Detaillierung des Lokaufbaus beginnt, sollte der Rohbau überprüft werden. Die waagerechte Lage von Kesselscheitel und Umlaufblechen sowie die senkrechte Ausrichtung der Führerhauskanten sind entscheidend für den späteren Gesamteindruck. Die Verrohrung der Kesselseiten erfolgt bei vielen Bausätzen durch bereits fertig gegessene Leitungspakete. Damit ist die Detaillierung des Modells sehr schnell erreichbar.



Nach einer abschließenden Probefahrt – siehe unten – wird die Lok zur Farbgebung in die Lackiergruppen zerlegt. Dazu lassen sich Kleinteile, die Bohrungen enthalten, auf Zahnstocher spießen. (Der Stehkessel wurde eigens mit einer 2-mm-Bohrung an der später nicht mehr sichtbaren Oberkante versehen.) Die Zahnstocher lassen sich bequem in einen großen Styroporblock einstecken, wo die Bauteile auch zum Trocknen sicher aufbewahrt sind. Ausführliche Tipps zum nun folgenden Lackieren finden Sie in unserem vorherigen Katalog.

