

Zusammenbau Fahrwerk:

Den Rahmen und die an ihm zu befestigenden Blech- und Gußteile sauber entgraten. Pilzkontakt-Isolierbuchsen in Rahmen eindrücken und mit Cyanolit gegen Verdrehen absichern. Schneckenwelle mit Treibriemenrad und Treibriemen in Rahmen einlegen. Wellenabdeckung und Motorhalter auf Rahmen aufschrauben. Motor an Motorhalter befestigen. Treibriemen auf Scheibenrad setzen und Probelauf vornehmen. Blindwelle einlegen und Rahmenwangen mit Blindwellenkästen anschrauben. Jetzt Pilzkontakte und Räder einsetzen und unbedingt auf richtige Stellung der Kurbelaugen achten. Distanzklötzchen in Blindwellenlager legen und Achshalteplatten aufschrauben. Sämtliche Lagerstellen leicht einfetten. Probefahrt vornehmen. Kuppelstangen aufschrauben. Wenn notwendig, Kuppelstangenbohrungen vorsichtig etwas größer feilen. Pufferbohlen und Schienenräumer auf der jeweils richtigen Stirnseite ankleben. Sollten die Pufferbohlenschlitze in den geätzten Seitenblenden nicht ganz einrasten, diese unbedingt etwas ausfeilen, da sonst die Loklänge nicht mehr stimmt. Zum Lackieren die entsprechenden Teile wieder abschrauben.

Zusammenbau Gehäuse:

Die Gehäuse-Stirnwand mit dem Motorvorbau zusammenpassen. Sollte hierbei ein leichter Höhenunterschied entstehen, entweder die Stirn- und Seitenwände unten etwas abfeilen, damit gleiches Höhenniveau erreicht wird, oder die Nase an der Stirnwand etwas nachbiegen, bis diese auf dem Lokvorbau bündig aufliegt. Wenn bei Anbringung der Seitenwände diese ebenfalls zu lang sind, ebenfalls von unten etwas abfeilen. Die Rückwand kann dann ohne Änderung angebracht werden. Beim Aufsetzen des Daches ist darauf zu achten, daß bei Tiefersetzen der Stirnwand zwischen die beiden Klötze - in denen sich die Bohrung für die Pantographenschraube befindet - bei. Novotex-Beilagscheibe gelegt werden muß. Isolierbuchsen nicht vergessen, da sonst der Pantograph die Oberleitung kurzschließt. Für die Griffstangen am Motorvorbau liegen Griffstangensplinte bei. Diese können Sie auch durch unsere kurzen Griffstangenhalter (Art.-Nr. 2346/neue Nr. ab 1975: 1567) ersetzen. Dadurch sieht das Modell noch hübscher aus. Sollten Sie diese Messing-Griffstangen einsetzen, müssen die Bohrungen von 0,75 auf 0,9 mm aufgebohrt werden. Entsprechende Bohrer können Sie von uns beziehen. Für die Griffstangen-Splinte liegt ein 4/10 starker Draht - zum Selbstbiegen und Einsetzen - bei.

Farbgebung:

Sicherheitsreiniger spezial		Art.-Nr.	13032
Farbverdünner			13028
Grundierung			13025
Dach	silber		13020
Gehäuse	braun		13024
Führerhaus-Griffstangen	gelb		13003
Pufferbohlen, Fahrwerk, Räder	schwarz		13011
Set farblos seidenmatt			13029

Vor dem Lackieren sämtliche Teile unbedingt mit unserem Sicherheitsreiniger (Art.-Nr. 13032) gründlich entfetten. Sollten Sie Ihren Bausatz mit Cyanolit kleben, Vorsicht bei Klebestellen, der Sicherheitsreiniger löst Cyanolit auf.

Zurüstteile:

Auch diese Lok kann wieder durch Zurüstteile vervollständigt werden, um eine höchstmögliche Detaillierung zu erreichen:

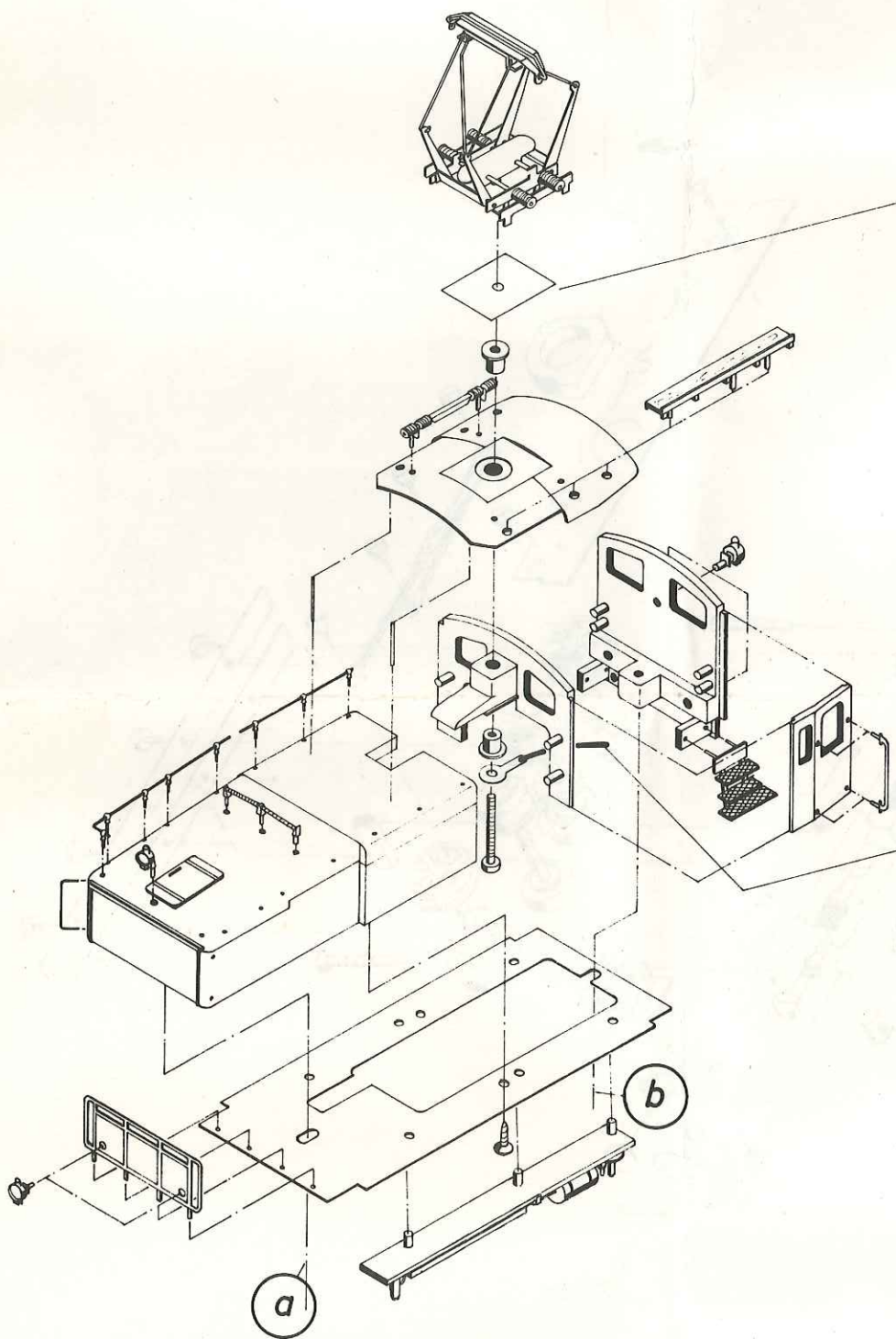
<u>Art.-Nr.</u>	<u>Artikel</u>	<u>benötigte Stückzahl</u>	<u>Beuteleinheit</u>
2227	Originalkupplung Bausatz	2	2
1276	Bremskupplung	4	4
2346/1567 ab 1975	Griffstangenhalter kurz	16	20
3119	Bremsbacken	12	6
7302	Feder für Puffer	4	10
15077	Bohrer 1,2 mm Ø	1	2
1553	Draht 0,7	2	10
2212	Pufferstösse	2 Paar	4 Paar

Bei Verwendung des Superzurüstsatzes müssen zur Abfederung der Puffer die Korbpuffer mittels 1,2 mm Bohrer ca. 6 mm tief aufgebohrt werden. Danach sind die Federn in die Bohrungen einzufügen, die Pufferstösse durchzustechen und von hinten mit einer Flachzange etwas flachzudrücken.

Viel Freude und gutes Gelingen beim Zusammenbau wünscht Ihnen

Ihre

Merker + Fischer GmbH, 8080 Fürstentfeldbruck, Roentgenstr. 6 - Tel.: 08141 / 1838



Hafteticket auf  
12X15mm schneiden

Oberleitungsbetrieb:  
Kabel anstelle „c-d“  
am Motor anlöten



