

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, Stichlocheife 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!

Bauanleitung

Bausatz 1170/09 HOe 1170/12 HOM Sylter Verkehrsgesellschaft Beiwagen zum Leichttriebwagen
 Personenwagen Nr. 6 und 7

Zum Vorbild

In den Jahren 1952-1954 hatte die Sylter Verkehrsgesellschaft unter Verwendung von Borgward B 4500 Zugmaschinen in den eigenen Werkstätten 5 Leichttriebwagen in Sattelschlepperbauweise erbaut. Passend zu diesem LT wurden nun die Personenwagen 6 und 7 hergerichtet. Der Wagenkasten und der Rahmen entstanden in geschweißter Stahlausführung. Drehgestelle ausgemusterter Personenwagen wurden überholt und die Fahrzeuge gemäß der Betriebsordnung für Straßenbahnen (!) ausgerüstet. Bis zu Betriebseinstellung im Jahre 1970 standen die Fahrzeuge in regelmäßigem Dienst. Der Nachwelt ist keines der beiden geblieben.

Weiterführende Literatur: Die Kleine Syltserie –Sylter Inselbahn- Band 1 – III (1989)
 Syltbild Stöver, Postfach 28, Wenningstedt/Sylt (Eigenverlag)

Die Nordseeinselbahnen, Alba Verlag, Düsseldorf

Zum Bausatz

Entgraten und putzen Sie bitte alle Weißmetallteile und fügen Sie sie ohne Klebstoff (trocken) zusammen. Beding durch die angewandte Gießtechnik kann es erforderlich sein, die Teile etwas nachzurichten. Bevor sie nun den Aufbau zusammensetzen, sollten Sie unbedingt die Fensterscheiben zuschneiden. Dies ist eine äußerst nervtötende Angelegenheit (nicht vor Familienfeiern ausführen!), die sich aber besser bewerkstelligen läßt, solange die Seiten- und Stirnteile noch gut zugänglich lose vor dem begeisterten Schneider liegen. Legen Sie die Scheiben beiseite, denn Sie benötigen sie erst wieder nach der Lackierung. Das Einsetzen erfolgt dann am besten mit Hochglanzklarlack (als Kleber) oder mir dem nicht weiß gasenden Sofortkleber von Greven. Nun dürfen Sie den Wagenkasten zusammensetzen. Entweder kleben, d.h. erst mit Sofortkleber heften und dann mit 2-Komponentenkleber nachkleben. Ganz besonders mutige greifen zu einem sehr heißem 50-Watt Lötkolben, etwas Lötwasser, ein wenig Zinn auf der Lötspitze und einer sehr zielgenauen schnellen Hand und löten die Teile an den Paßnocken zusammen. Dieses Verfahren ist das beste, sollte aber vorher geübt werden. Jetzt sollte das Dach mit den entsprechenden Bohrungen für die Dachlüfter (25 + 26) versehen werden. Nach dem Bohren ist die Lage des Daches auf dem Wagenkasten zu überprüfen. Auch hier vielleicht etwas nachbiegen. Das Dach aber keinesfalls befestigen, dies erfolgt auch erst nach der Lackierung. Dafür dürfen Sie aber nun die Dachlüfter einsetzen. Der Boden (4) sollte mit etwas Luft an den Seiten gut von unten einlegbar sein. Etwas Luft muß sein, denn der spätere Farbauftrag muß auch noch Platz haben. Gegebenenfalls den Boden rundum etwas schleifen. Durch den eingelegten Boden bohren Sie nun mit einem 1,8 mm Bohrer die Löcher für die 4 Gehäuseschrauben. Die Schrauben schneiden sich ihr Gewinde selbst, wenn Sie immer abwechselnd eine halbe Umdrehung hinein und eine viertel Umdrehung wieder heraus schrauben. Lassen Sie den Boden im Gehäuse und bringen Sie die Bohrungen für die Anbauteile im Heck an. Entscheiden Sie den Einsatzzeitraum Ihres Fahrzeugs. Von der Inbetriebnahme bis Anfang der 60er Jahre hatten die Wagen nur das große zentrale Rücklicht (untere Körnung in der Heckwand) und die beiden kleinen Rücklichter (31) kamen erst 1960. Ca. 1962 wurden dann noch die Dreieckrückstrahler angebracht. Druckluftkupplungen und Steckdosen waren hingegen von Anfang an dabei. Für den Türgriff stechen Sie die Tür durch und achten darauf, daß die Griffe sich genau gegenüberliegen (nicht spiegelbildlich).

Die Plazierung der Inneneinrichtung entnehmen Sie bitte der Skizze auf Seite 5. Die 5-Sitzbänke setzen Sie direkt in die Stirnwand ein, aber möglichst erst nach Einsetzen der Fenster.

Nach der Lackierung und Verglasung des Wagenkastens kleben Sie von außen die in Wagenkastenfarbe (beige) lackierten geätzten Klappfensterrahmen ein – entweder mit Lack oder Kleber.

In den Innenseiten der Drehgestellblenden sind die Achsbohrungen angekörrt. Sie bohren sie bitte mit 1,0 ca. 1,5 mm tief auf. Eine Drehgestellblende wird an den Tragbalken angeschraubt., Radsätze –auf Gleichlage der isolierten Räder achten – einfädeln und die andere Drehgestellblende ebenfalls anschrauben. Jedes Drehgestell enthält auf der äußeren Endseite einen Schienenräumer, bitte Winkel in Winkel befestigen. In die 4 Bohrungen in den Ecken des Drehgestells sind die Bremsseisen einzusetzen. Die für HOM ein wenig, für HOe ein wenig mehr nach innen kröpfen, damit sie auf Laufflächenhöhe der Räder liegen. Das komplette Drehgestell mittels Radmutter, die auch in den Wagenboden geklebt sein darf, und Schraube befestigen. Die Schrauben nicht fest anziehen –das führt zu Spurerweiterungen im gebogengenen Gleis-, sondern nur so, daß auch die Dreipunktlage der Drehgestelle ihre Existenzberechtigung zeigen kann.

Abschließend werden die Kupplungen montiert. Wir empfehlen, den Kupplungsschaft (19) nur einseitig mit dem Fallhaken (20) zu versehen. Zum Halten des Fallbügels sind die beiden senkrechten Zapfen umzubiegen. Bitte achten Sie darauf, daß der Fallhaken sehr leichtgängig ist und durch sein nicht vorhandenes Eigengewicht trotzdem immer wieder in die waagerechte zurückfällt. Diese Einheit befestigen Sie jetzt am Drehgestell. Die Länge des Kupplungsschafts ist abhängig von denen bei Ihnen verwendeten Rädern und sollte so kurz wie möglich gehalten werden. Der Abstand zum Kupplungsmund sollte minimal 1 mm betragen. Wenn Sie die Kupplung und eventuell auch den Fallhaken jetzt richtig justieren, so daß die Kupplung auch selbsttätig kuppelt, werden Sie feststellen, daß sie auch die anderen Schmalspurkupplungssysteme ohne Umrüstung kuppelt.

Lackierung

Wagenkasten unterhalb der Stoßleiste	bis ca. 1962	rubinrot	RAL 3003	nach 1962	feuerrot	RAL 3000
Wagenkasten oberhalb der Stoßleiste		beige	RAL 1001			
Stoßleiste und Dach, Türgriff		alusilber	RAL 9006			
Fahrgestell		schwarz	RAL 9005			
Innenraum		beige	RAL 1001			
Sitze		rotbraun	RAL 8012			

Beschriftung: keine, dank BOStrab

PANIER



