

Fahrwerk

Rahmen: Die Grundplatte trägt zwei Öffnungen für die Motoraufnahme. Jene für den Vorderwagen ist zu klein und ich behaupte einfach einmal, so kann die Lok überhaupt nicht in den Bogen lenken. Hier habe ich die Platte enorm geöffnet. Beim hinteren Motor wurde genauso in Längsrichtung geöffnet. Damit schließt sich erst die Wirkung der wirklich gelungenen Wipplagerkonstruktion und -funktion des hinteren Fahrwerks. Die Abbildung auf der Homerpage und bei den vorliegenden Teilen widersprechen sich hier und in anderen Fällen. Mein Ätzteil für den Boden des Führerhauses ist da beispielsweise geschlossen. Es so einzubauen verhindert die Wippbewegung des Fahrwerkblocks. Die Hebel der vorderen Bremsen habe ich nicht dabei. Als Achse für das hintere Wippfahrwerk beschaffte ich mir von Steba eine M 1,4-Gewindestange. So sichere ich die Achse beidseitig mit 1,4-Muttern.

Die Halterung des Vorderwagens mit dem kleinen Bügel und eingreifenden Schraube habe ich aufgelöst. Unter der vorderen Kesselstütze liegt eine Stütze zur genauen Auflage des Gehäuses in den ein Haken eingreift der hinter dem Querloch zwischen den Zylindern noch aufgelötet wird. Es hält bisher auch so aber man weiß ja nie.

Zylinder: Für die hinteren habe ich mir obere Aufnahmetaschen gebaut. Die Befestigung von unten mit einer kleinen Schraube durch die umgebogenen Klappen ist meiner Meinung nach problematisch. Ein über beide vorderen Zylinder greifende Tasche habe ich gebaut, die aber nun nicht mehr genutzt werden kann. Bei einem Zylinder habe ich eine 1mm-Platte zum Rahmen unterlegen müssen. Nun passt es oben nicht mehr.

Steuerung: Dafür habe ich die Kuppelstrange, Treibstange und Schwingstange nebst Gegenkurbel vom Bausatz genutzt. Schieber, Voreilhebel, Lenkerstange und die Schieberschubstange mit der typischen Gabel habe ich von Frank aus Berlin erhalten und mit den Bausatzteilen kombiniert. Die Führung der Schieberstange trägt eine um 90 Grad falsch gesetzte Nase zur Aufnahme in den Zylinder. Die große Fläche muss hinten senkrecht stehen. Den Schieberkreuzkopf aus dem Klappteil und einem Bolzen zu fertigen ist mir nach mehreren Anläufen nicht verlässlich gelungen. Herr Schwerfeger, Respekt für Ihre Arbeit, was ich da an Hand der Detailfotos immer zum Vergleich hatte. Zum Vergleich mit den Vorbildfotos sind die Gleitlager der Schieberkastenstange sehr kompakt. Ich habe beide Lager aus Rohr gefertigt. Die Ösen am Ätzteil sind abgeknickt. Zuerst kam das zylinderseitige Lager dran. Das Rohr dort steckt im ganzen Zylinder bis vorn durch. An der Zylindervorderwand ist das nach dem Abtrennen, verlötet wieder plan gefeilt. So ist die Aufnahme "bombenfest". Dann Voreilhebel, Schieberkastenstange und Schieberschubstange von der IV K verbinden. Das Großteil dann in das Rohr schieben, hinteres Lager löten und alles passend abschneiden. Es passt einwandfrei, wenn man die Lötung des Bolzens auf der Rückseite des Schieberkreuzkopfs logisch Plan feilt. Auf die Lagerblöcke setzte ich noch einen kleinen Stift als Nachbildung der Öler. Das Verbindungsteil Kreuzkopf-Lenkerstange habe ich deutlich befeilt und filigraner gestaltet. Die Aufnahme der Gleitbahn am Steuerungsträger machte zu mindestens an meiner Lok Probleme. Vorn habe ich das Aufnahmeloch am Steuerungsträger höher legen müssen. Hinten sogar darunter und ein Hilfsblech aufgelötet. Das "Gefügigmachen" der Fahrwerke dauerte mehrere Stunden. Ich sage einmal durch den Umbau fanden sich immer wieder kleinen Hemmnisse die Schritt für Schritt mit Hinterschleifungen von Bereichen beseitigt werden mussten. Die Wege der Steuerung und Lage der Gleitbahn wurden aber beibehalten, sodass es eigentlich davon keine Hemmnisse hätte geben dürfen. Von vorn ist an den Schleifstellen nichts zu sehen. Hemmnisse im Einzelnen: Kreuzkopf drängte an der Schwinge, Treibstange stößt im Oberlauf an das Gleisbahnende, Weinert-Gleitbahn glätten. Stangenaugen minimal zum besseren Lauf weiten und Ätzgrate entfernen, selbst die Schrauben in den Kurbelblättern liefen nach hinten raus und haben sich an den

Rahmenwangen verklemmt. Die Hängeeisen werden wegen des minimalen Bewegungsweges der Schieberschubstange wohl eine Festlegen des Aufwerfhebels vertragen. Teste ich noch und dafür sind die Aufnahmen und der auf die Schieberschubstange aufgelötete Mitnehmer noch nicht gekürzt. Erst später erkannte ich deshalb den Sinn der offenen Ösen an den Ätzteilen. Das auf dem Gelenk der Schwinge liegende Ende der Schieberschubstange habe ich in der Höhe vorsichtig von unten um die Hälfte beschliffen. So liegt die Stange optisch ansprechend fast waagrecht. Wegen der Demontage zum Lackieren sind die Gegenkurbeln noch frei und bei den Foto nur aufgelegt. Ich werde die wohl auch mit der Schraube verlöten. Sie mit der M 1-Schraube festzuziehen müsste doch auch mit Sekundenkleber gesichert/unterstützt werden. Dafür habe ich mir von Knupfer einen M 1-Steckschlüssel beschafft und entsprechend beschliffen. Mal ein völlig neues Werkzeug!

Antrieb

Hier habe ich einen ganz anderen Weg beschritten. Die Motore von oben einzukleben ist eigentlich nicht verständlich. Welch Künstler, der den korrekten Eingriff von Ritzel und Schnecke sofort trifft, in der kurzen Aushärtezeit die Lage behalten kann und es dann nicht korrigierbar ist. Jede Arbeit am Motor würde das Herausdrücken nach sich ziehen. Bei Hemmnissen bricht der Motor eventuell ab. Entschuldigung, das geht überhaupt nicht. Von Kleben halte ich nichts, sofern hier Kräfte auf die Verbindung einwirken. Alles soll ja nicht im Moment oder zu "einer" abgeschlossenen Radumdrehung funktionieren, sondern für die "Ewigkeit". Ich habe mir Hülsen gefertigt in denen die Motore stecken und mit einer Madenschraube befestigt werden. Sie sind auf die Neusilberfahrwerksrahmen gelötet. Schon das war in Punkto korrekter Lage schwierig. Hätte ich den Innendurchmesser doch um ein Zehntel größer gewählt könnte mit drei Schrauben den Motor ala Weihnachtsbaumständer noch genauer justieren. Bei der Verkabelung habe ich eine Lösung angestrebt die Kabelsalat erübrigt. Eventuell wird noch zum besseren Fahrverhalten später mal digitalisiert. Viele Modellbahnkilometer soll die Lok nicht fahren. Beim Vorbild kam es nur zur Abstellung dieser Lok in Altenkirchen zu einer einzigen Fahrt einer Mallet und dazu mit eigener Kraft auf dem Nordteile der Nordstrecke (dem ich so verfallen bin).

Gehäuse

Sehr viel Freude hat die Verrohrung des Kessels gemacht. Mit Achim Rickelt hatte ich die Ausführung durchgesprochen. Alle Mallets sind da sehr unterschiedlich. Vom Führerhaus nach vorn. Wasserablaufrohre vom Dach in das Gehäuse kommen hinzu. Die Bauweise der Lokpfeife entspricht im Bausatz zur 25 nicht dem Original. Das habe ich umgebaut. Ramsbottomventil erhielt ich bei Klose in Messing und habe es verkleinert. Hinterer Sandkasten, der hat die Anstellstange unten rechts der vordere schlägt oben links am Gelenk an. Glocke Gussteil Klose. Dampfdom. Eines der nur zwei IV K-Kunststoffteile an der Lok von Frank. Zum Bausatz sollen weitere IV K-Teile mit den Anstellstangen benutzt werden. Die bruchgefährdeten Kunststoffteile habe ich mit Eigenbauten der Kardangelenke ersetzt. Die Wahrheit liegt wohl immer in der Mitte - die Henke-Kardangelenke sind mir zu klein, meine minimal zu groß ausgefallen aber gefallen mir. Die Flansche am Dom sind Messingteile von Manfred Bauer. Sie stehen wie beim Vorbild auf einer Platte. Die Lok trägt auch auf der Lokführerseite einen Dampfdomflansch der ein Rohr zum Elevator nach unten führt. Abgänge vom heizerseitigen Doppelflansch führen zum Bläser und zur Lichtmaschine. Den Bläseranschluss kann man hinter dem Generator (Teil von Manfred Bauer) enden lassen. Der Lichtmaschinenanschluss führt nicht wie auf der Homepagelok auf die Lichtmaschinenspitze, sondern seitlich zum Schlot in den Generator. Am Abblasrohr zum Schornstein aus der Lima habe ich noch das Kondesrohr befestigt. Wasserkastengriffe vorn sind deutlich zu kurz. Die Vorbildfotos zeigen das. Bei der Weinert-Rauchkammertür habe ich die beiden Griffbügel entfernt und nach Vorbild zwei neue

gesetzt.

Elektroleitungen. Die lange Leitung vom Führerhaus hinab zum Umlauf und nach vorn ist ergänzt worden. Kesselspeiseventile stammen von Markus Klünder-Teilen und sind angepasst. Die beiden Absperrhähne sind Rohrstücke mit zum Knauf geschliffenen Zinnaufsätzen. Da sollte man beim Sandstrahlen aussparen.