

Fahrgestell für Güterzuglok BR 55 / BR 56

Vorwort

Mit dieser Ätzplatte kann ein Fahrgestell und Triebwerk der BR 55 oder ein Fahrgestell der BR 56 hergestellt werden.

Als Basis dient der Bausatz von EMA oder RAIMO .

Die Ätzplatte ist so konstruiert, dass außer den Originalrädern alternativ auch Slaters-Räder und ein Antrieb mit Faulhaber-Motor in der Lok vorgesehen werden kann.

Allgemeiner Sicherheitshinweis

- Schutzbrille aufsetzen beim Arbeiten mit der Trenn- und Schleifscheibe
- Lötwaterflasche kipp- und auslaufsicher aufstellen
- Metall-Späne gleich mit Staubsauger entfernen
- Vorsicht beim Löten mit offener Flamme
- Neusilber kann allergische Hautreaktionen hervorrufen

Bauanleitung

Stückliste Zurüstteile für BR 55 (bei Bedarf)

4 x Speichenradsätze	Slaters 7851T7
1 x Getriebemotor	Faulhaber, 2020B
1 x Kegelradpaar 1: 1 - Modul 0,75	Uhde
8 x Lagerbuchsen aus	Slaters 7920
1 x Satz Stromabnehmer	Slaters 7157

zusätzliche Zurüstteile für BR 56 (bei Bedarf)

1x Vorlauftrad 10 Sp, 19mm	Slaters 7832GN
2 Lagerbuchsen aus	Slaters 1212

Vor dem Baubeginn muss entschieden werden, ob BR 55 oder BR 56 gebaut werden soll!

Unterschiede BR 55 / BR 56

Bei der BR 56 wird der gesamte Lokaufbau auf dem Fahrgestell um ca. 16 mm nach vorne verschoben. Daher muss das Fahrgestell 1 hinten und vorne an den innenliegenden Ätzlinien gekürzt werden. Die Rahmenplatte 2 wird um eine Schlitz-Teilung nach vorne gesetzt. Vorne wird der Rahmen um die Vorbau-Teile C verlängert. Hinten kommt der Querträger G in die entsprechende Tasche nach vorne.

Für die BR 55 werden die o.g. Ätzlinien zugelötet, ebenso die Rahmentasche für Querträger G. Die zusätzliche, innere Bremswellenlagerung wird an der Ätzlinie entfernt. Lagerbock-Front F auf verbleibende Position löten.

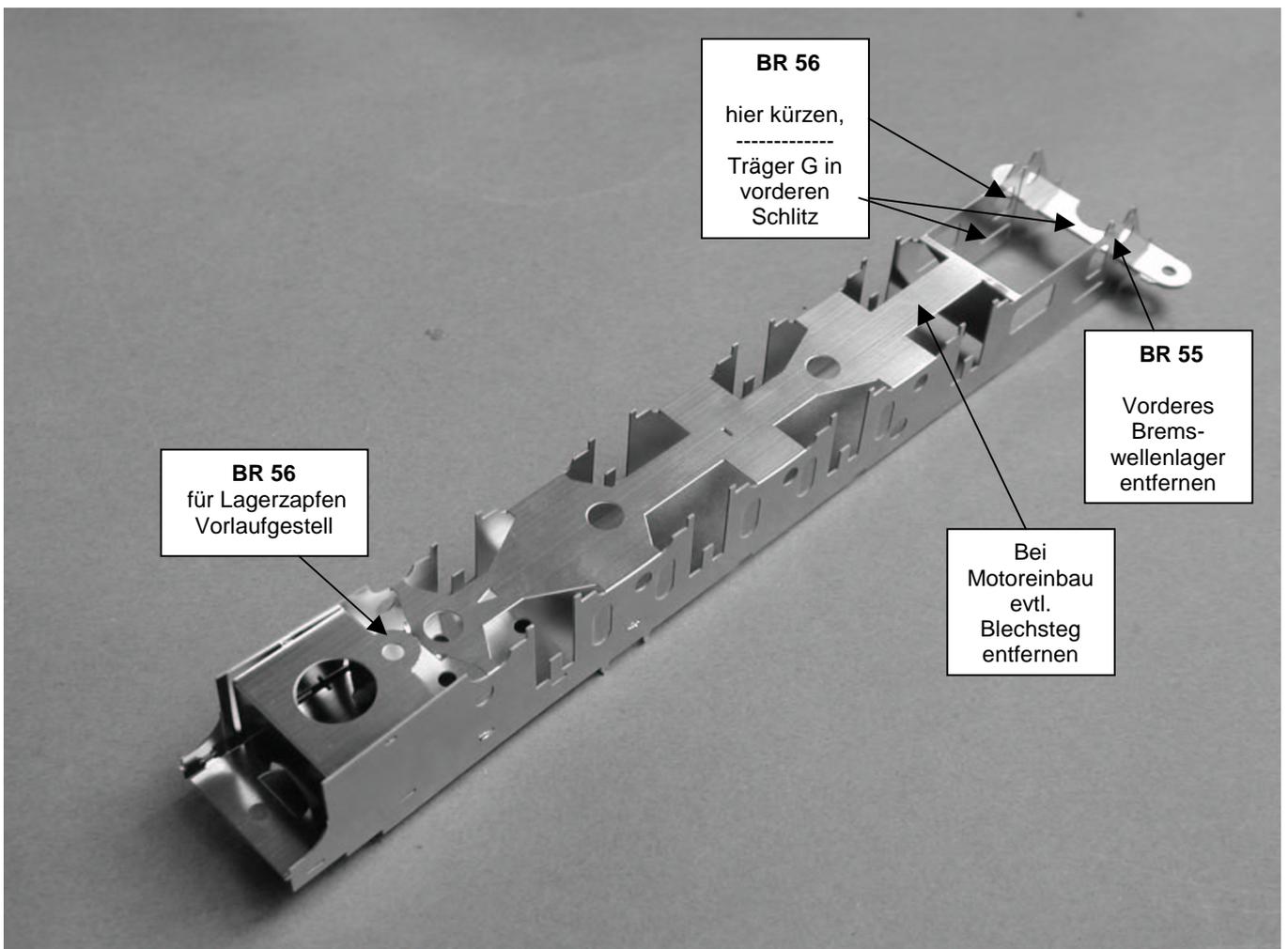
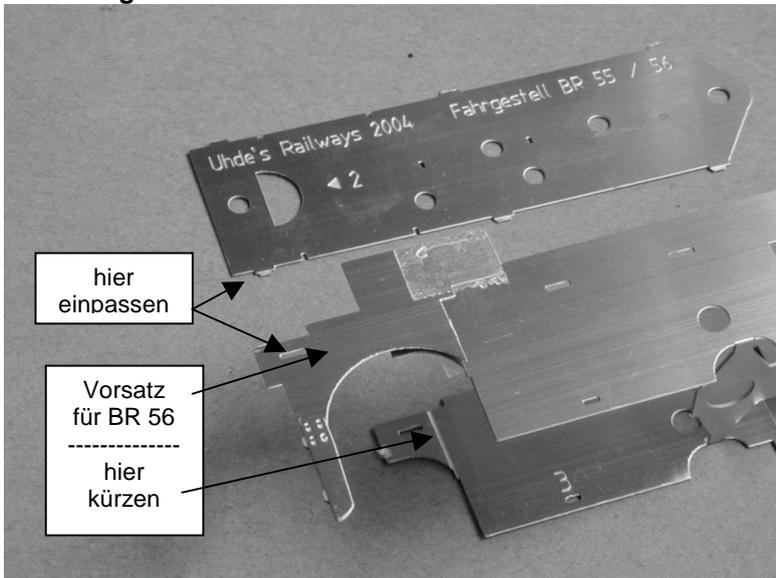
Achtung

*Bei Motoreinbau **in der Lok** muss evtl. der Mittelsteg des Fahrgestells im Bereich der Treibachse herausgetrennt werden, damit der Kegeltrieb auf der Achswelle Platz findet.*

Das Fahrgestell Mittelteil1 wird u-förmig gewinkelt, der hintere Querspant hochgewinkelt und sichert die U-Form.

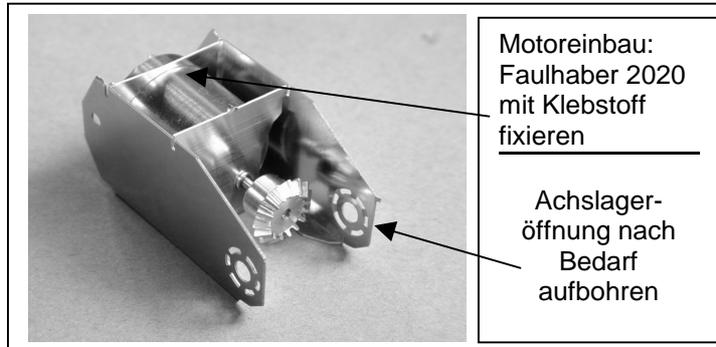
Die nummerierten Rahmenbleche werden an den entsprechenden Positionen in das Mittelteil 1 eingesetzt. Rahmen auf Glasplatte ausrichten und Lötstellen abwechselnd von links und rechts verlöten, so dass sich nichts verzieht. Innenwinkel können nachträglich zur Verstärkung mit Lot ausgefüllt werden.

Das Fahrgestell



Motor-Baugruppe

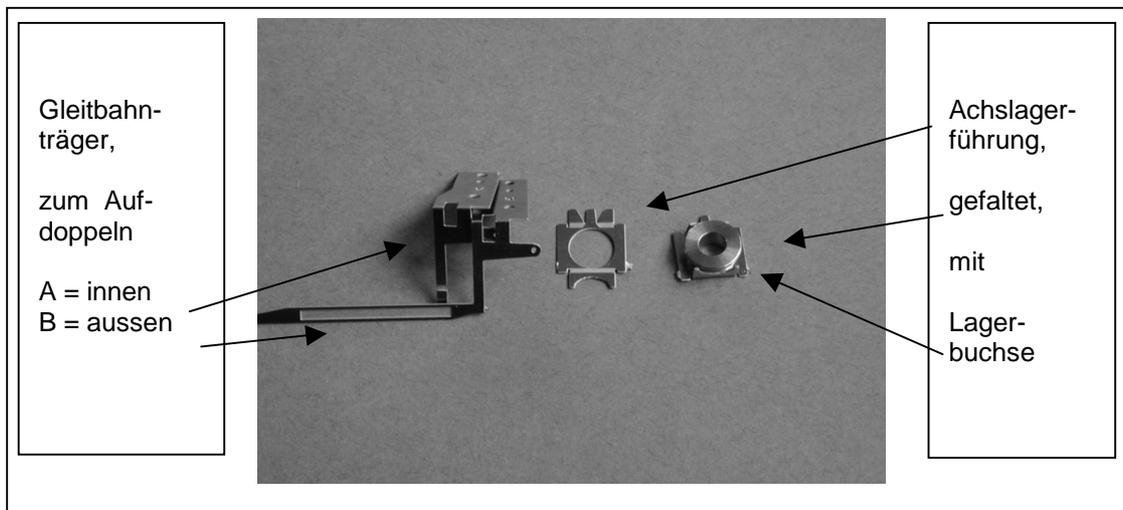
Hinweis: Bei anderen Zahnradpaarungen kann es nötig werden, die Motorwelle zu kürzen; mit Trennscheibe die Welle immer nur kurz anschleifen, Überhitzung und Schleifstaubeintrag in in Getriebe vermeiden.



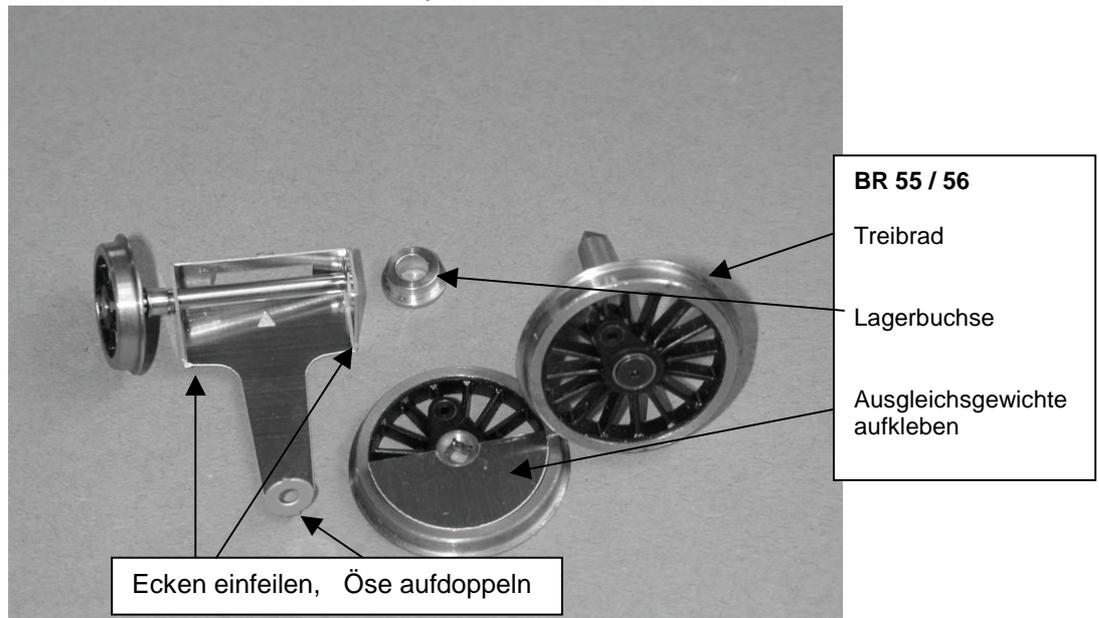
Steuerungs- / Gleitbahnträger

Die Gleitbahnträger können zur größeren Stabilität aufgedoppelt werden: Teile mit Markierung A für innen, mit B nach außen. (Achtung auf rechts- links- Positionen)

Die **Achslager-Gleitführungen** können Verwendung finden, wenn ein zusätzlicher Verdrehenschutz für die Lagerbuchsen (Typ Slaters) der Radsatzwellen nötig ist: an allen Ätzlinien rechtwinklig knicken. Die rechteckigen Nasen sollen die Achsfedern (RAIMO) zentrieren, entsprechend den Nasen im Rahmenteil. Ist der Federweg zu kurz, Nasen kürzen.



Vorlaufgestell an den Ätzlinien winkeln, Ecken einfeilen, damit Schwenkwinkel durch Rahmen nicht hindert wird, dann verlöten.



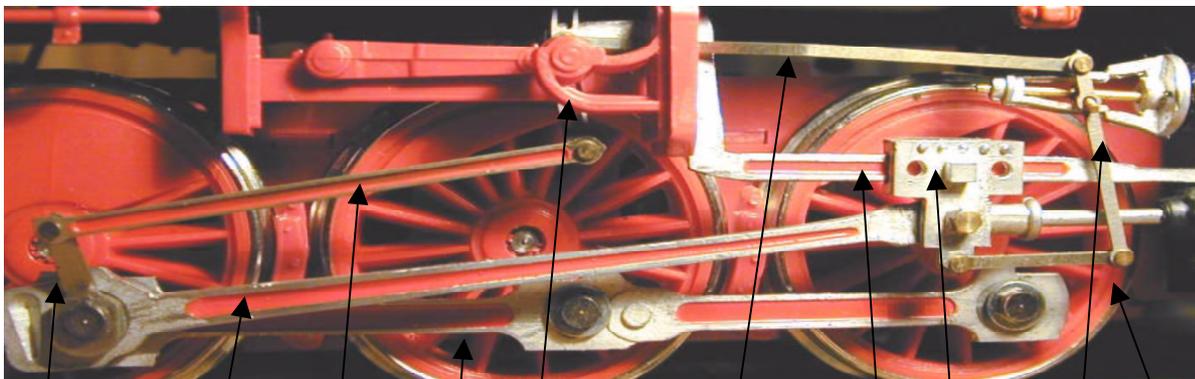
Kuppelstangen / Triebwerksteile

Je drei Kuppelstangen aufeinander löten, Kurbelzapfenlöcher sind für Slatersräder dimensioniert, auffeilen für Raimo / EMA Räder. Mit rotierender Drahtbürste auf metallischen Hochglanz bringen.

Die eingezähten Dreiecke (innen) zeigen nach vorne.

Die Triebstangen und anderen Triebwerksteile 2-fach aufeinanderlöten.

Triebwerksteile



Gegenkurbel Schwingenstange Schwinde Schieberschubstange Lenkerstange
 Triebstange Kuppelstange Gleitbahn Kreuzkopf Voreilhebel

Die Triebwerksteile auf der Ätzplatte entsprechen den RAIMO - Teilen

