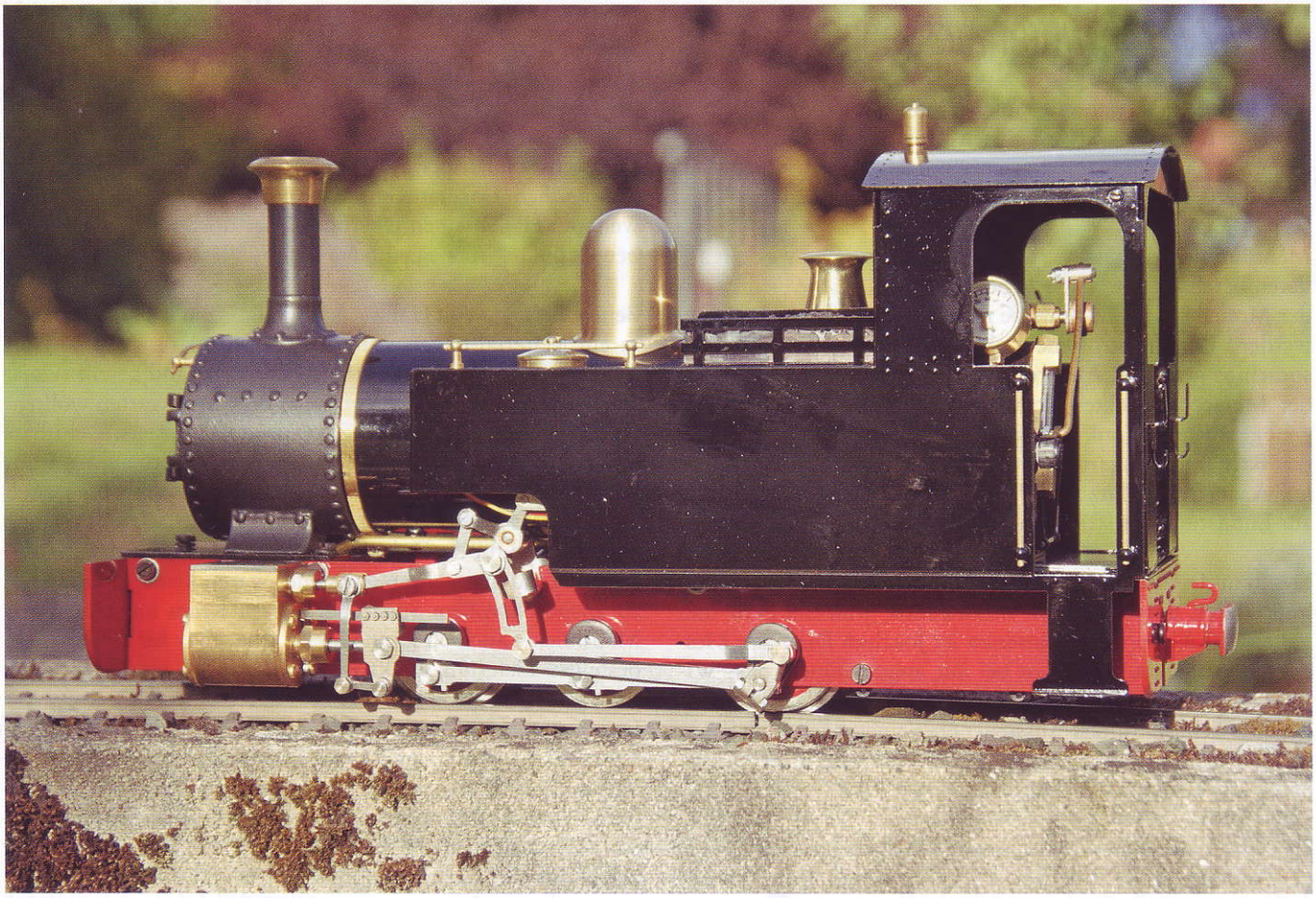


Aus 3 mach 1 – das etwas andere Echtdampfprojekt in Spur IIm

Bau- und Erfahrungen mit einer kohlegefeuerten IIm Lok incl. SloMo – Teil 1 Montage

Mein lieber Modellbahnkollege Achim fragte mich vor einigen Monaten, ob ich ihm bei einem etwas anderem, außergewöhnlichem Projekt helfen könnte.

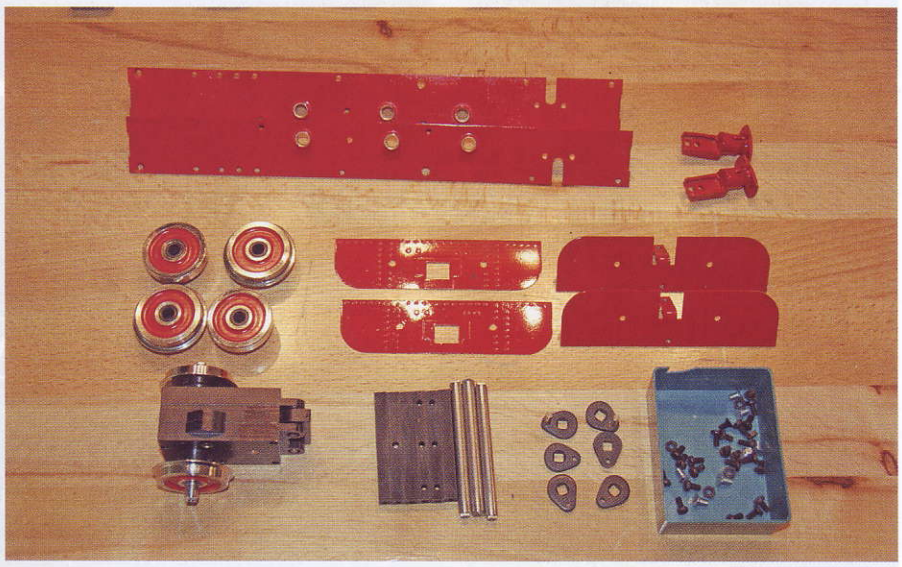
Ich hatte ihm schon einige Loks repariert und eingestellt, aber das hier war auch für mich Neuland! Er hatte da mal Folgendes bestellt:

- Roundhouse HBK2 Lady Anne Chassis Kit und HBK6 Lady Anne Body Kit (roundhouse-eng.com)
- SloMo-Getriebe passend zum Fahrgestell aus Australien
- Riverdale Amy kohlebefeuerter Kessel (riverdale-loco.com)

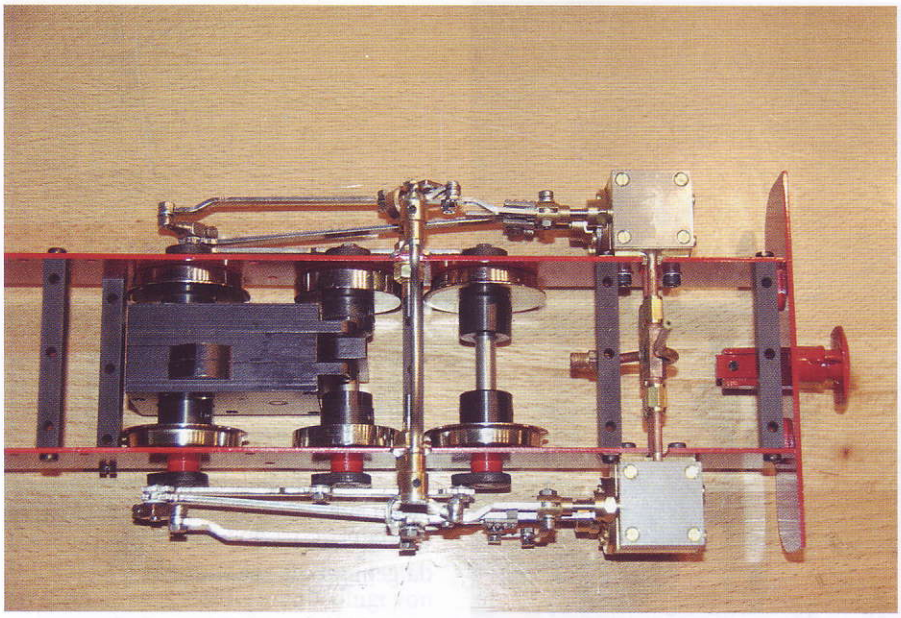
Ok, schien doch mal wieder eine echte Herausforderung zu werden. Ich sollte die Komponenten montieren und lackieren, er selbst übernahm dann Tests der Servoantriebe (insbesondere Feuertür). Seine Erfahrungen und Änderungen mit der kohlegefeuerten Maschine im Maßstab 1:22,5 erscheinen dann von ihm im Teil 2 dieser Story. Meine Antwort – mach ich doch gerne.

Fahrgestell

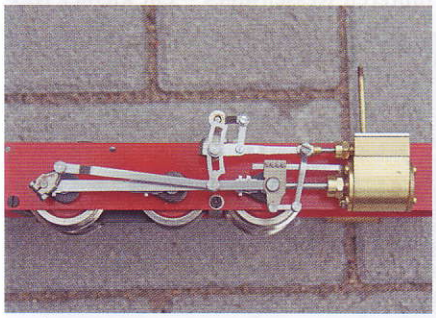
Natürlich sind die Roundhouse Bauanleitungen in Englisch, was die Sache bei den vielen Fachausdrücken nicht einfa-



Der Rahmen, fertig lackiert, bereit zur Montage



Das Fahrwerk mit SloMo fertig montiert



Die Steuerung perfekt justiert

cher macht, aber wozu gibt es Übersetzungsprogramme. Die hervorragenden Zeichnungen erleichterten die Sache aber ungemein, fast schon ohne Text – fast. Da das SloMo-Getriebe explizit für diesen Rahmen entwickelt wurde, mussten nur zwei Rahmenverstrebungen versetzt werden und die Buchsen der mittleren Achse, auf die die Räder aufgepresst sind, leicht auf der Drehbank schlanker gedreht werden, sonst wären sie am SloMo Gehäuse angelaufen. Die mittlere Achse ist für kleine Radien spurkranzlos gehalten und ist ca. 1 mm nach oben versetzt, damit die 4 äußeren Räder bei Unebenheiten immer aufsitzen.

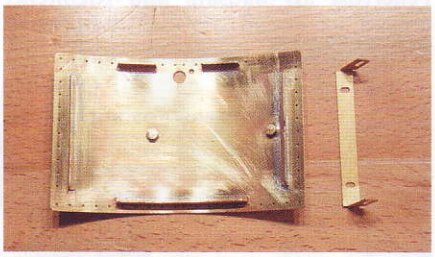
Kleine Erklärung zum SloMo: es besteht aus einem Getriebe mit diversen Schwungmassen, diese ermöglichen ein sehr langsames, gleichmäßiges Fahren mit Echtdampfloks. Während der Montage von Achsen, Lagern und Stangen etc. ist immer auf Leichtgängigkeit zu achten und ggf. nachzuarbeiten. Leichtlauf ist das A und O eines sauber gebauten Fahrgestells. Des Weiteren gibt es bei Zylindern und Gestänge keinerlei Probleme, die Verarbeitung der Teile ist hervorragend, gewisse Kenntnisse und Fertigkeiten der Feinmechanik sind aber deutlich von Vorteil. Die Einstellungen der Gegenkurbeln war ebenso laut Beschreibung kein Problem. Wichtig, dass der Schieber bei Vorwärts- und Rückwärtslauf die Ein- und Ausströmkanäle immer gleichmäßig freigibt und immer auf oder kurz nach Totpunkt die Einströmung öffnet.

Keinesfalls aber wollte ich laut Anleitung so die Gegenkurbel verstiften. Da man nicht sauber zum Bohren auf den Bohrtisch der Ständerbohrmaschine auflegen kann und händisch bohren müsste, ist die Gefahr viel zu groß, nicht sauber die Mitte des Treibzapfens zu treffen. Das wollte ich nicht riskieren. So habe ich die Feststellschrauben durch Stählerne mit größerer Mutter ersetzt, um mit deutlich mehr Kraft als bei Messingschrauben festzuziehen. Das reicht, da die Gegenkurbel auch beim Betrieb mit SloMo weniger beansprucht wird.

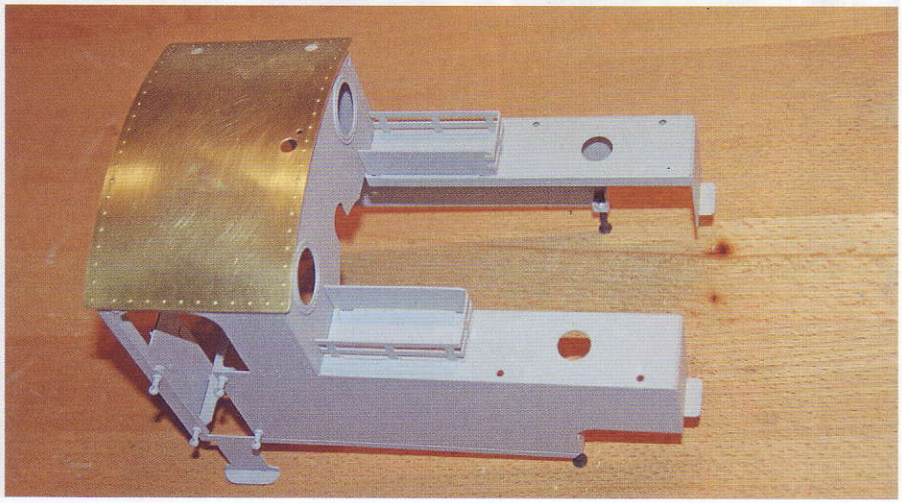
Gehäuse

Passend zum Riverdale Kessel wurden auch diverse Bleche wie Bodenblech und Führerhausrückwand mitgeliefert, die beim Roundhouse Gehäuse getauscht werden mussten. Für längere Biegekanten, für die der Schraubstock nicht ausreicht, verwende ich immer meinen 400 mm langen Doppelwinkel.

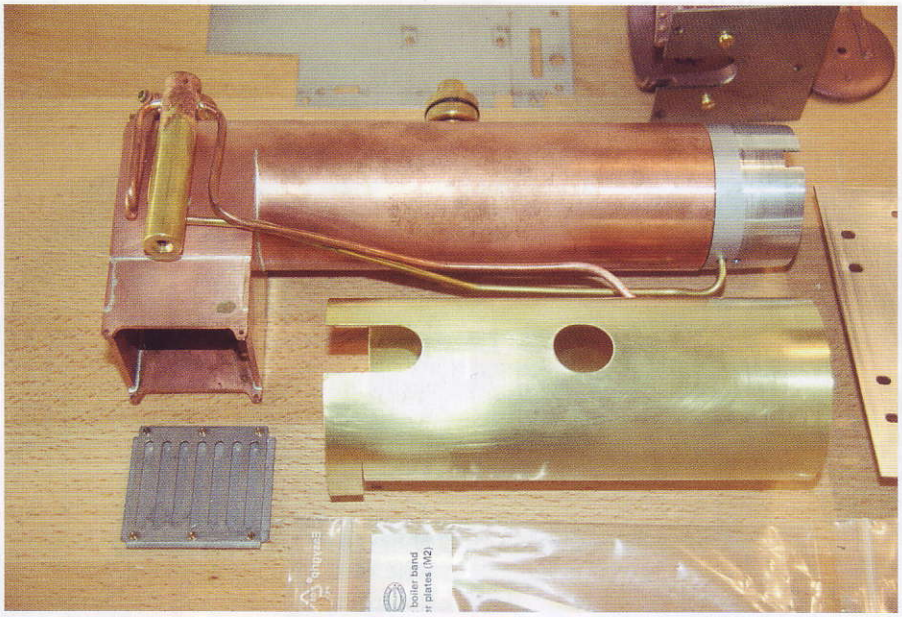
Nach dem sauberen einspannen wird mit einem mehr oder weniger großen Holzvierkant eventuell mit Hammerhilfe umgebogen und mit dem Winkel kontrolliert. Dabei auf die Reihenfolge der Biegungen achten, komme ich am Schluss noch da dran, wo ich noch muss? Alle Biegekanten, insbesondere die der frei stehenden Tritte u. Ä. werden verlötet, um mehr Stabilität zu erreichen. Die Dachrundung vorsichtig mit der Walze, wenn möglich und vorhanden biegen oder über ein ca. 25 mm dickes Rundholz händisch biegen und anpassen. Die typische Accucraft Klappdachbefestigung habe ich geändert. Mit kleinen MS-Winkeln jetzt zentriert einfach aufzusetzen. Das Klappdach stört nur und beschädigt den Lack am Gehäuse.



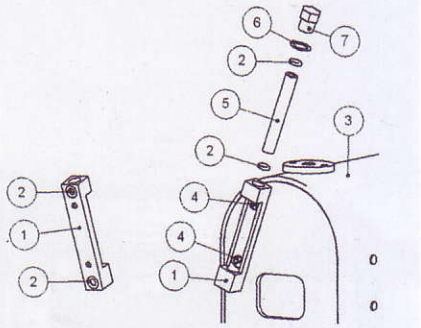
Die geänderte Dachjustierung



Das bereits grundierte Gehäuse



Kessel mit Öler, Rost und Verkleidung



1=Wasserstandsanzeiger; 2=O-Ring; 3=kohlebefeuerter Kessel; 4=M2x6 Schraube; 5=Glas; 6=CU-Unterlegscheibe; 7=M5 Hohlschraube

Riverdale Amy Kessel kohlegefeuert

Auch hier – obwohl der Kessel aus den Niederlanden stammt – ist die Beschreibung in Englisch, aber wie bei Roundhouse sehr gut bebildert und gut verständlich. Zum absolut professionell gearbeiteten Cu-Kessel gehören wie oben schon beschrieben ein neues Bodenblech, Führerhausrückwand, Haltebleche für Servos und Akkupack, Rauchkammer Innen- und Außenteil mit Bodenblech, Kesselverkleidung, Feuerrost als Bausatz und Kleinteile.

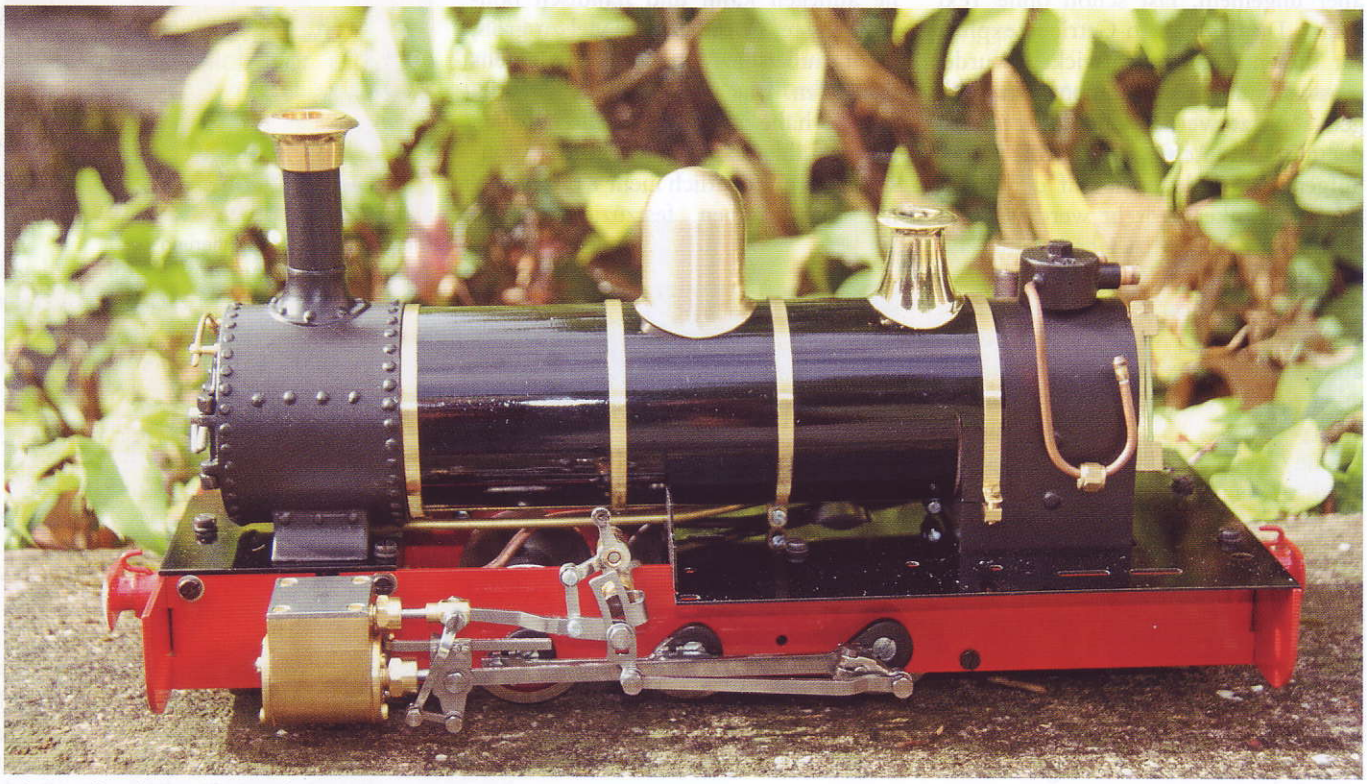
Am Kessel selbst sind der Öler mit Anschlussleitung zu den Zylindern, Bläserleitung sowie der außergewöhnliche Wasserstand komplett vormontiert.

Das Wasserstandsglas sitzt in einem ausgefrästen und hohlgebohrten MS-Vierkant und ist zum Kessel hin und am Wasserstandsglas oben und unten mit O-Ringen abgedichtet. Einfach gut, kompakt und bruchsicher, gute Konstruktion, Lob.

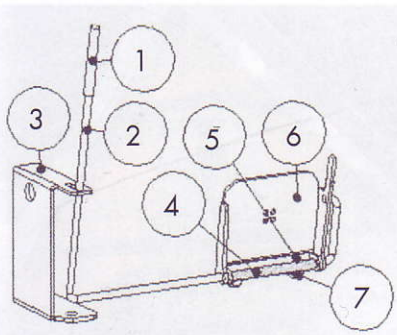
Der ausgelaserte Rost ist mit Unterlagsstreifen und einfachem Aschkastenblech im Minimalabstand zu verschrauben. Da kamen mir schon Bedenken, so wenig Platz für die Asche, ob das Feuer da genug Luft bekommt?

Interessant auch die Befestigung des hinteren Kesselringes – ein kleiner MS-Vierkant mit einer außen liegenden Längsnase und Gewindeloch, so einfach im ausgebogenen Ende der Kesselverkleidung eingehängt und das Kesselband dort mit dem umgebogenen Ende eingeschraubt.

Jetzt noch die Feuertür, aber erste kleine Bedenken – wenn die Lok mit dem SloMo sehr langsam läuft, hab ich da genug Zug am Blasrohr zur Feueranfachung, oder muss ich dauernd mit Hilfsbläser fahren? Also hab ich mal die Feuertür laut Zeichnung vormontiert. Sie soll über ein Gestänge per Hand

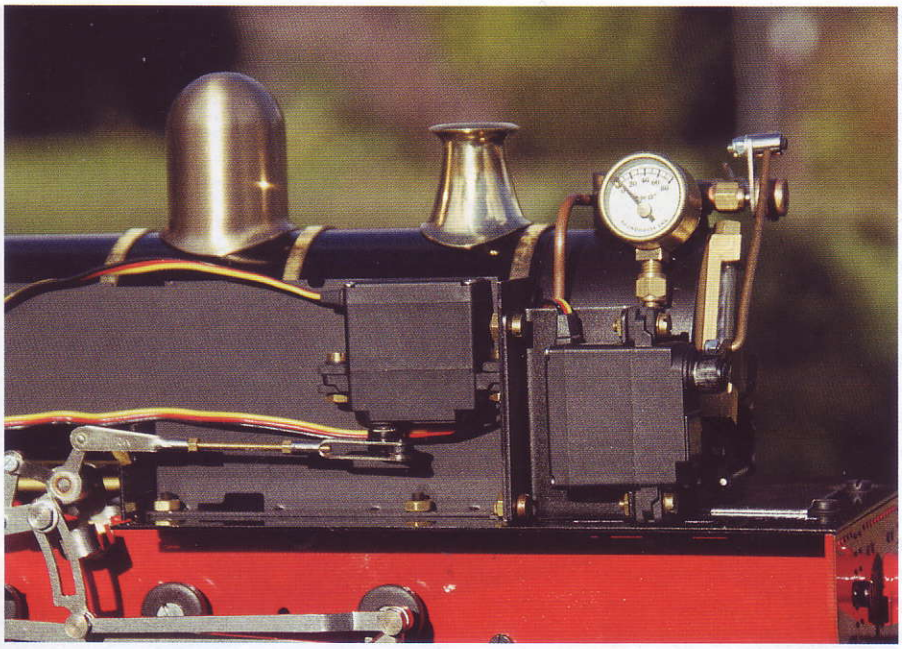


Fahrgestell und Kessel vereint

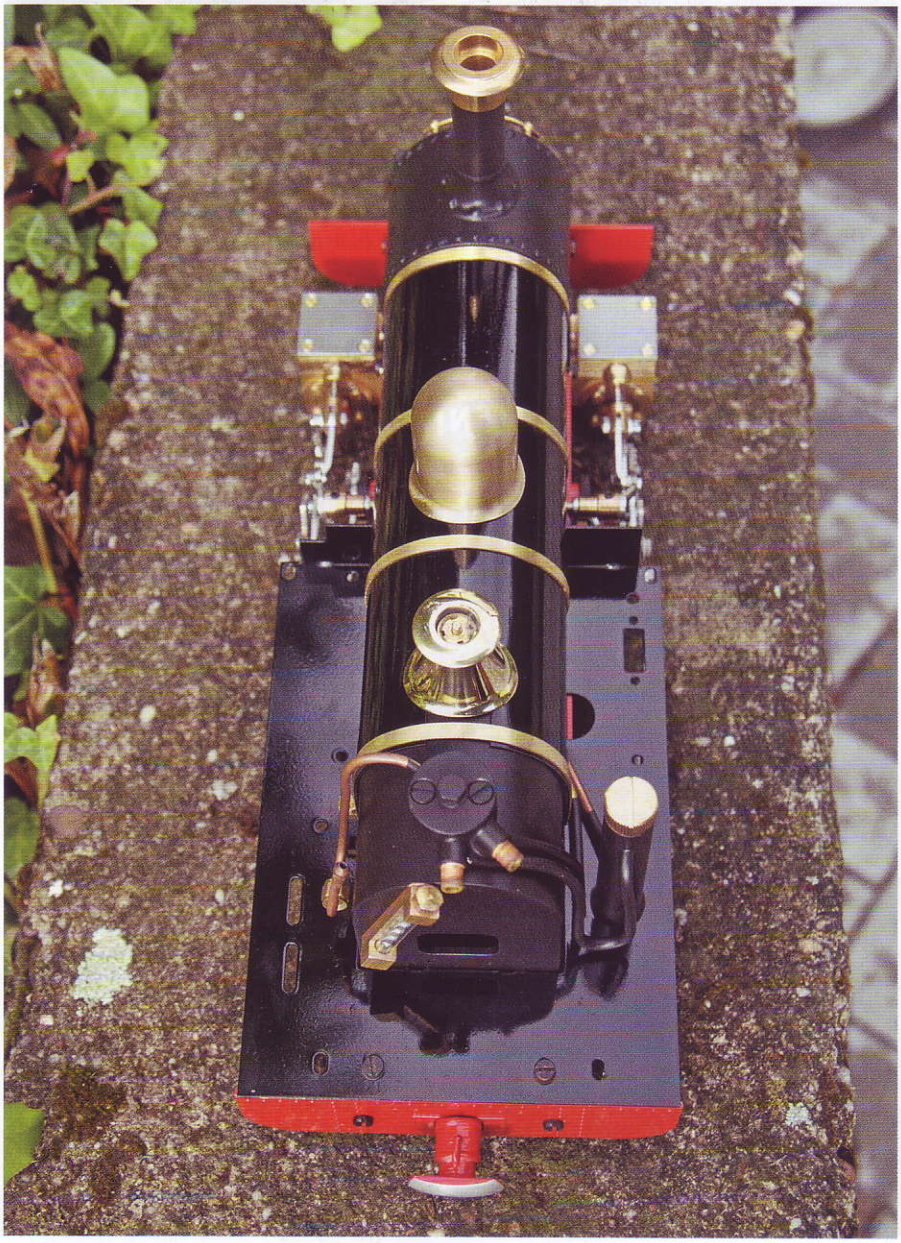


1+4=Schrumpfschlauch; 2=Klappenhebel aus rostfreiem Stahl; 3=Sockel; 5=Scharnier; 6=Kohlentür; 7=M1,6x6 Schrauben mit Mutter

oder Servo um nur wenige Grade öffnen können, um dem Feuer Luft von oben zuzuführen. Als 5-Zoll-Fahrer wusste ich, ein paar kleine Löcher in der Feuertür können sein, der Rest unbedingt von unten und den seitlichen Luftklappen zum Feuer – ich war gespannt.



Die Servos provisorisch zum Testen



Draufsicht, bereit für den ersten Test unter Dampf

Abschließend noch diverse Vorrichtungen und Befestigungen für Servos, Akkupack und Schalter vorbereitet und ein- oder angebaut. Der Kessel passte wie angegossen und meine Bedenken hinsichtlich der Dampfzuleitung zu den Zylindern lösten sich in Luft auf.

Die Lok wurde in Einzelteilen von mir mit Kunstharzlack (Fahrgestell), 2K (Kesselverkleidung und Führerhaus) oder hitzbeständigem Lack (Rauchkammer) sowie farblos hitzebeständig für Kesselringe und Dome nach Kundenwunsch lackiert. Schon zu Beginn der Arbeiten hatte ich die Messingätzschilder (Namen und Fabrikschild) nach Kundenwunsch bei Fa. Beckert (beckert-modellbau.de) bestellt, die wie immer perfekt geliefert wurden. So konnte ich die Lok montiert und lackiert meinem Auftraggeber mit gutem Gewissen übergeben.

Hier noch die Kosten für das ausgefallene Projekt:
-Roundhouse Fahrwerk und Gehäuse ca. 1625,- €
-SloMo Getriebeteil ca. 360,- €
-Riverdale Kessel mit Zubehör und RC-Kit ca: 1275,- €
So kommen wir incl. aller Nebenkosten wie Versand, Zoll auf ca. 3275,- €

Wohl kein Schnäppchen in der heutigen Zeit, doch es hat sich gelohnt, das Modell läuft – ich will es schon verraten – nach diversen Tests und Änderungen hervorragend. Mehr davon in Teil 2.

Text/Fotos: kd