



Leiterwagen

Vorbereitende Arbeiten:

Sowohl bei den Seitenteilen wie auch bei Front-/Rückteil werden am oberen Holm die Verstärkungen aufgeklebt (Holzleim/Bastelkleber).

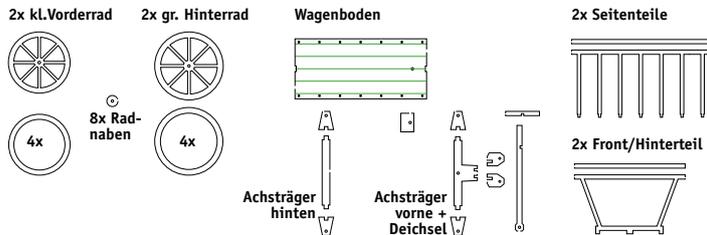
Auf die Radsterne werden beidseitig die Radringe aufgeklebt und die Naben montiert; mit einem Draht werden die Radnaben beim Aufkleben zentriert. Nach dem Aushärten die Löcher mit einem Bohrer Ø 0,8 mm durchgängig machen. Die Laufflächen schleifen und schwärzen, um den Metallradreifen zu simulieren.

Montage: Auf den Wagenboden werden Vorderfront und Rückteil aufgeklebt; die obere Verstärkungsleiste zeigen dabei nach außen. Das ist eine etwas wackelige Angelegenheit. Hier können die magnetischen Winkelklemmen aus dem Shop hilfreich sein, um die Teile beim Aushärten des Klebers im rechten Winkel zu fixieren. Anschließend wird ein Seitenteil oben auf das Vorder-/Rückteil aufgelegt und mit den kleine Zapfen in die Löcher der Bodenplatte gedrückt; dabei ist auf eine Parallelität der äußeren schrägen Kanten zu achten. In dieser Haltung mit einer Hand fixieren und mit der anderen Hand zunächst

Leiterwagen, Maße ohne Deichsel (LxBxH) ca. 35 x 29 x 25 mm



1

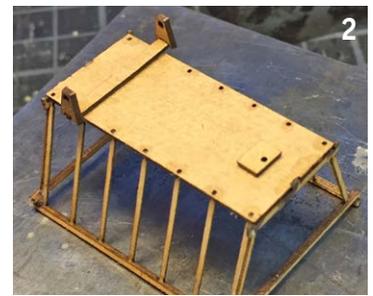


nur die beiden oberen Ecken mit einem Tropfen flüssigen Sekundenkleber betropfen ... so halten, bis die Verbindung fest ist. Dann von unten Sekundenkleber auf die Verbindungsstellen in der Bodenplatte tropfen. Den Vorgang mit der zweiten Seite wiederholen.

Unten auf den Wagenboden wird der hintere Achsträger mit den beiden Achslagern montiert (auf Höhe der vorletzten Sprosse; s. Bild 2), die Platte für den Drehzapfen wird vorne montiert.

Der vordere Achsträger wird vormontiert (Bild 3/4). Die hinteren Räder werden mit einem 0,8-mm Messingstab als Achse montiert. In den Wagenboden wird ein 0,8-mm Messingstab als Drehzapfen eingeklebt. Dann wird der vordere Achsträger aufgesteckt; mit einem kleinen Tropfen UHU-hart auf dem Ende des Zapfens wird der Achsträger gesichert, soll aber drehbar bleiben (Bild 5). Die vorderen Räder können nun montiert werden; die Länge der Achse muss so bemessen sein, dass die Achse mit den Rädern ausreichend schwenkbar bleibt (Bild 6).

Auf der Deichsel wird die Kreuzstrebe eingeklebt, dann wird die Deichsel mit einem 0,5-mm Drahtwinkel in der Deichselhalterung befestigt; der Haken wird mit einem Tropfen UHU-hart gesichert ... dabei soll die Deichsel natürlich beweglich bleiben (Bild 1).

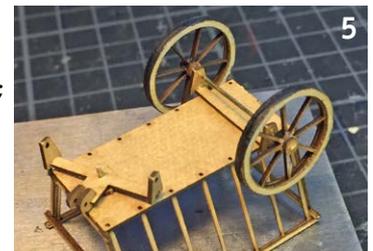


2

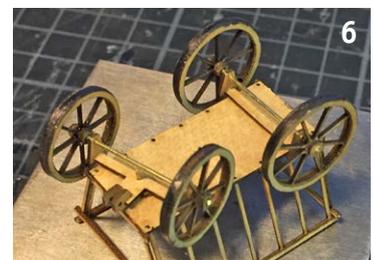


3

4



5



6



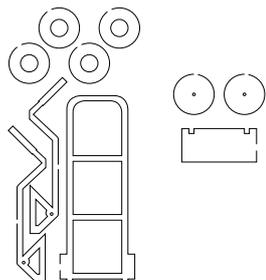
Sackkarre

Zunächst wird die Ladeschaufel rechtwinklig an dem Karrengestell festgeklebt.

Die beiden Elemente mit Achslager und Griffen werden mit dem Karrengestell verklebt. Die Lackierung macht man sinnvoller Weise jetzt, bevor die Räder montiert werden.

Für die Räder wird auf beide Seiten der Radnabe eine »Reifen«-Scheibe aufgeklebt; die gelaserte (weichere) Kante zeigt nach außen. Nach dem Aushärten wird der Reifen außen rund geschliffen; um das winzige Teil dabei halten zu können, steckt man es auf eine 0,5-mm-Drahtachse.

Nach dem Schwarzfärben der Räder können sie auf dem Gestell montiert werden.



Holzschubkarre

Der Bausatz sieht harmlos aus, hat es aber in sich, weil die Montage der Bretter etwas fummelig ist. Zunächst wird der 5er-Bretterriegel bis zum Anschlag in eine Karrenwange eingeschoben und dann von unten/innen mit flüssigem Sekundenkleber festgeklebt. Dann folgt der 2er-Riegel, dann die beiden einzelnen Bretter. Wenn der Kleber komplett ausgehärtet ist, werden die überstehenden Montagenasen an der Karrenwange abgeschnitten und plangeschliffen.

Jetzt werden auf der anderen Seite die Verbindungsstege gekappt. Die verbleibenden Zapfen sind bei dem geraden 5er-Riegel bewusst länger, weil man zunächst hier auf der Geraden beginnt, die zweite Karrenwange aufzusetzen. Wenn alle Zapfen bis zum Anschlag in die Wange eingeschoben sind, wird auch diese Seite von unten/innen mit flüssigem Sekundenkleber verklebt, dann die Überstände gekappt und plan geschliffen.

Auf den Radsternen werden die Ringe beidseits aufgeklebt und dann die Radnaben festgeklebt. Ein 0,5-mm-Draht sorgt für Zentrierung der Naben. Wenn man auf jeder Seite zwei Naben befestigt und anschließend die Bohrung mit einem 0,5er Bohrer gängig macht, sitzt das Rad weitgehend taumelfrei auf der Achse. Vor dem Einbau in die Karre sollte die Lauffläche des Rades geschliffen werden und ggf. schwärzt man die Lauffläche. Solche Karren auf dem Bauernhof oder Bahnsteig wurden aber oft auch ohne Metallradreifen benutzt.

