



Munter auf Märklin-Gleis unterwegs: Liliputs Lok-Veteranin nach dem Umbau. FOTO: C. KUTTER

Mit dem Modell der Museumslok 671 der Graz-Köflacher Bahn hat Liliput einen echten Exoten im Programm. Außenrahmen, Allan-Steuerung und niedrige Kessellage signalisieren dem Kenner „sehr sehr alt“ (Bild 1). Und tatsächlich: Das Original der 1860 gebauten Maschine ist die älteste nie außer Dienst gestellte Lokomotive der Welt – echte Lok-Prominenz also. Ihr Modell ist wie das Vorbild problemlos auch in Gesellschaft von Taurus, Traxx & Co einsetzbar. Wer andere Epochen bevorzugt, findet im Liliput-Sortiment mehrere Varianten, bei denen Liliput Formabweichungen getreulich nachgebildet hat.

Allen gemeinsam sind eine aufwändige Detaillierung, sehr gute Fahreigenschaften sowie dass es sie nicht in Wechselstrom-Ausführung gibt. Doch dem kann abgeholfen werden!

Außer der Lok – hier die „großdeutsche“ Version als Reihe 53.71 der DRB (Bestellnummer L131962) – benötigt man an Zubehör nur einen Silencio-Schleifer von Brawa sowie einen geeigneten Decoder mit 21-poliger Schnittstelle. Außerdem sollte man löten können und eine Aufpressvorrichtung für Radsätze besitzen.

Diese sind als Erstes an der Reihe. Ab Werk beträgt das Radsatz-Innenmaß 14,5 Millimeter (Bild 2). Selbst für das Märklin-C-Gleis ist das zu viel. Nur Werte bis 14,2 Millimeter sind in der Toleranz und garantieren einen störungsfreien Betrieb.

Zuerst wird deshalb die Bodenplatte entfernt (Bild 3). Bei einem der Radsätze werden die Schrauben der Kuppelstangen herausgedreht und der Radsatz entnommen. Mit einem zweckentfremdeten Fohrmann-Abzieher presst man die Radscheiben pro Seite um jeweils einen Viertelmillimeter zusammen (Bild 4). Mehr als 14,0 Millimeter sollte das Innenmaß danach nicht betragen.

Damit der Radsatz weiter seitlich verschiebbar bleibt, müssen zusätzlich links und rechts die Achsisolierungen bis zur Radscheibe entfernt werden. Ein Cuttermesser unter Druck rollend schneidet deren Kunststoff bis zur Achse durch. Der entstandene Ring wird mit einem Seitenschneider an einer Stelle durchgekniffen und entfernt (Bild 5).

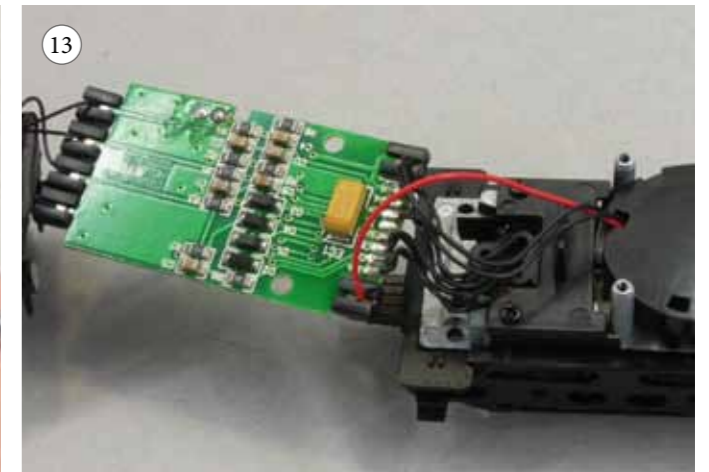
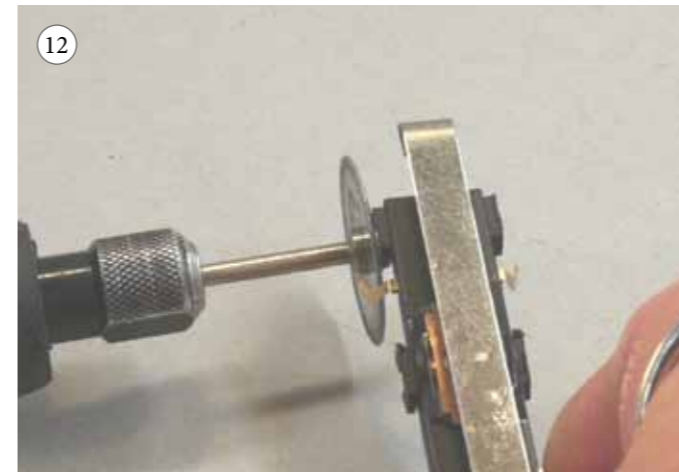
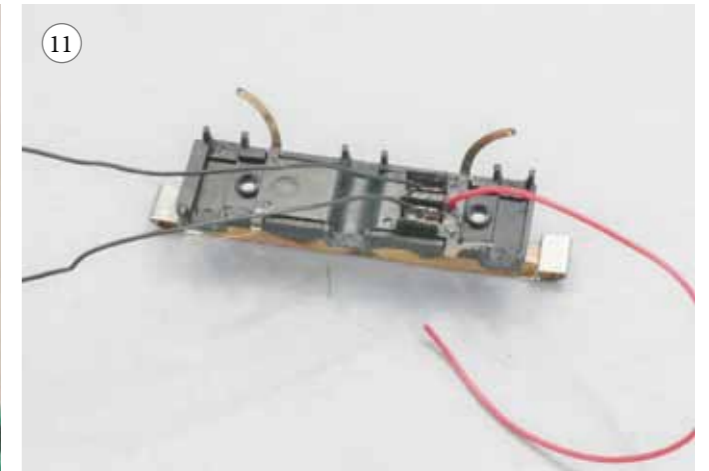
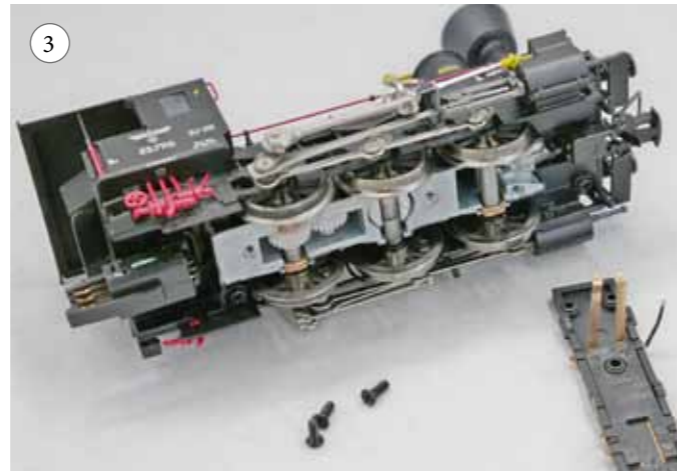
Nach erfolgten Einstellarbeiten wird der Radsatz eingesetzt und an den Kuppelstangen befestigt. Dann wiederholt man die Prozedur nacheinander bei den übrigen zwei Radsätzen der Lok. Nur so ist später ein ruckfreier Lauf gewährleistet.

EIN SCHLEIFER FÜR DIE ÄLTESTE

Wer ungewöhnliche H0-Loks sucht, wird um die österreichische Südbahn-Reihe 29 von Liliput nicht herumkommen. Leider wird das Modell nicht in Wechselstrom-Ausführung angeboten. Ein Umbau ist jedoch nicht schwer

VON MANFRED GRÜNIG

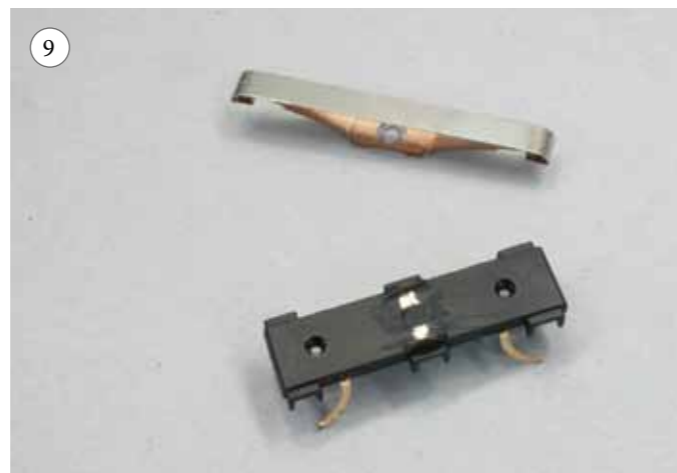
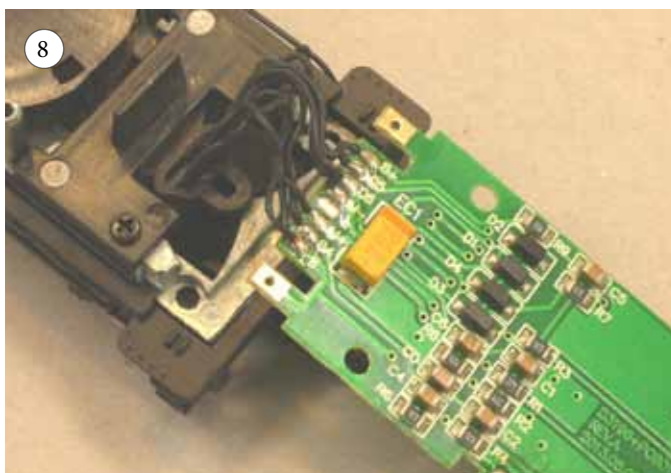




Wer das mit seiner weitgehend schwarzen Lackierung recht düster wirkende Modell dem schwarz/roten Farbschema der Reichsbahn anpassen möchte, sollte die Zerlegung nutzen, um Radsätze und Rahmen rot zu lackieren und gegebenenfalls zu patinieren. Beide sind im eingebauten Zustand nur umständlich zu erreichen. Anschließend kann die Bodenplatte wieder angebaut werden, da alle Verkabelungsarbeiten im Tender erfolgen. Auch der Schleifer findet seinen Platz am Tender. Beim Zusammenbau sollte man unbedingt auf die richtige Positionierung der Radschleifer achten (Bild 6).

Im nächsten Schritt wird der Schleifer in die Bodenplatte eingepasst. Dazu fräst man an der Bodenplatte die Rundung ab, so dass die Befestigungsplatte des Schleifers dazwischen passt (Bild 9). Danach wird der Schleifer mit Zweikomponentenkleber befestigt. Eine Wäscheklammer fixiert ihn, solange der Kleber abbindet (Bild 10). Anschließend werden die Kabel für die Radschleifer erneuert und das für den Mittelschleifer ergänzt (Bild 11). Zu beachten ist, dass die Radschleifer mangels Platz nicht an Ort und Stelle verbunden werden können, sondern für beide Seiten ein Kabel nach oben zu ziehen ist.

vom Mittelschleifer findet auf dem mit „L“ markierten Stecker gegenüber seinen Platz (Bild 13). Natürlich darf auch nicht vergessen werden, den Decoder einzustecken. Danach kann die Probefahrt erfolgen. □



Nach Entfernen von vier kleinen Schrauben an den Ecken lässt sich das Tendergehäuse leicht abnehmen. Auch die Bodenplatte ist mit zwei Schrauben gesichert (Bild 7). Sind beide Kabel abgelötet, kann die Bodenplatte beiseite gelegt werden.

Auch beim Tender müssen die Radsätze an das Innenmaß von 14,0 Millimeter angepasst werden. Damit sie danach noch seitlich verschiebbar sind, sollte man von der Bodenplatte links und rechts 0,1 bis 0,2 Millimeter Material abtragen. Eine Kleinbohrmaschine mit Schleifscheibe ist dafür das geeignete Werkzeug (Bild 12).

Materialbedarf ohne Lok

- ◆ Kleinbohrmaschine mit verschiedenen Schleifern und Fräsköpfen
- ◆ Lötkolben mit dünner Spitze
- ◆ Schieblehre
- ◆ Werkzeug zum Einstellen der Spurweite (Fohrmann)
- ◆ kleiner Kreuzschlitzschraubenzieher
- ◆ Pinzette
- ◆ Zwei-Komponenten-Kleber mit Spatel
- ◆ dünne Kabellitze
- ◆ Wäscheklammer
- ◆ Silencio-Schleifer von Brawa (2225)
- ◆ Decoder mit 21-poliger Schnittstelle, hier von Uhlenbrock, Art. Nr. 75330. Da die Lok für Sound vorbereitet ist, würde auch ein Sounddecoder passen.

Ebenfalls durch Schrauben gesichert ist die Platine. Sie werden herausgedreht, dann klappt man die Platine nach vorne. Zum Verbinden der beiden Lokseiten lötet man das Kabel von Lötstelle L (= links) auf R (= rechts) um. Die vom Tenderfahrgestell kommenden Kabel werden einfach von ihren Steckern gezogen (Bild 8).

Bevor das Tendergehäuse aufgesetzt und verschraubt wird, sind die Kabel des Schleifers und des Radschleifers an die Platine anzuschließen. Die beiden von den Radschleifern kommenden werden auf den mit „R“ markierten Stecker seitlich neben der Lötstellenleiste geklemmt, das Kabel

Der Zeitbedarf für den Umbau beträgt etwa einen halben Tag, vor allem wegen der Einstellarbeiten an den Radsätzen.