

TUTORIAL MONTAJE TARDIENTA

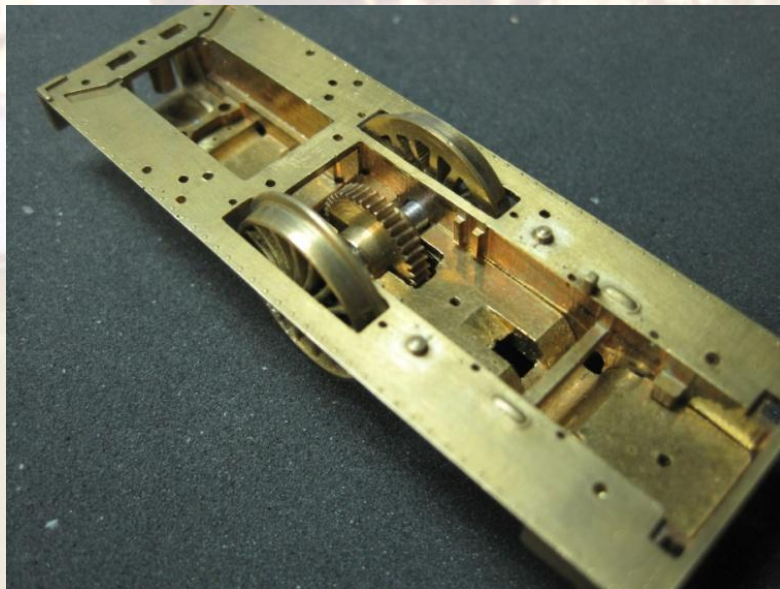
2ª PARTE

CONJUNTO INFERIOR

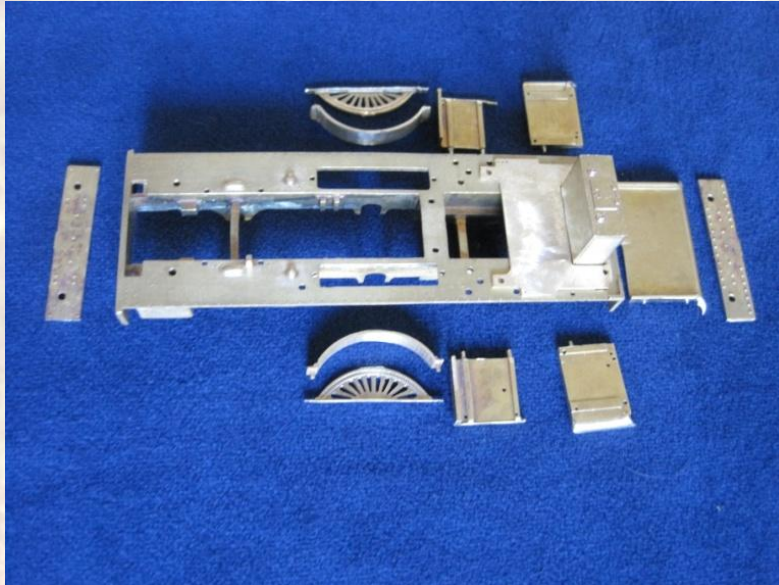


Antes de continuar con el montaje, es recomendable hojear de nuevo todas las instrucciones, especialmente observar bien las fotos para ver qué piezas conviene repasar anteriormente para tenerlas listas a la hora de utilizarlas. Así nos evitaremos la incómoda tarea de tener que detener el montaje para prepararlas.

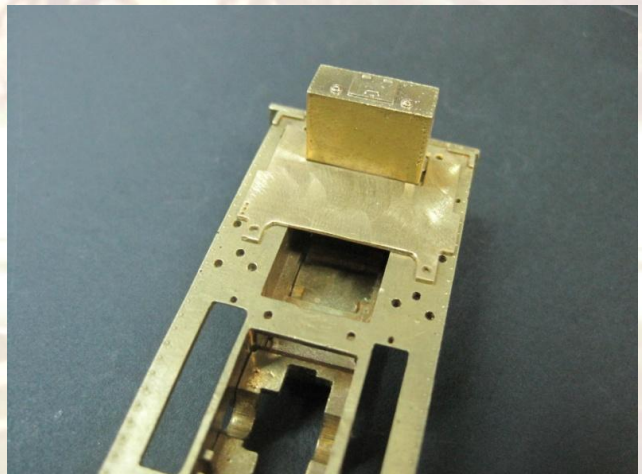
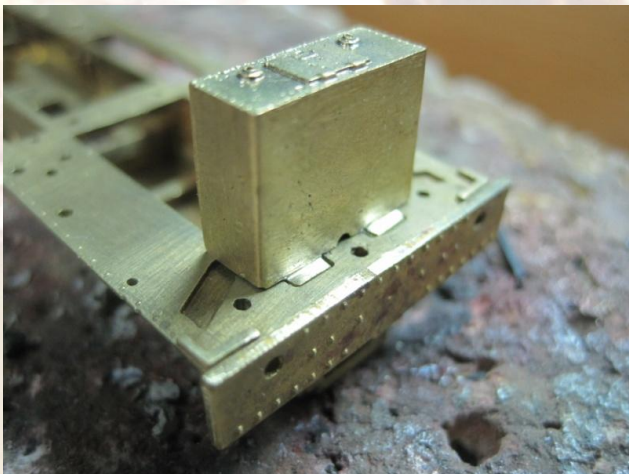
Una pieza importante es la base del bastidor. Aunque la trataremos más adelante de momento la limpiaremos y ajustaremos para que se pueda alojar en su sitio. Es vital para comprobar el perfecto rodaje de las ruedas y el encaje de elementos del conjunto inferior.



También es el momento de preparar todos los elementos de piecería que componen el conjunto. En la foto siguiente vemos los elementos mayores de la parte superior del bastidor. Los prepararemos y ajustaremos comprobando su buen encaje.



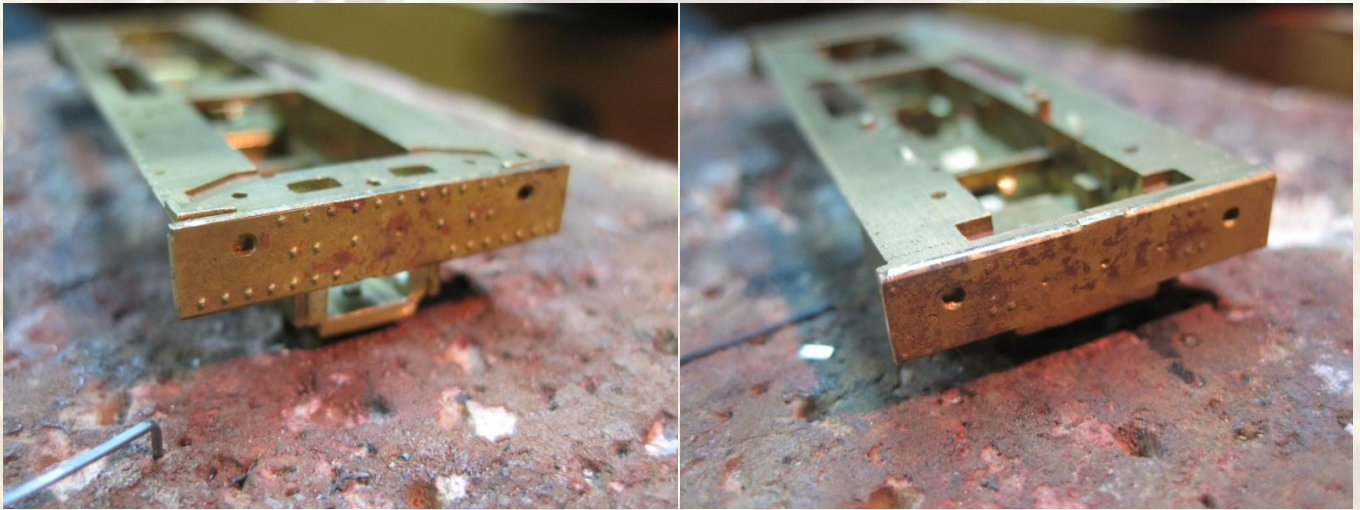
Podemos empezar por la carbonera y el suelo de la cabina. Éste sujeta la carbonera por sus pestañas una vez atornillada al bastidor.



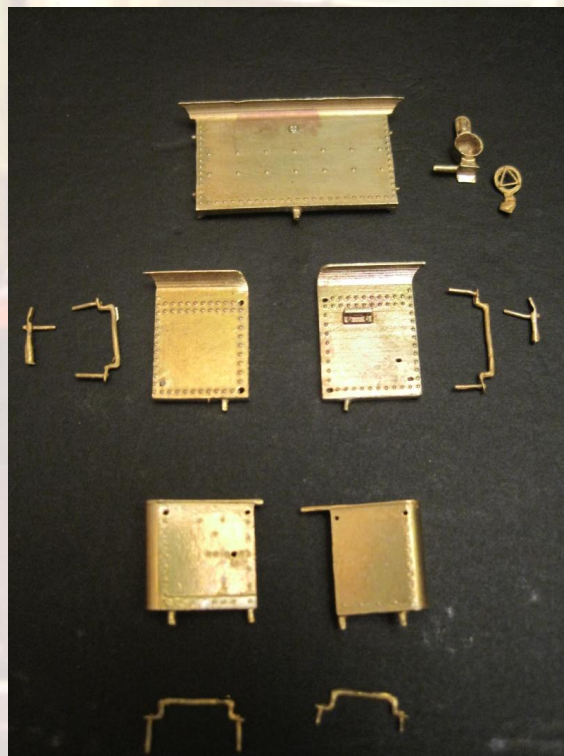
Las toperas es más cómodo montarlas desmontadas y luego soldar todo el juego al bastidor.



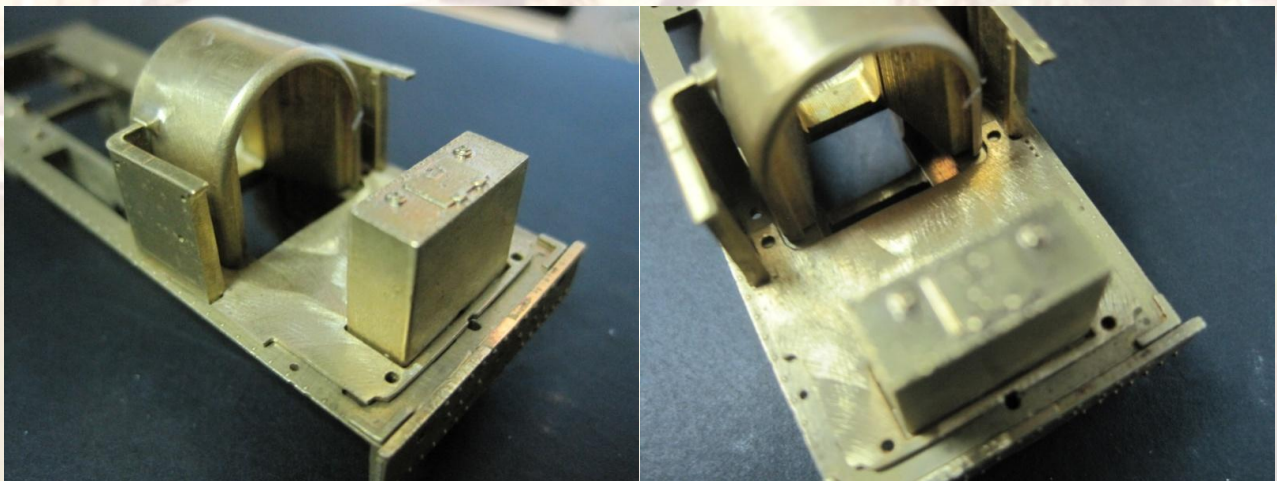
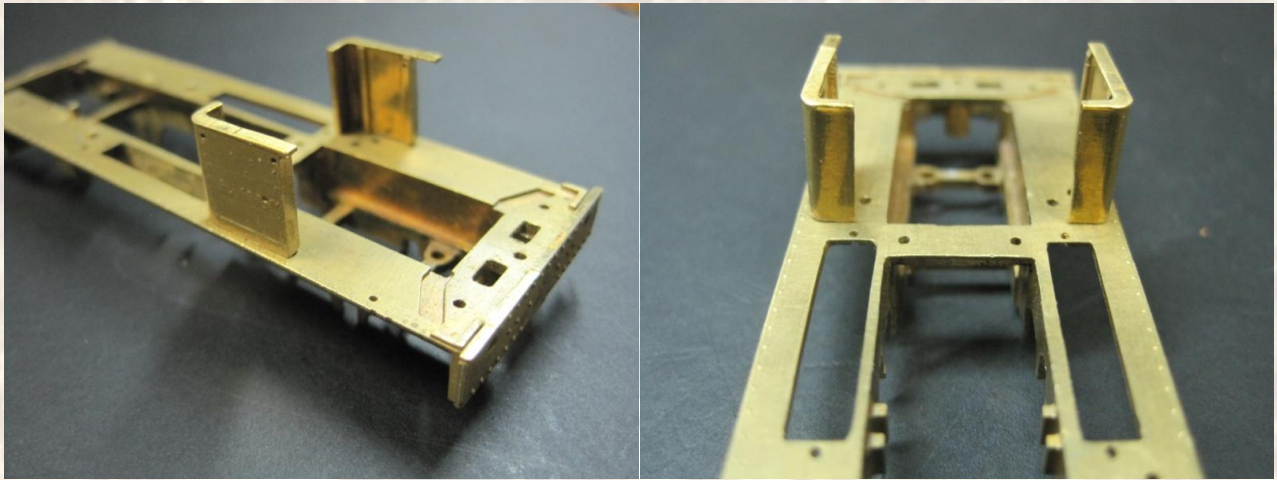
Aquí podemos ver otro orden de montaje. Las demás piezas se soldaron después.



El montaje de las cabinas requiere un poco más de atención para garantizar un resultado óptimo; especialmente la trasera ya que se compone de varias partes. No hay que tener prisa.



En la siguiente secuencia vemos los detalles de mayor interés.
Observar con detenimiento como se aloja cada elemento y los ajustes y encajes de unos con otros.

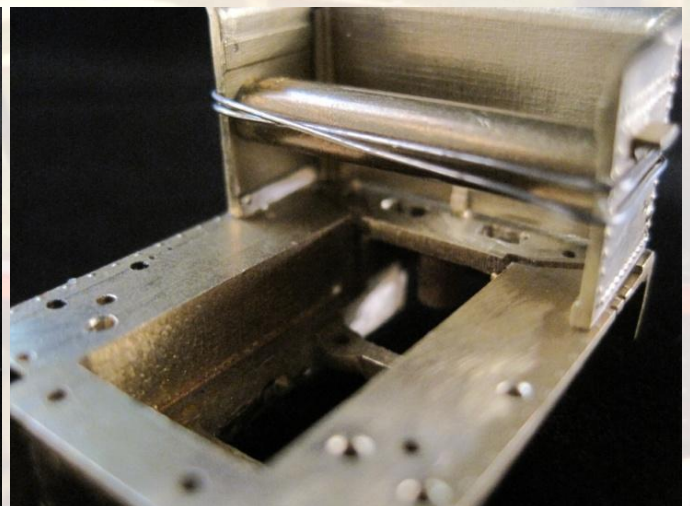
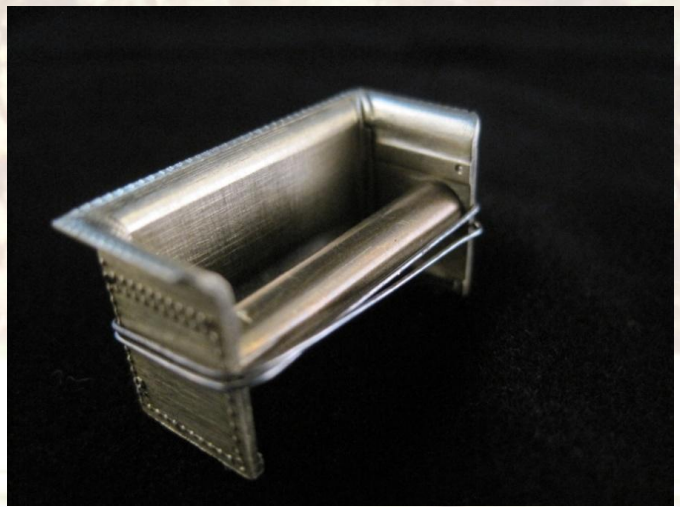
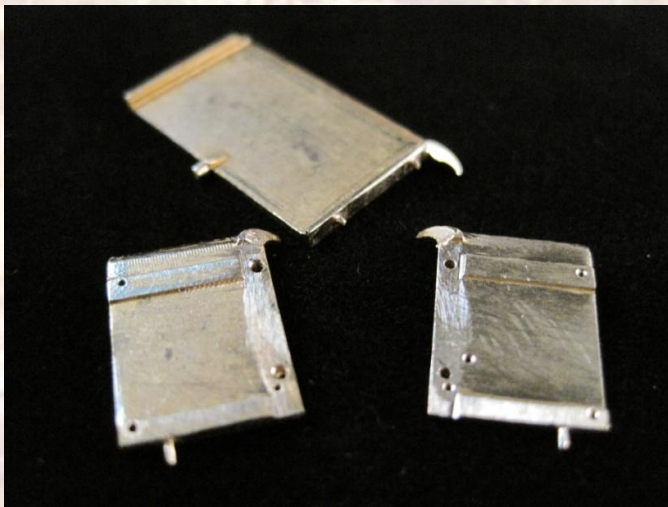


Al suelo de la cabina le practicaremos un leve resalte para permitir el paso de los cables de la luz trasera.

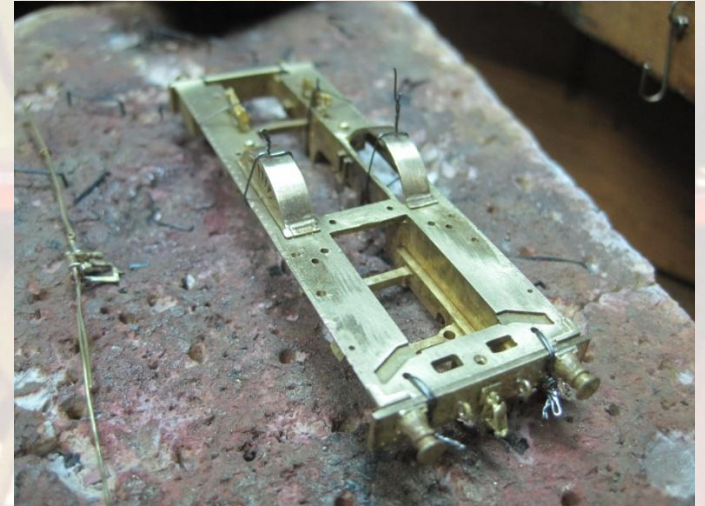
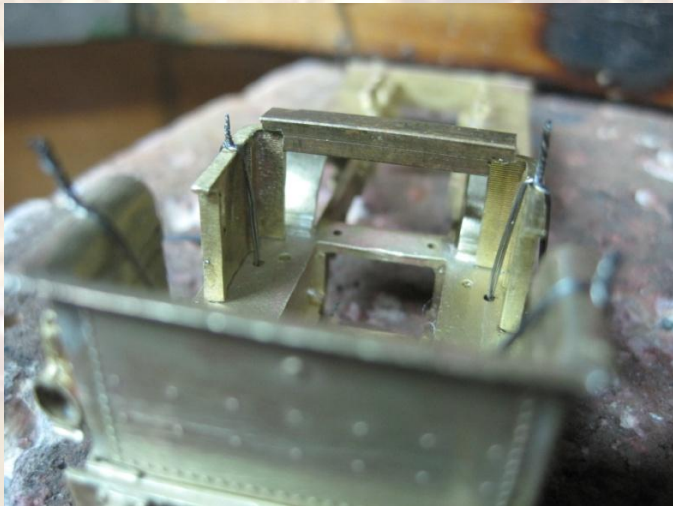
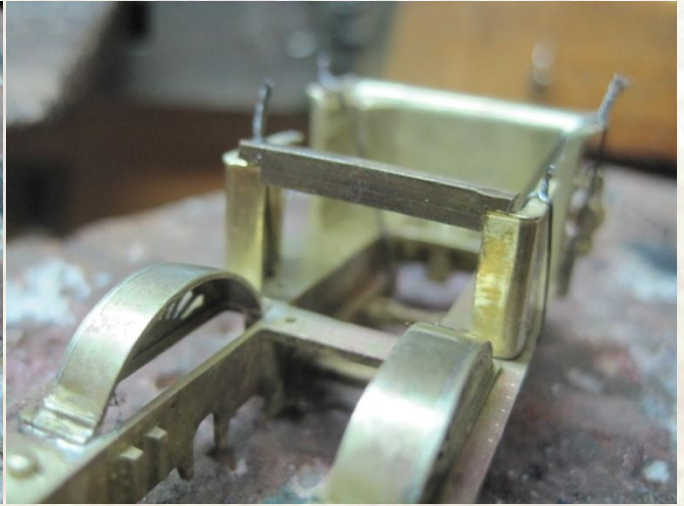


Nota: El modelo tiene realizada una preinstalación que nos permite variar el sitio donde ubicar el farol trasero. Éste puede situarse tanto en cualquier lateral de la cabina trasera como centrado en la parte superior posterior de la misma. Queda pues a elección del modelista.

Una vez ajustados los componentes los ataremos y soldaremos entre sí. Comprobar antes su encaje en el bastidor.



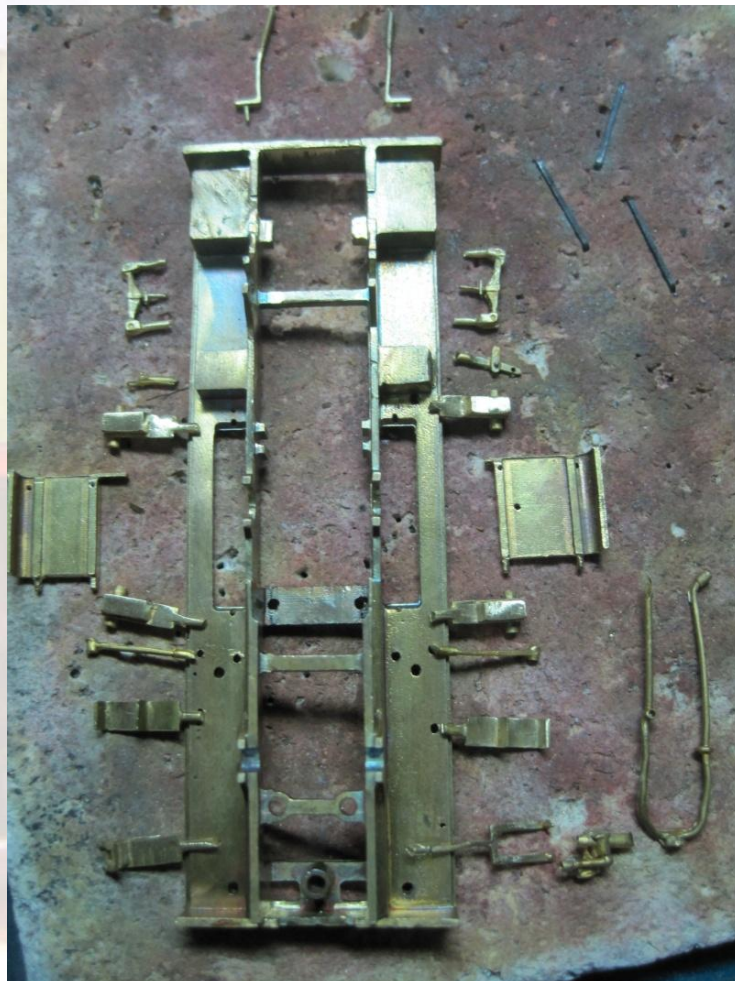
El resto de piezas son más sencillos de montar. Ajustaremos sus encajes, comprobaremos y soldaremos.





Una vez montados los carenados de las ruedas es conveniente comprobar que no haya cortocircuitos entre todas las ruedas y el bastidor. También el encaje y ajuste con el conjunto superior.

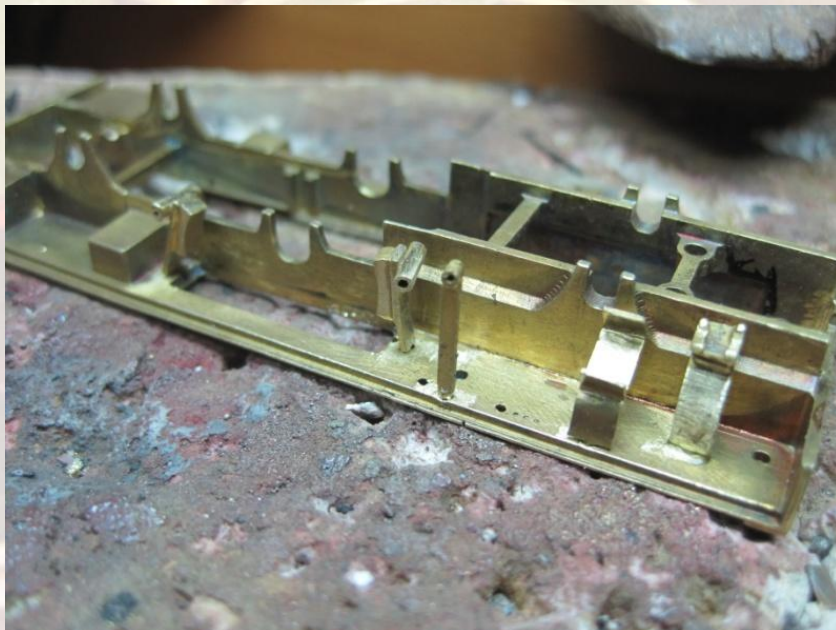
Pasamos a los elementos bajo el bastidor.



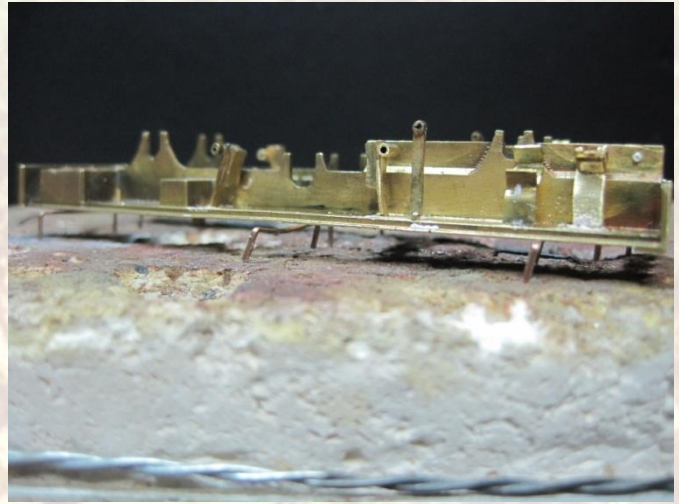
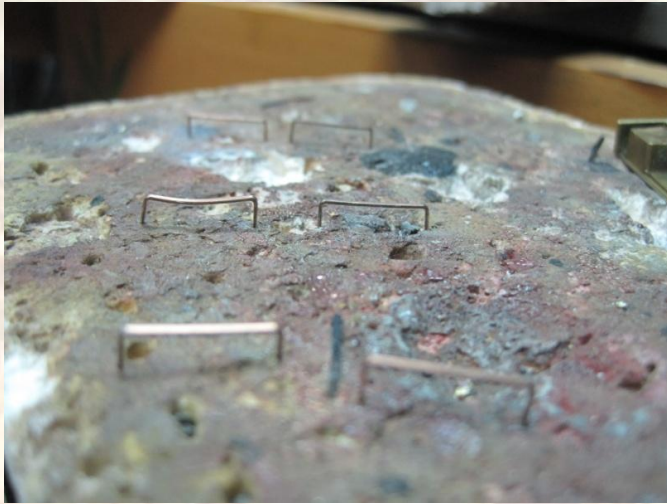
Limpiaremos y repasaremos los taladros y piezas pertinentes. Hay que tener mucho cuidado para no atravesarlo y aparecer en la cara superior. Podemos observar que el bastidor tiene cuatro travesaños. Su misión es reforzarlo durante el proceso de fabricación. Lo mejor es eliminarlos antes de empezar el montaje para que no molesten. Dos de ellos alojan las roscas para el atornillado por lo que las salvaremos dejando un pequeño margen prudencial. Se puede ver más detallado en el apartado de montaje.



Encajamos la piecería a tope en su sitio y soldamos. No es preocupante que las piezas estén dobladas o un poco deformadas. Es mejor enderezar todo al final; hay que tener en cuenta que se pueden doblar durante todo el proceso de montaje y si las enderezamos cada vez pueden acabar partiéndose.



Para soldar piezas tan grandes y de superficies planas es muy práctico elevarlas para facilitar el paso del calor por toda la superficie. Yo utilizo grapas ya que se clavan muy bien en el ladrillo y son fáciles de nivelar.



Podemos también soldar todo a la vez o hacerlo por partes. Aquí se muestra soldado con soplete. Es más práctico y rápido que un soldador de estaño.



Pasamos a preparar y soldar las válvulas y tuberías. En la secuencia se puede ver el proceso.







Podemos hacer una pequeña presentación para ver como nos va quedando la locomotora. Es divertido y gratificante. De paso comprobamos el rodaje de las ruedas libres. La parte delantera queda más baja por la falta del amortiguador.





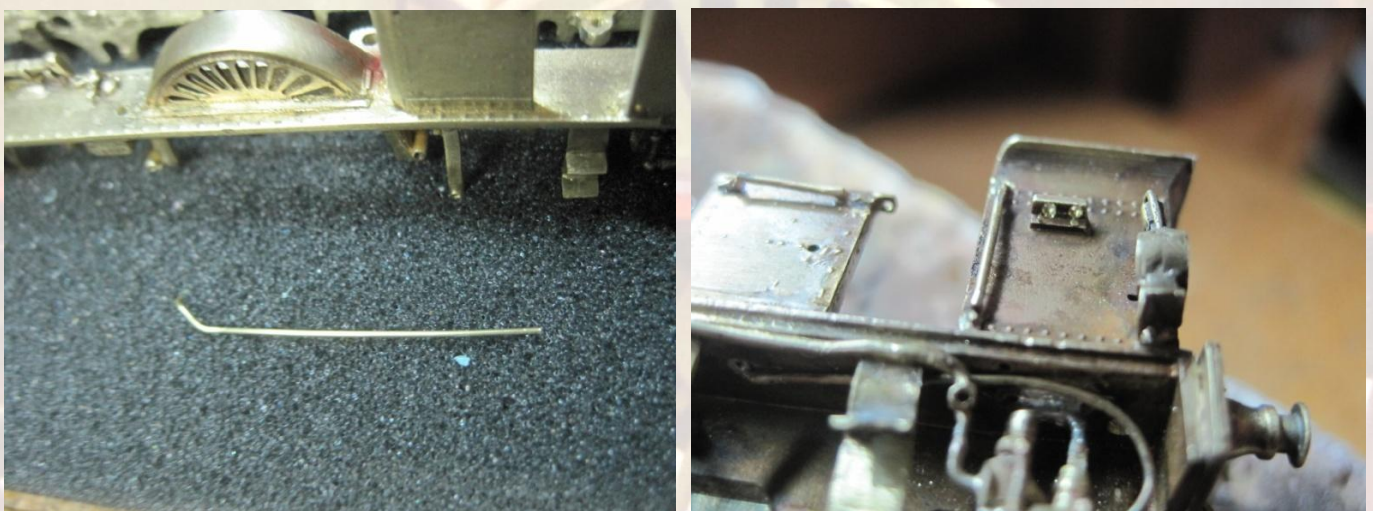
Las ruedas libres delanteras, al estar dotadas de amortiguación, han de contar con un espacio extra para su recorrido. Para esto el bastidor ha sido fresado para evitar que las pestañas produzcan un cortocircuito. Ya viene hecho y comprobado en vuestros kits. También han sido realizados todos los taladros y roscas donde se alojarán los tornillos.

Ahora es un buen momento para colocar detalles pequeños y delicados: pasamanos, accionamientos, válvulas...El accionamiento del freno hay que montarlo a la vez que la timonería de frenos ya que forma parte de ella. Se hace con el modelo ya montado.



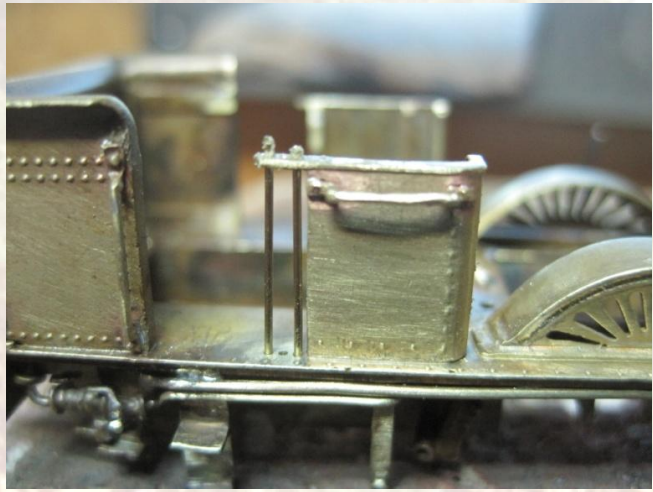


Antes de montar el accionamiento de los areneros comprobaremos que tenga un buen paso. Hay que doblar un poco la punta donde se insertará en el mecanismo y darle la forma que vemos en la foto. El extremo derecho se inserta en un hueco de la cabina y queda suelto y cortado al traspasarla. Los dos taladros que sujetan las manetas y válvulas del lateral de la cabina conviene que sean un poco holgados para poderlos pasar cómodamente una vez estén pintados.

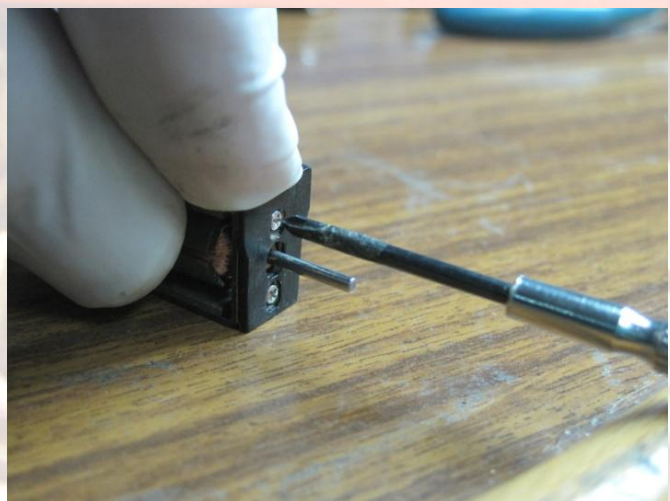


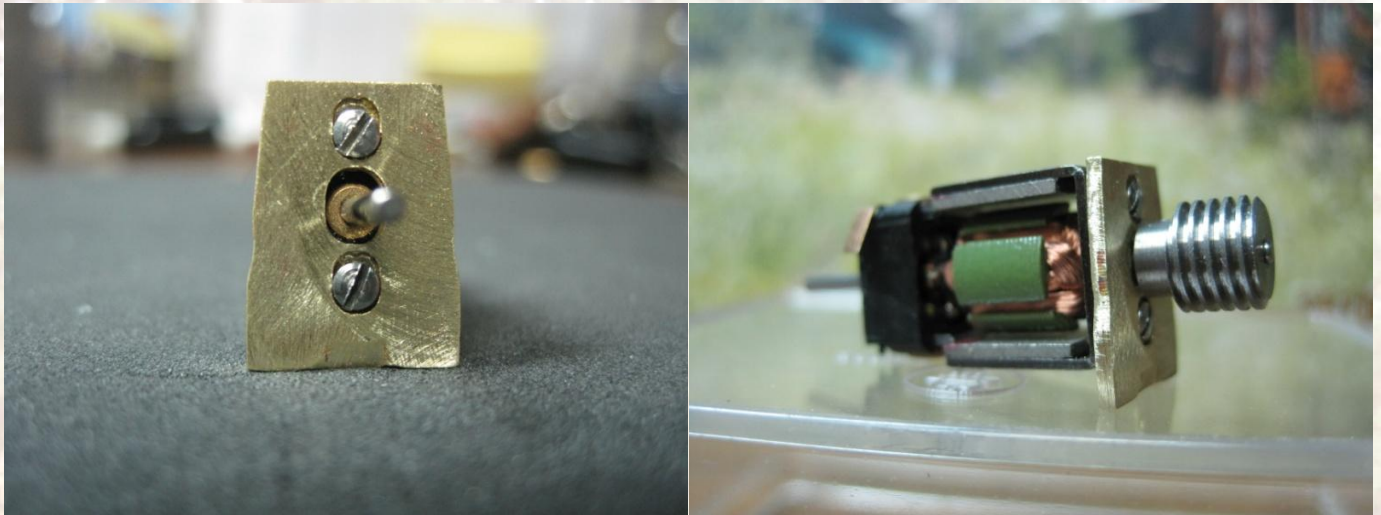
Las barras que rematan las cabinas tan solo se sueldan en la parte superior de las mismas quedando encajadas en las perforaciones

practicadas en el suelo del bastidor. Una vez soldadas se cortan y ajustan.

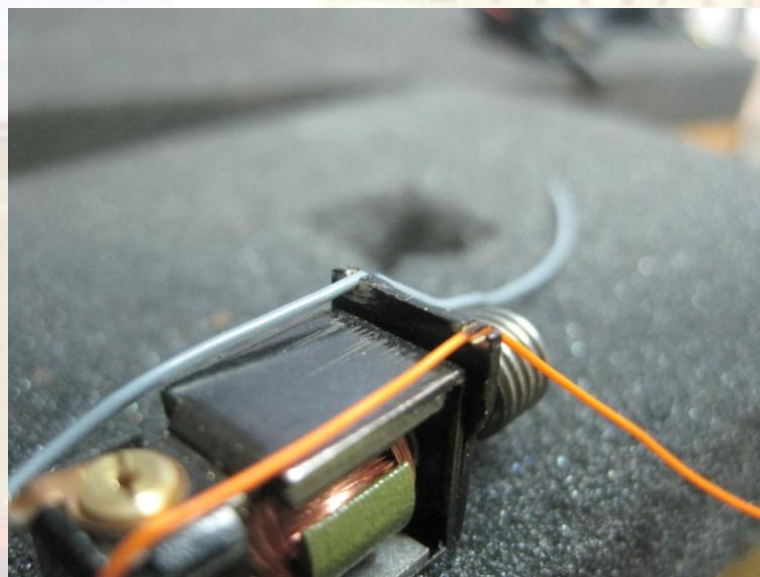


Hay unos elementos que, aún perteneciendo al conjunto inferior, no podemos presentarlos ni ajustarlos sin la ayuda de la base que cierra el bastidor. Es el caso del soporte motor. Para ello tendremos ya ajustada la base al bastidor como hemos comentado con anterioridad. El motor se atornilla a su soporte por medio de los tornillos que se entregan. Hay que colocarlo de forma que las letras queden en la posición correcta, es decir, que se pueda leer la marca Mashima arriba. Lo atornillaremos apoyando la parte superior contra la mesa para que quede fijo enrasado con el borde superior del soporte. Éste tiene unas pequeñas guías de atornillado para poderle dar un poco de juego pero la posición correcta es la antes indicada.

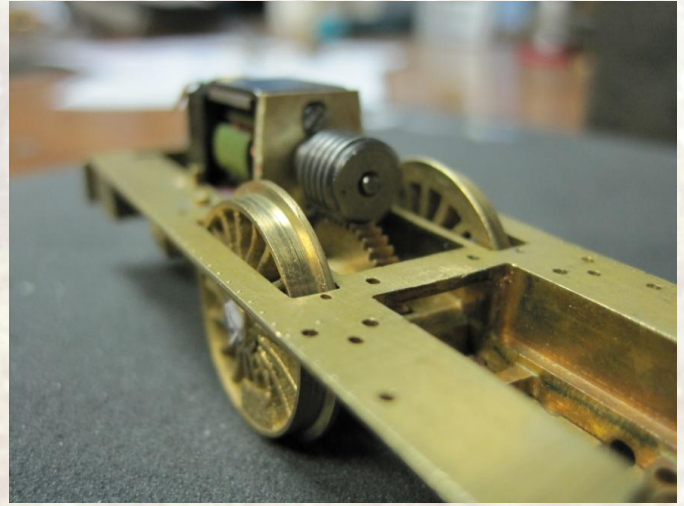
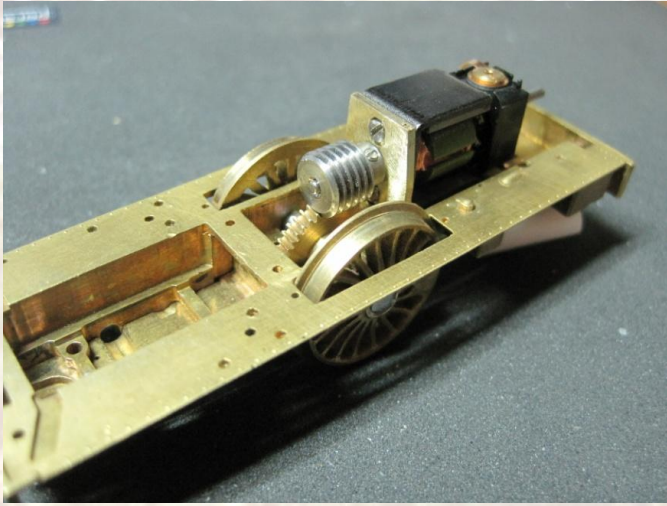




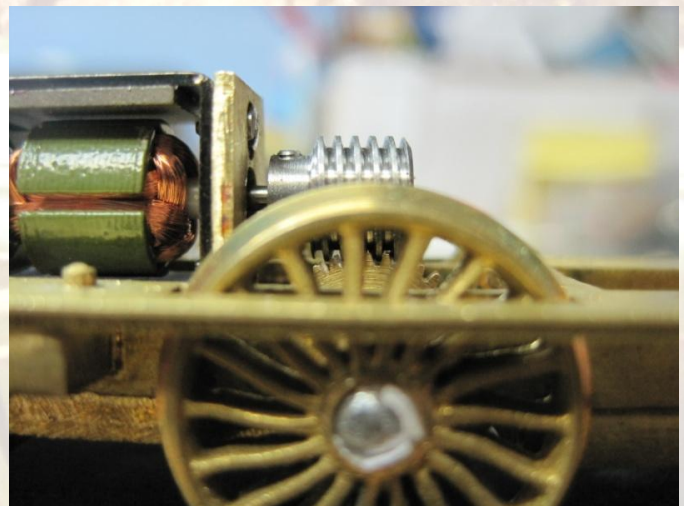
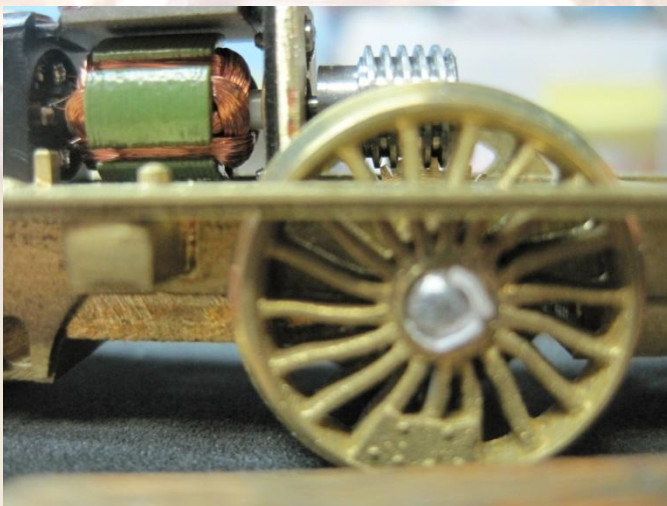
Pasaremos los cables soldados por unas muescas del soporte. El cable naranja en el polo superior y el gris en el inferior.



Presentamos el eje motriz, la base y el motor en su sitio. Es recomendable probarlo antes de montar todo el conjunto aunque es un poco complicado. Mejor hacerle un puente eléctrico que montar ahora los contactos. De todas formas también se puede ajustar y afinar el motor antes de cerrar todo el conjunto.



Mirando a través de los radios comprobaremos que no queden agarrotados el sinfín y engranaje motor. Tal como viene preparado no ha de pasar.

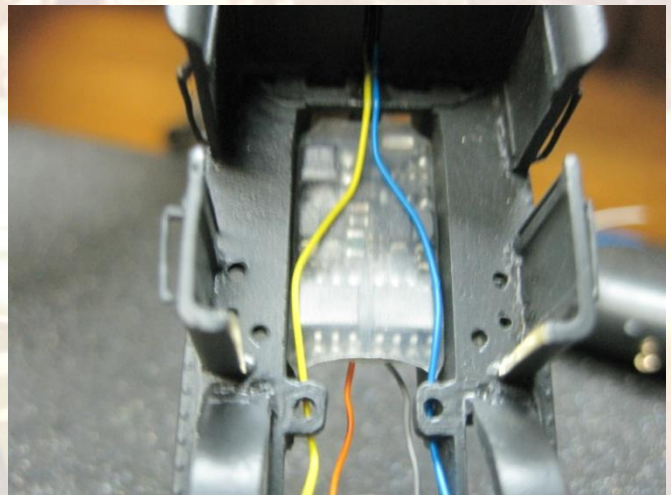
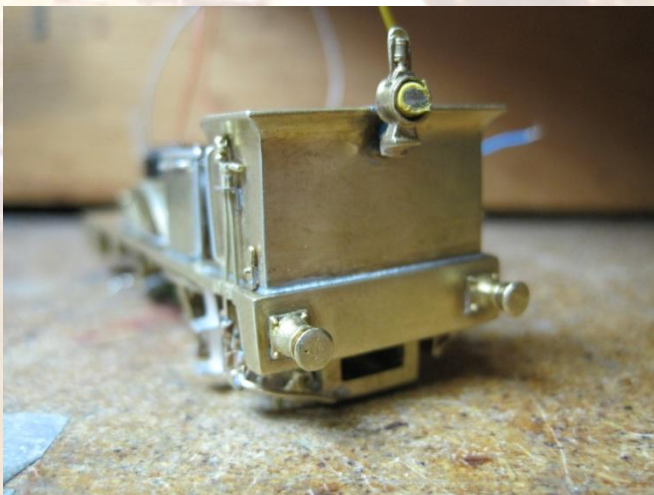


Aquí se puede ver que no están colocados los carenados de las ruedas pero es indiferente; son fotos realizadas en varios procesos de montaje como he comentado con anterioridad.

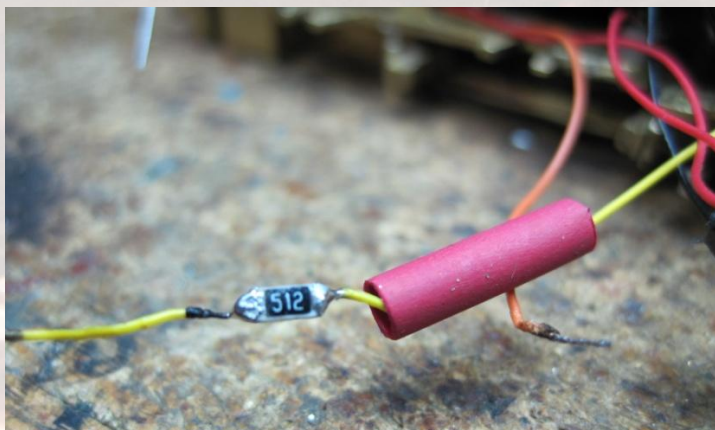
La última actuación del conjunto inferior es la colocación del sistema eléctrico del farol trasero. Se muestra la estándar. Si queréis ubicarlo en uno de los laterales de la cabina el proceso es idéntico; tan sólo hay

que pasar los cables por las regatas existentes en el bastidor. Toda la instalación queda cubierta por el suelo de la cabina. Éste además tapará el decodificador.

Pasamos los cables y alojamos el led en el farol. Presentamos el deco y soldamos la resistencia una vez pasado el mismo. No la situaremos sobre el deco para no generar un volumen que nos complique montar el suelo de la cabina. Comprobar que se puede montar el suelo de la cabina con la carbonera en su sitio. Puede ser que los cables dificulten la operación y haya que hacer algún retoque. Si es así es el momento de hacerlo. Se puede comprobar incluso con el conjunto superior para asegurarnos.



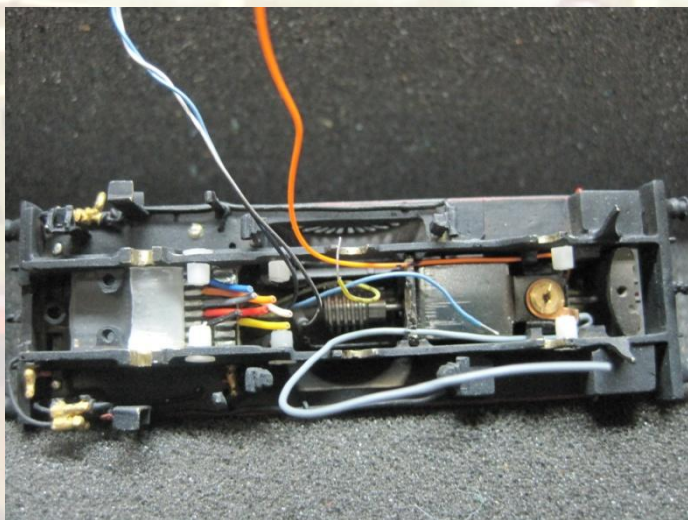
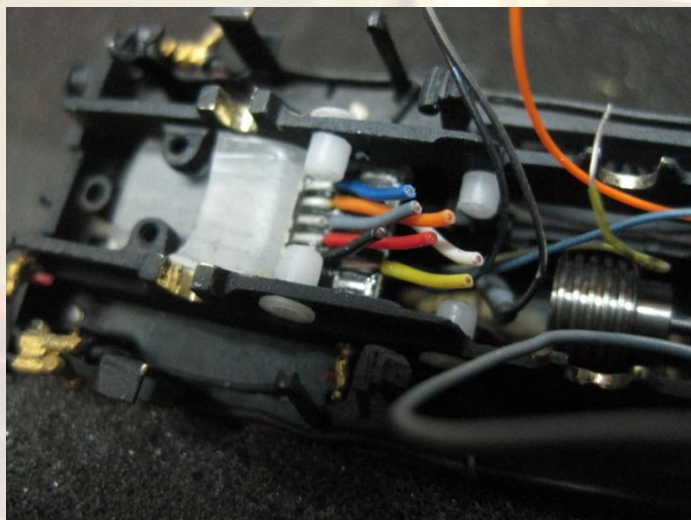
Una vez soldada la protegeremos con funda retráctil para evitar contactos indeseados.



A continuación mostramos la ubicación del deco. Lo prepararemos pero no lo instalaremos aún, menos todavía si tenemos intención de pintar la locomotora.

Después de varias pruebas he visto que la mejor manera de conectar el deco, dado que no cabe un zócalo de conexión, es soldándolo. Hemos de tener mucho cuidado y utilizar un pequeño truco para no quemarlo. No es recomendable desoldar los cables propios del deco ni utilizar todo el cable que trae. Lo ideal es cortar entre dos y tres milímetros de cable tras las soldaduras originales, cargarlos con una punta de estaño y soldar aquí los cables. Protegeremos las soldaduras con un recorte de cinta aislante o con pintura aislante de venta en tiendas de electrónica.

Las siguientes fotos nos permiten hacernos una idea de cómo ha de quedar la instalación eléctrica, que veremos más detalladamente en el apartado de montaje.



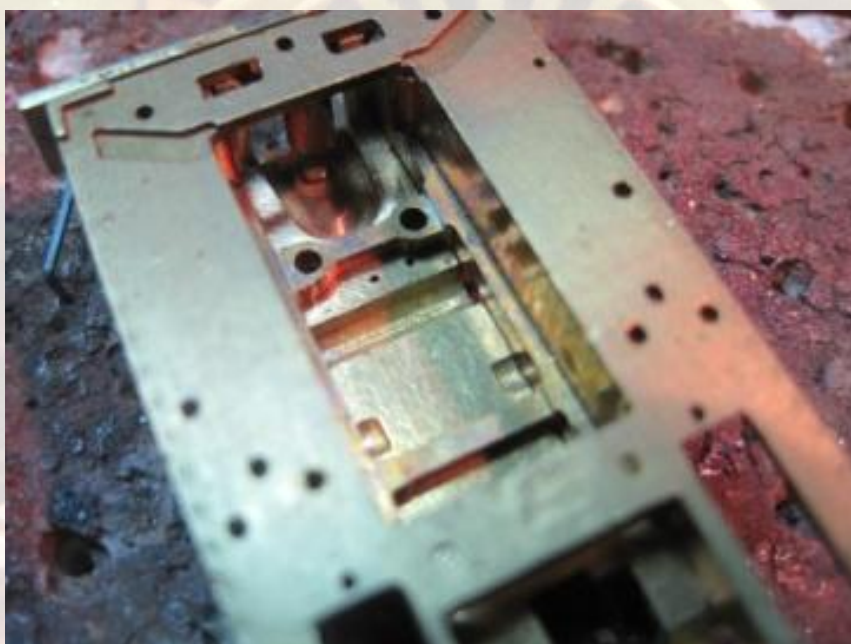
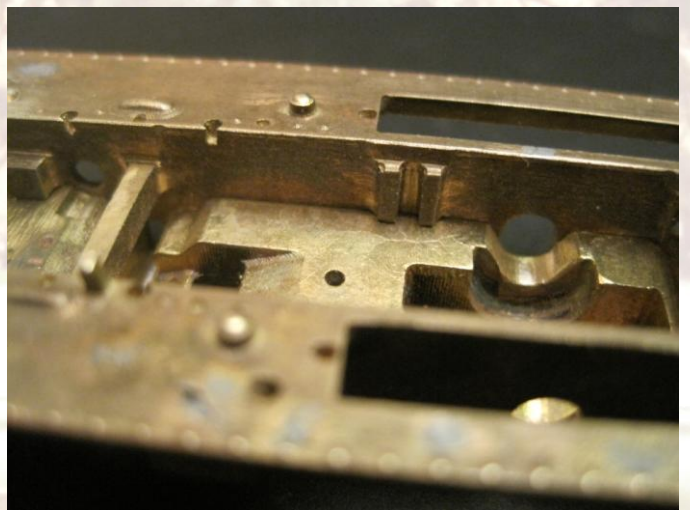
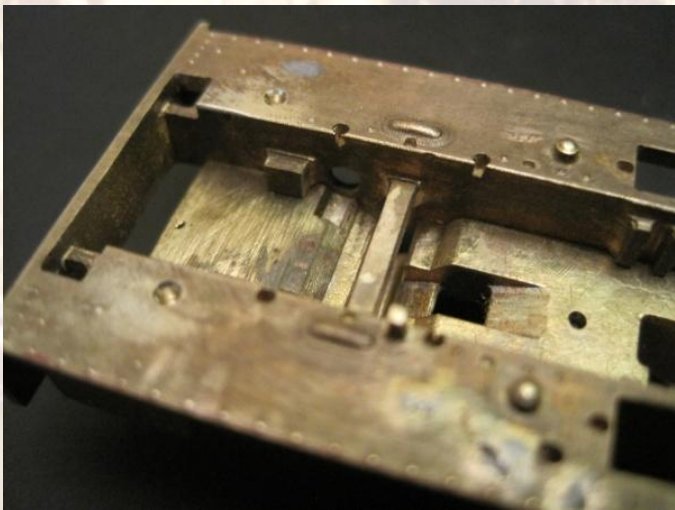
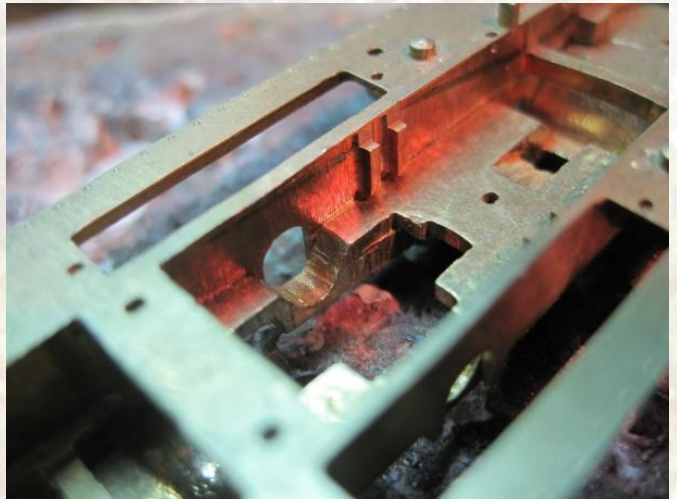
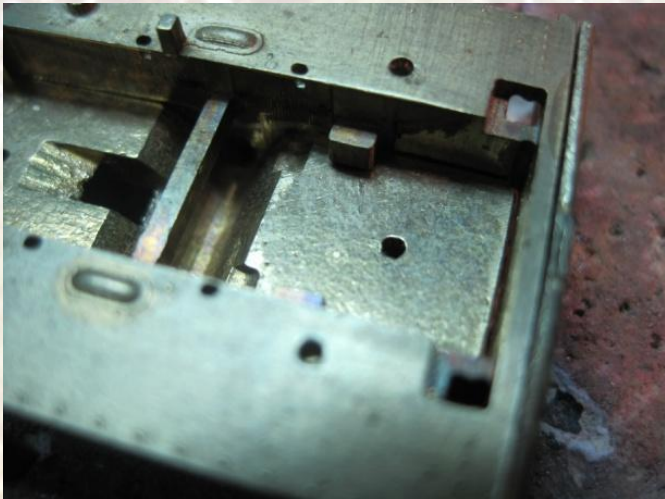
Evidentemente pelaremos los cables del deco y además los dejaremos más cortos de cómo aparecen en la foto.

BASE BASTIDOR

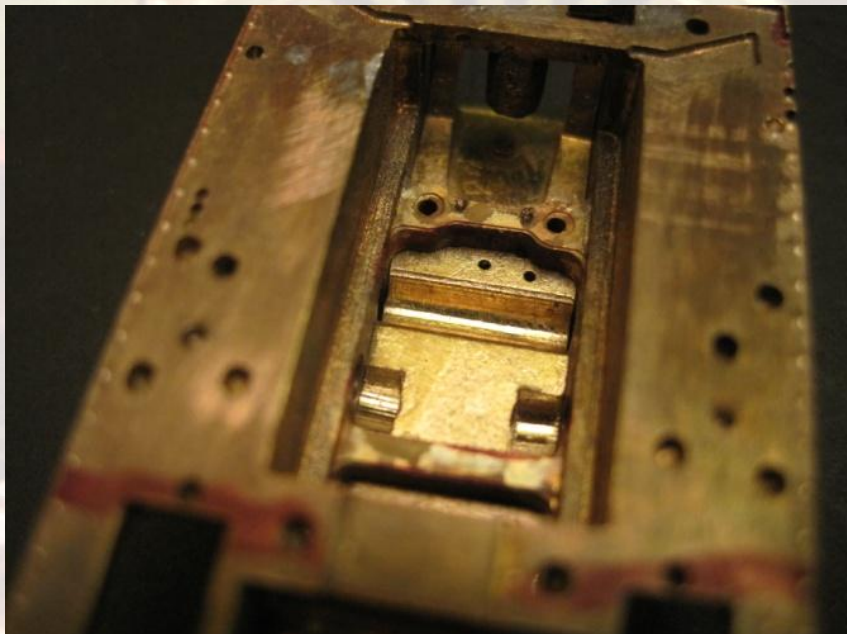
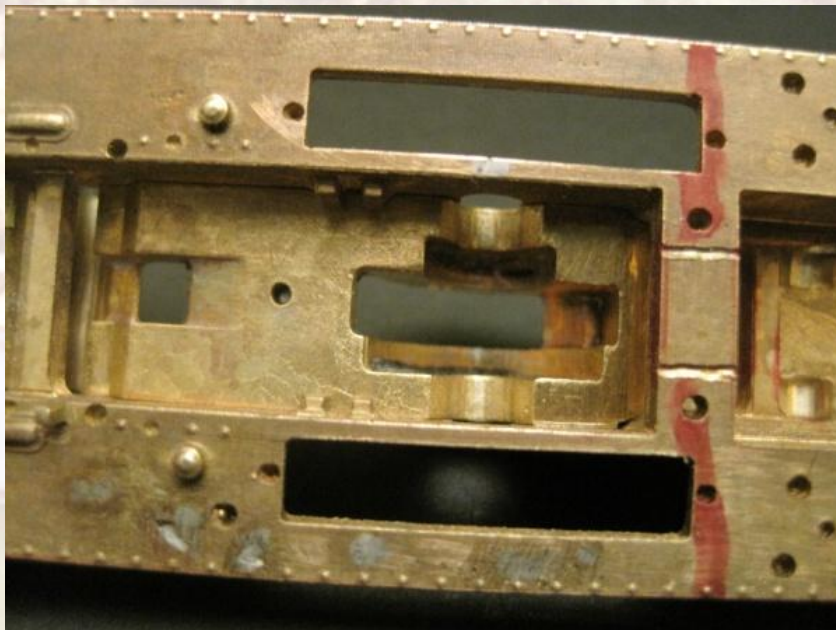


Es prácticamente la pieza más sencilla de toda la locomotora. En ella se encuentran alojados el amortiguador, el fleje de la rueda trasera, el muelle de centrado del enganche y el cajetín del enganche. Éste último es normalizado y cumple la normativa NEM por lo que podréis poner los enganches que utilicéis habitualmente. Se sirve un enganche estándar desmontado ya que al quedar encerrado en el interior de la locomotora es un poco difícil extraerlo. Es recomendable retocar un poco los resaltes del mismo, si pensáis cambiarlos con relativa frecuencia, para que sean más fáciles de extraer.

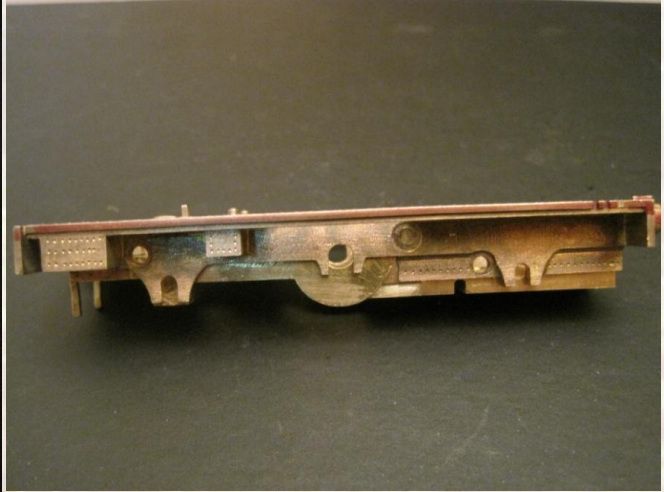
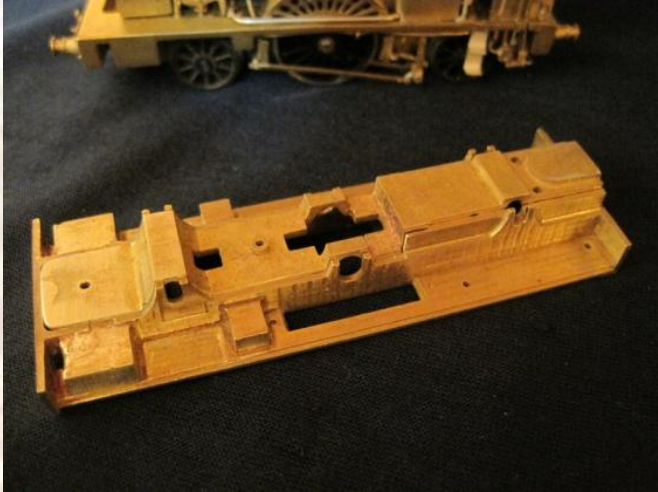
La secuencia fotográfica siguiente muestra cómo ha de quedar encajada la base en el bastidor, topando con diversos puntos del mismo que nos asegurarán un perfecto acoplamiento de todas las piezas.



En las dos fotos siguientes vemos las marcas por donde cortar los travesaños que alojan las roscas. En la primera por las dos rayas paralelas grabadas en el metal y en la segunda por las dos bolitas junto a los taladros donde se atornilla la base al bastidor. Han de quedar dos orejetas redondeadas por lo que tan solo cortaremos el brazo que las une. Los otros dos se cortan a ras del bastidor.



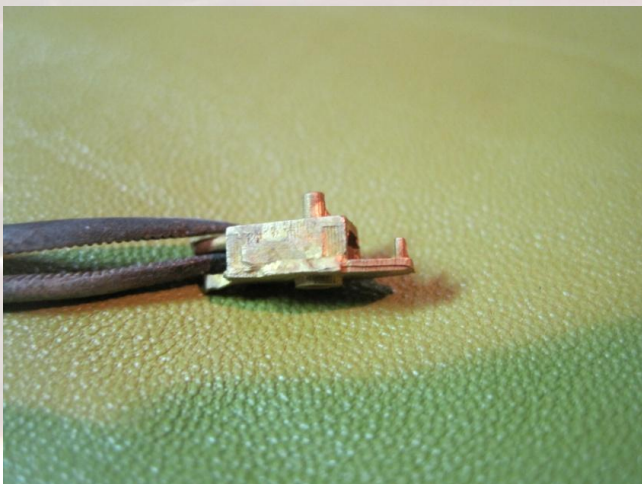
Así han de quedar encajados.



Preparamos el cajetín del enganche.



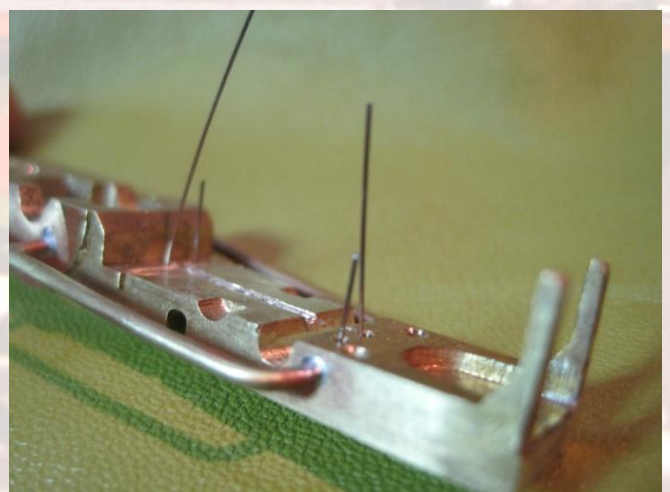
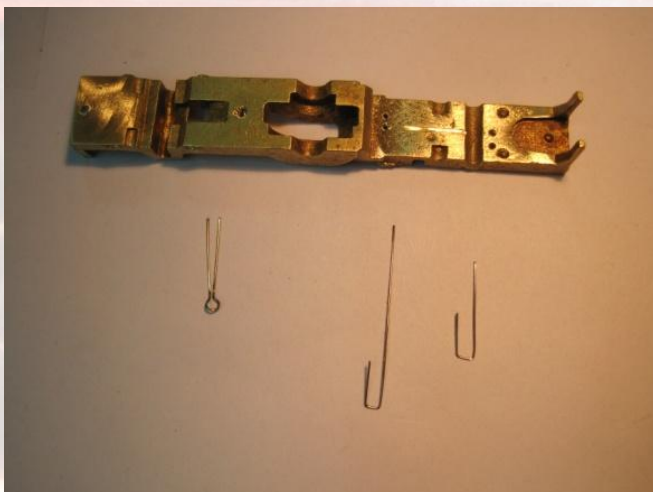
Hemos de prestar atención al soldar las dos partes. Cada una tiene un resalte que actuará como eje de giro. Han de quedar perfectamente alineados. Repasamos y limpiamos.



Las ruedas vienen ya montadas. Nos aseguraremos de que no roza el engranaje con la base. La motora tiene sentido de montaje. En la base hay un hueco extra para poner ahí el lado donde se atornilla el engranaje al eje.



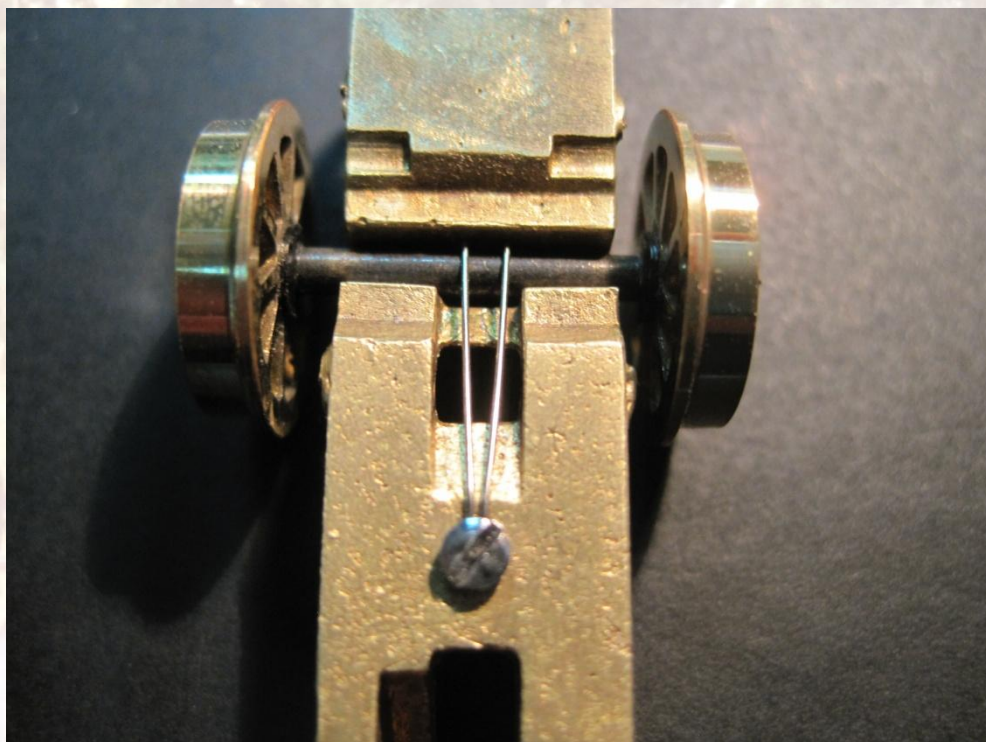
Tanto el amortiguador como los flejes vienen total o parcialmente preparados. Su montaje no puede ser más sencillo. Pasamos los flejes introduciendo sus extremos más largos en los taladros que quedan en el centro de la base. Una vez pasados doblamos los extremos más cortos de manera que no molesten ni interfieran con los largos y los cortamos. Ajustamos los extremos largos y cortamos el sobrante.



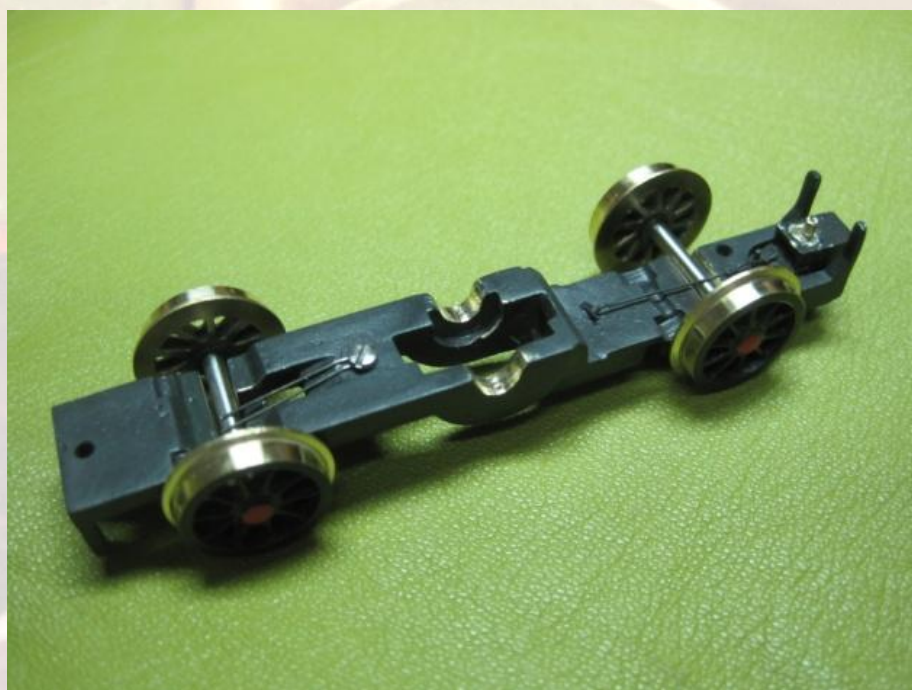
Lo veremos mejor en estas fotos:



El amortiguador tan solo necesita ser atornillado. La base tiene espacio suficiente para poder poner un amortiguador de plancha en vez de hilo. Es a gusto del modelista.



Así ha de quedar el conjunto.



Pues bien, no queda más que presentar todas las partes y comprobar que ajusta todo perfectamente. Atornillaremos todo lo que vaya atornillado para asegurarnos. ***No instalaremos ni el deco, ni las tomas de contacto ni la timonería de frenos.*** Sacaremos el motor de su emplazamiento y pasaremos a la fase de pintado.

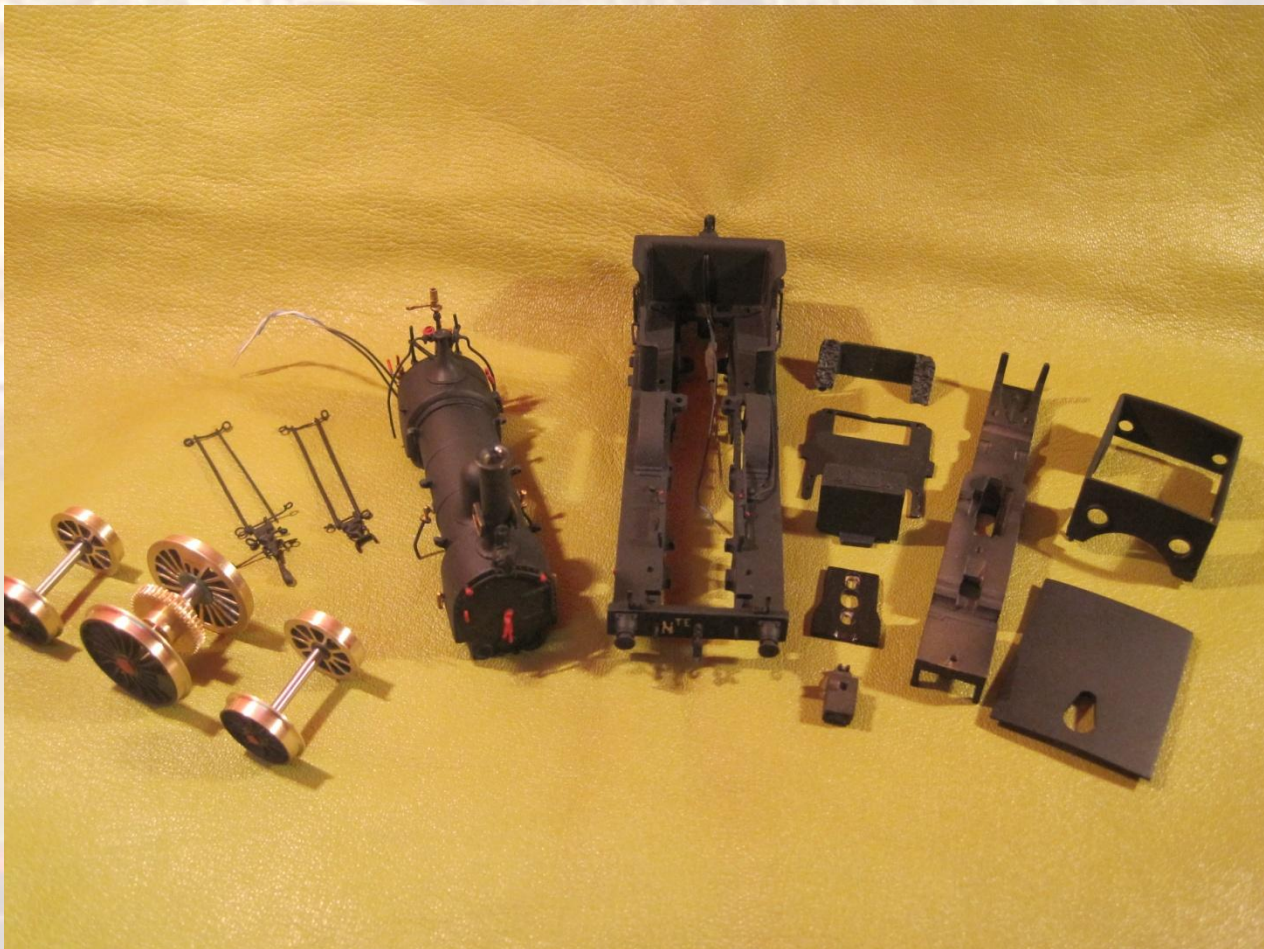
Si todo ha ido bien el resultado debería ser (variaciones aparte) éste.



MONTAJE

Vamos a acometer la parte más fascinante de todo el proceso.

Después de no se sabe cuántísimas horas de trabajo llegamos a la recta final. Llegados a este punto ya hemos montado toda nuestra locomotora. Según la foto todavía más: hemos montado, desmontado y pintado nuestra maquina.



Antes de ponerse manos a la obra tenemos que hacer un pequeño repaso a todas las piezas. Hay que retocar alguna invasión de pintura y poco más. Retocaremos los taladros por donde pasaremos los hilos del pasamanos de la caldera y las válvulas del lateral de la cabina.

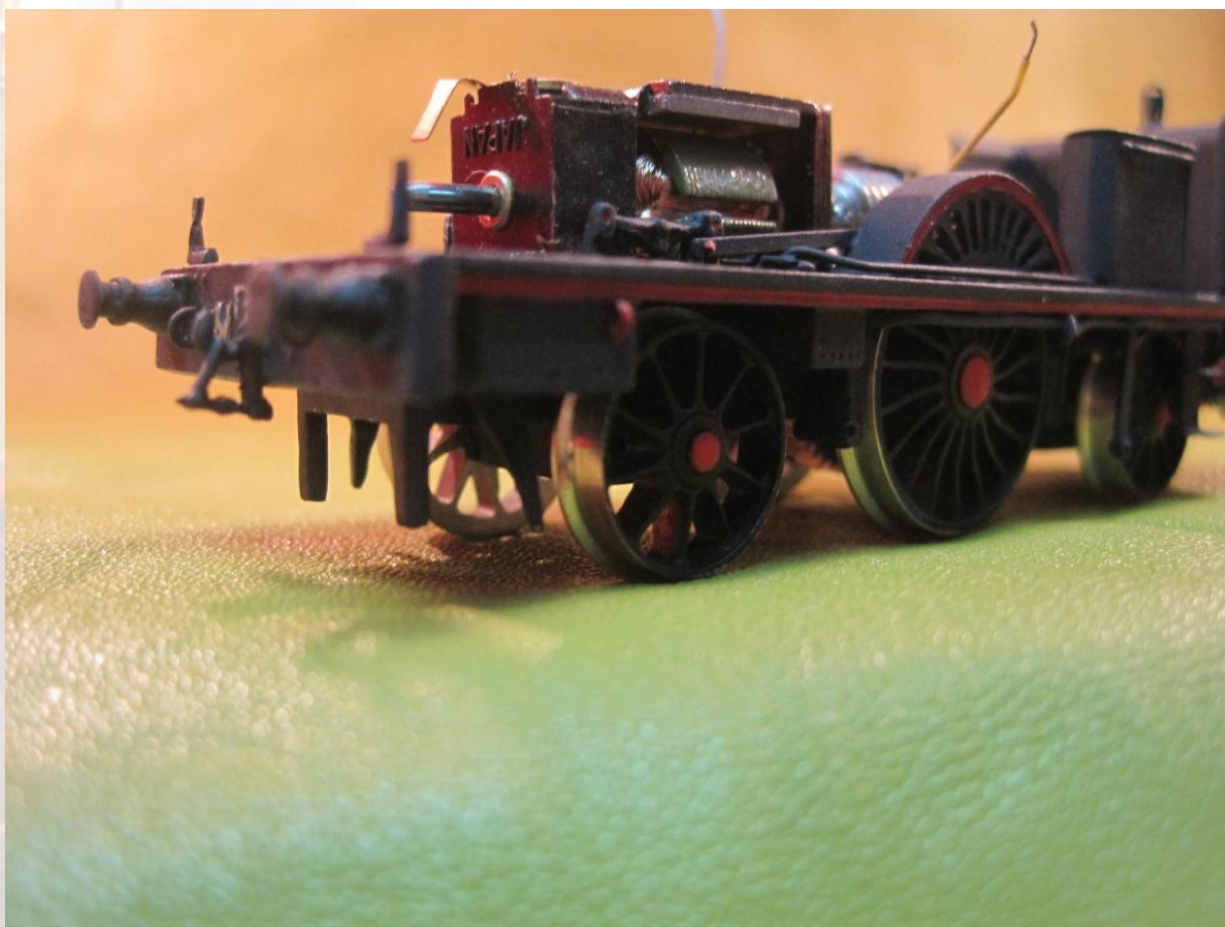
Limpiaremos un poco las roscas, las zonas de contacto donde hayan de encajar partes - laterales de las cabinas delanteras donde se encaja la

caja de fuegos, parte inferior de la caja de humos...- los pasos de ruedas tanto en el bastidor como en la base, los alojamientos de los casquillos de nylon de las tomas del bastidor y en general en esos sitios donde el grosor de la pintura nos pueda afectar de algún modo.

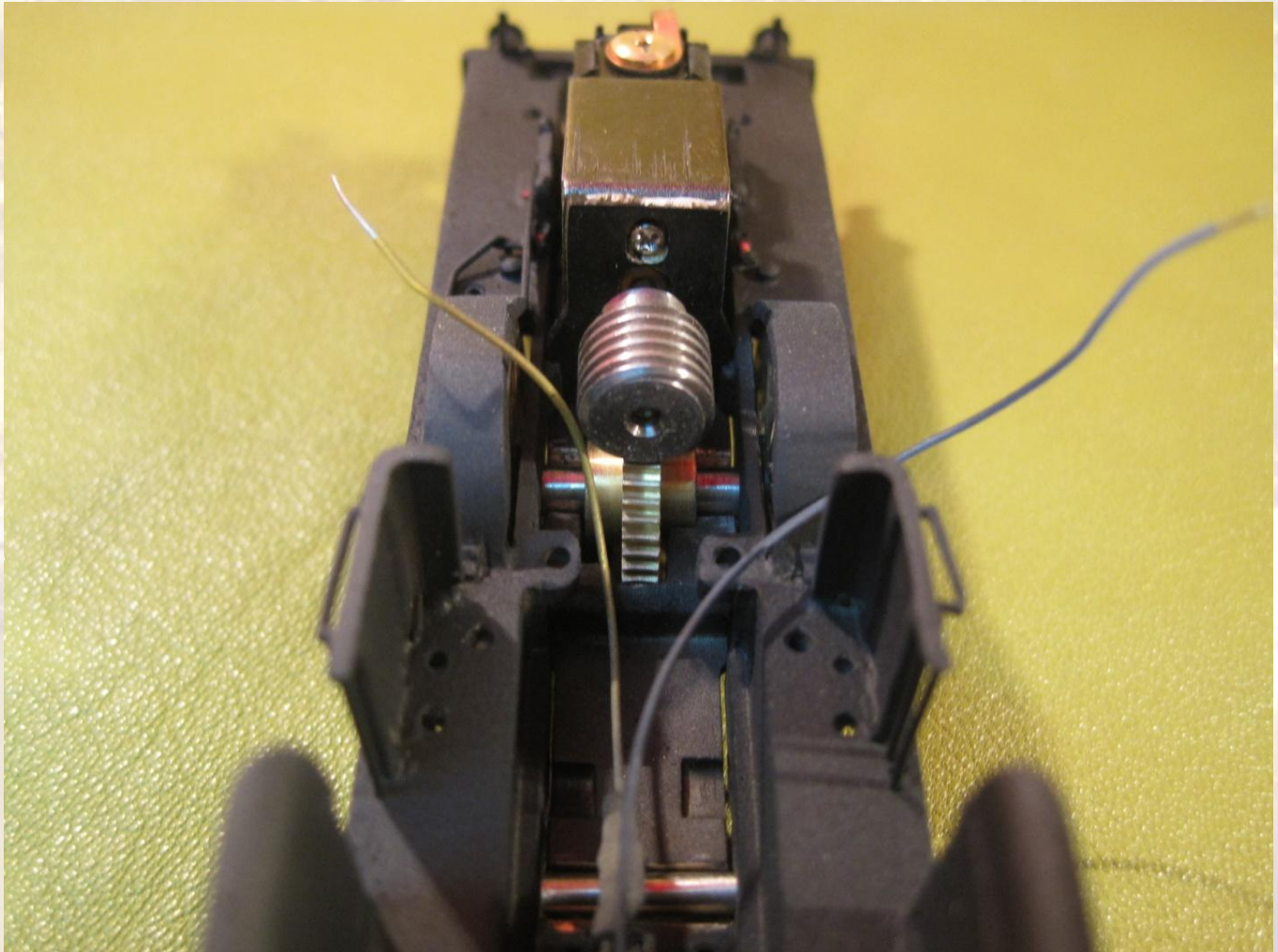
Hecho esto podemos pasar a montar el modelo.

El motor se puede encajar después de haber fijado la caldera al bastidor. Lo presentaremos para ver que no nos dará problemas.

Éste de la foto está montado al revés. Se ha de leer Mashima al derecho y no Japan al revés...un pequeño lapsus...Además cortaremos éste eje para poder encajar la caja de humos. Hay que dejar un trozo por si queremos instalar un pequeño volante de inercia.



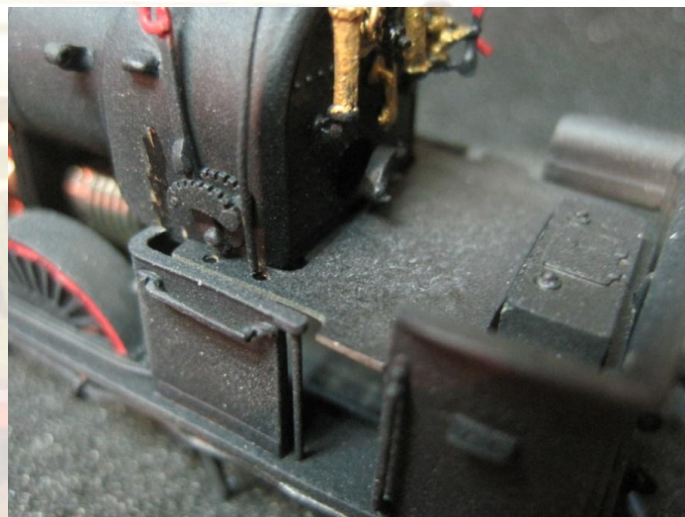
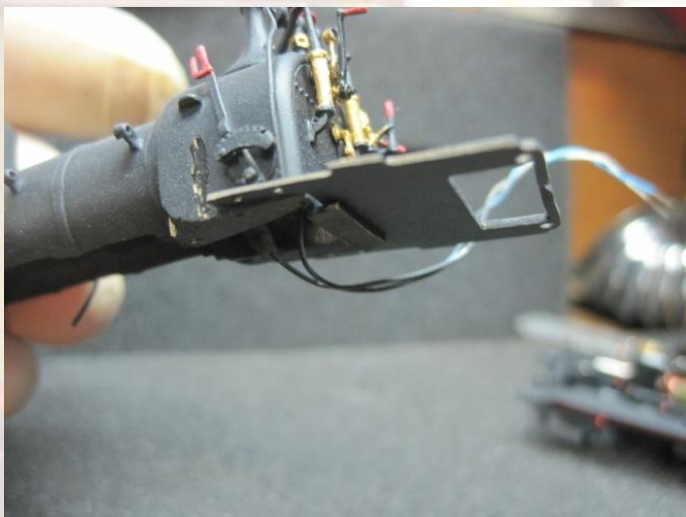
Aquí podemos apreciar el corte del travesaño. Ha de coincidir con un corte similar en el conjunto superior, cosa que omití en el tutorial relativo y luego remarcaré. Éstos cortes son necesarios para poder adecuar con orden todo el cableado.



Vamos a proceder al montaje de los conjuntos superior e inferior. Como ya lo tenemos todo ajustado no ha de dar mayores problemas. Es un paso sencillo pero delicado. No debemos forzar nada, más vale maña que fuerza...

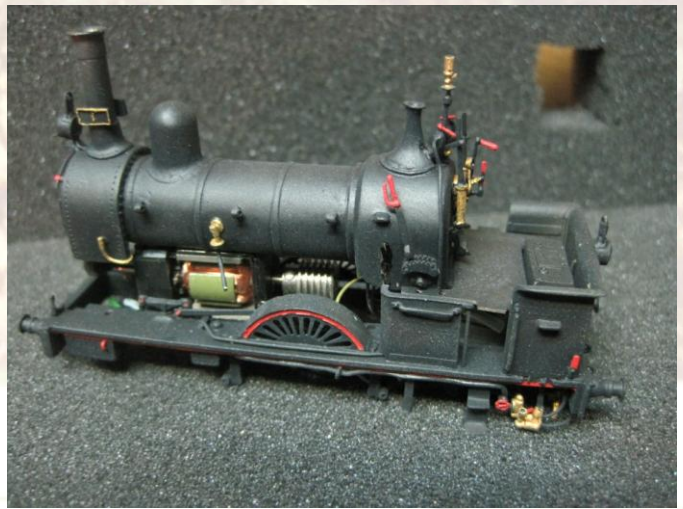
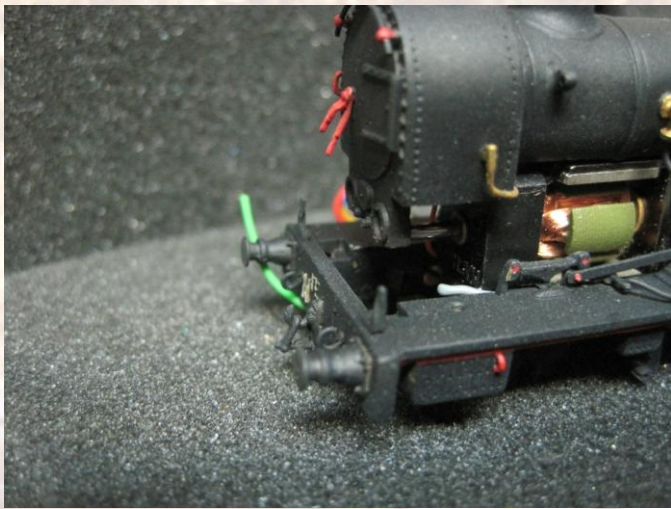
En primer lugar tendremos a mano y preparado todo lo necesario: partes a montar, tornillos, pinzas muy finas, destornillador mini de cruz...

Observad que el suelo de la cabina esté puesto del derecho: el resalte lateral más grande a la izquierda -foto 2ª-. Lo emplazamos en su sitio del conjunto superior y presentamos todo en su lugar. El decodificador y la carbonera han de estar puestos en su sitio. El cableado de la luz trasera colocado y pasado buscando huecos por donde menos sobresalga. Hay sitio pero mejor jugar con ventaja. También podemos observar que las tuberías del conjunto del silbato se encajan en unos taladros del suelo de la cabina. En los modelos siguientes los sueldo, lo más abajo posible y previo taladro, a la caja de fuegos: es más seguro y práctico. También es una opción a elegir.

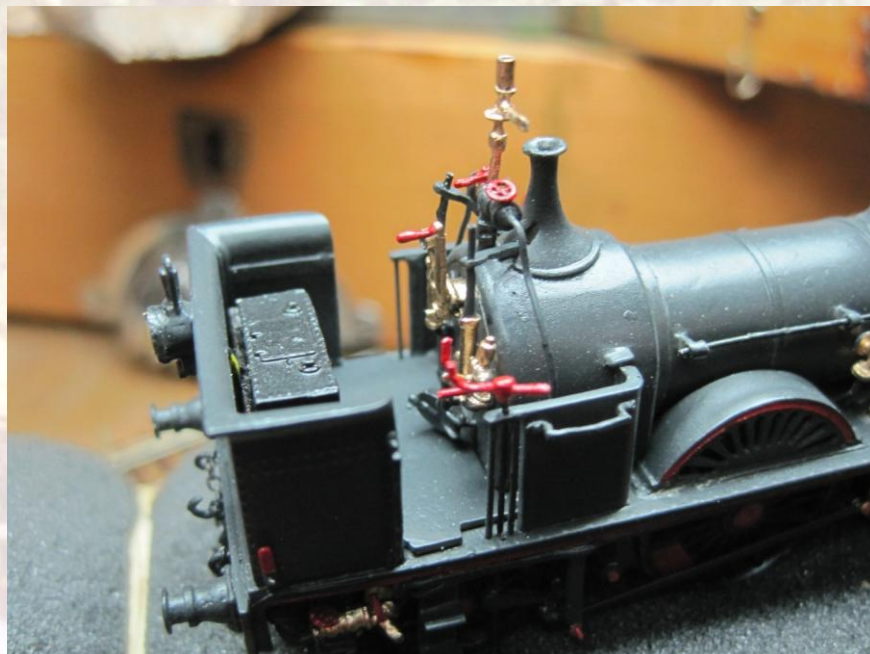


Ahora iremos bajando y encajando las partes despacio y con atención. Tenemos que bajar a la vez el suelo de la cabina y el conjunto superior, encajando la caja de humos en su sitio y la caja de fuegos y suelo de la cabina en el suyo.

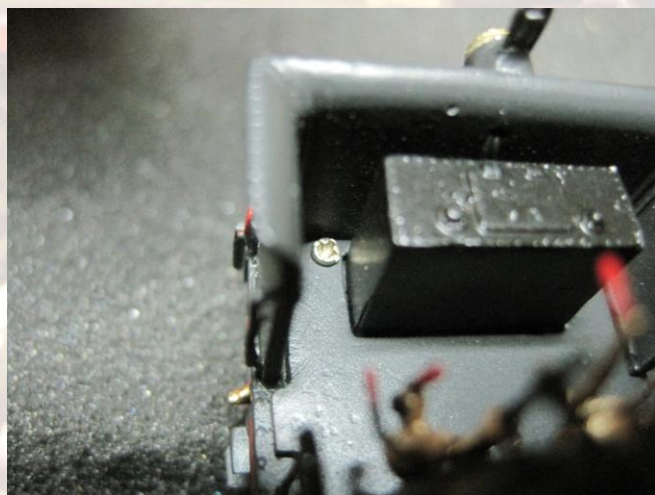
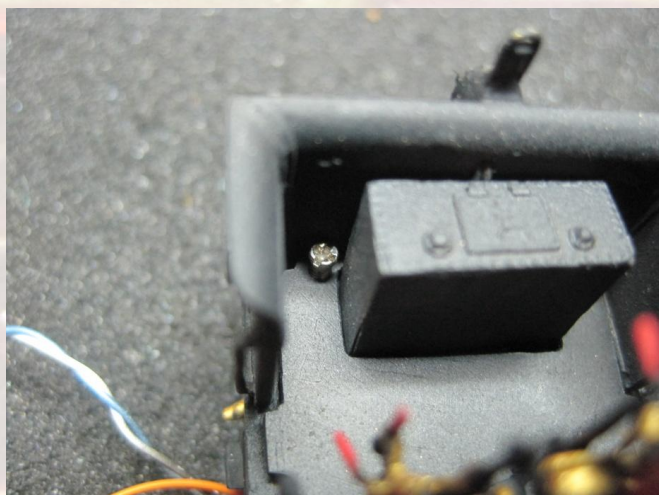
Prestad atención también a los cables; han de salir ordenados y siguiendo su camino. Para ayudar a bajar el suelo podemos utilizar la punta trasera de un pincelito dando ligerísimos golpecitos. La 4ª foto nos muestra el alojamiento de la tubería de la válvula izquierda de la caldera en el bastidor. Podemos observar también el encaje del mecanismo del arenero.

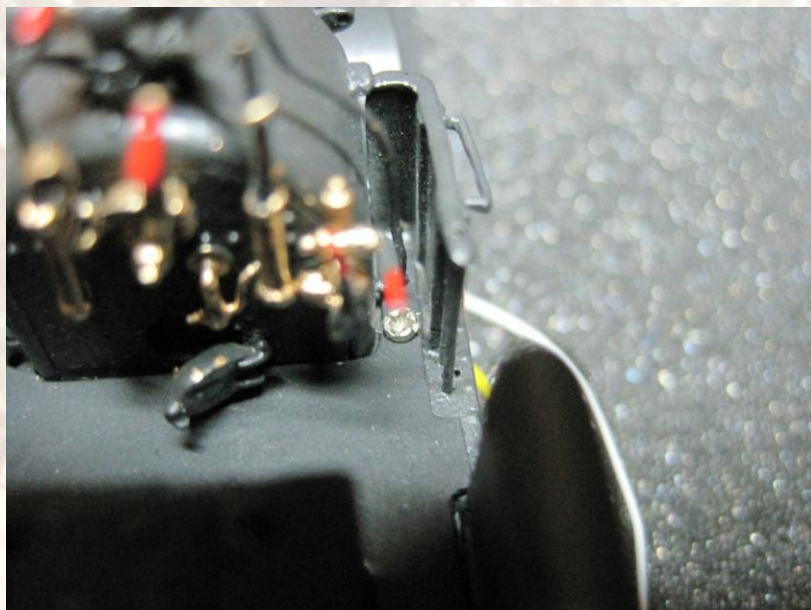


Una vez emplazado todo en su sitio ha de quedar la base completamente bajada sin ser forzada.



A continuación atornillaremos el suelo de la cabina. En un principio con los dos traseros basta pero podemos poner un tercero en la parte delantera derecha. Primero los situamos con la pinzas en su sitio y atornillamos. Lo haremos progresivamente en cada tornillo, es decir, sin atornillar uno completamente y luego otro y otro.

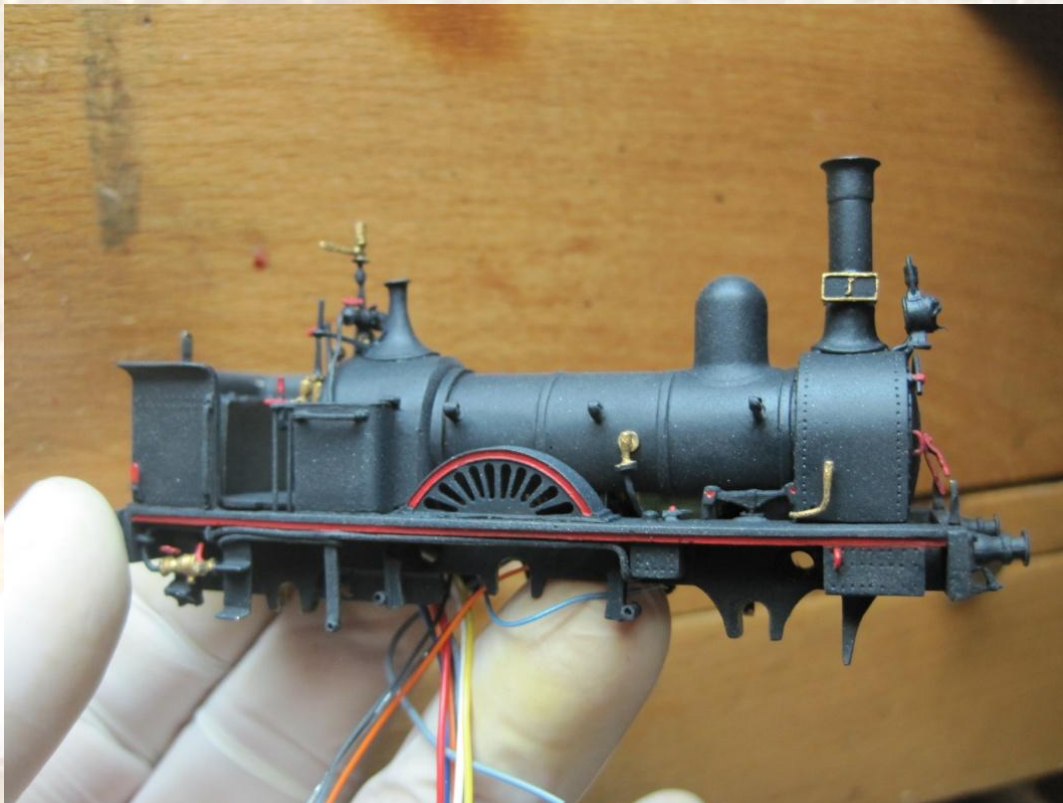




Ahora tenemos completamente asegurado el suelo de la cabina y parcialmente el conjunto superior. Damos la vuelta al conjunto y presentando los tornillos los apretaremos a continuación. Los tornillos hay que apretarlos lo justo, sin pasarse. La rosca del latón resiste menos que la de acero de los tornillos.

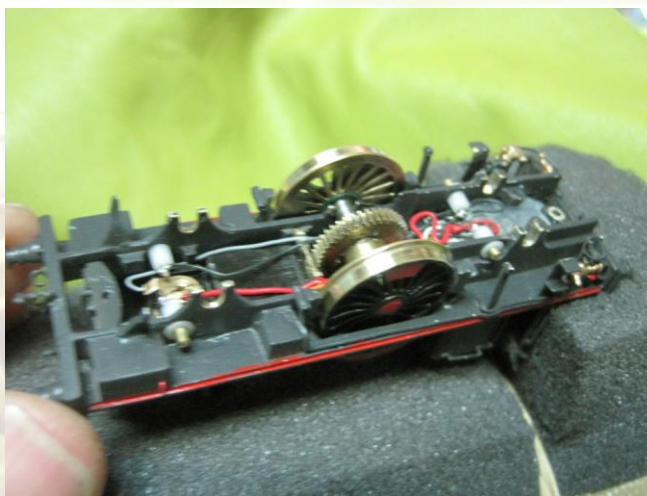
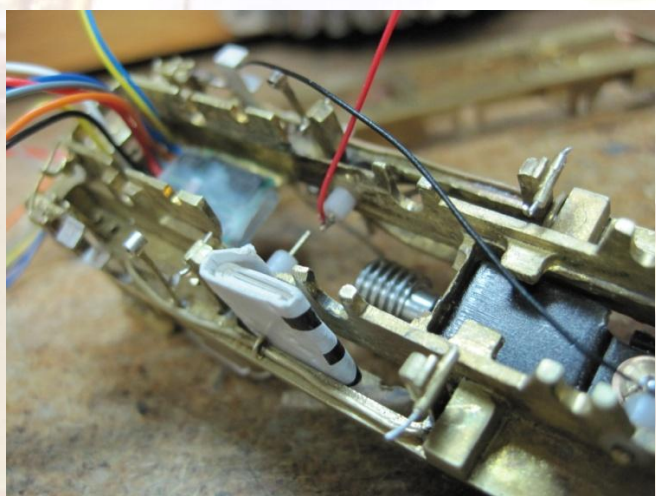
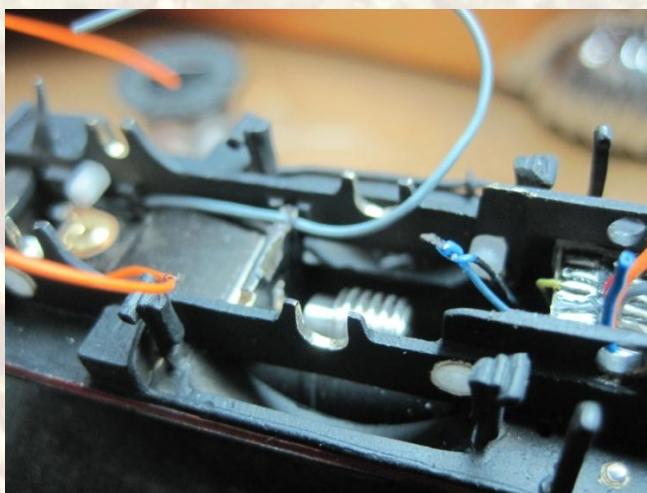
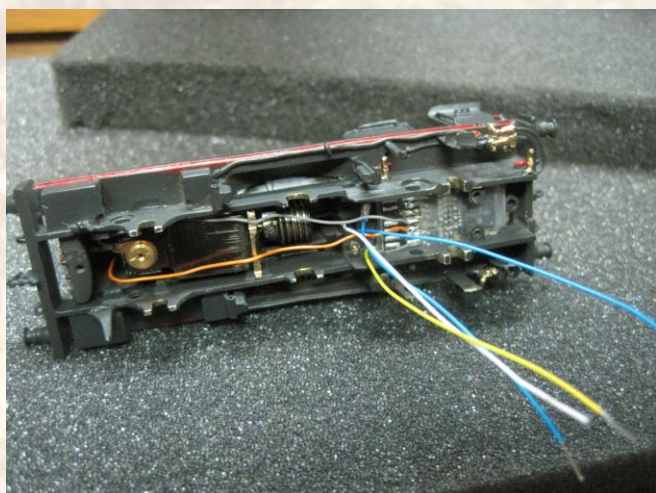


Ya tenemos bastante asegurados conjunto superior e inferior. El resultado ha de ser éste:

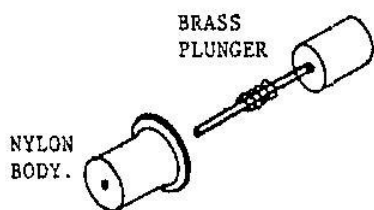


Pasamos a la electrificación de la locomotora. Lo primero que haremos será ordenar el cableado. Soldamos la resistencia de la luz trasera si todavía no lo hemos hecho. Después uniremos los cables azules para hacer uno solo - foto 2ª - . Calculamos la medida de los cables y los preparamos estañándolos. En la foto 2ª podemos ver los casquillos de nylon de las tomas en su sitio. Los introduciremos lo máximo posible. Han de quedar bien sujetos, o bien entrando a presión o ,en su defecto, con una gota de cyano. En la tercera foto podemos ver un trozo de papel que nos empuja hacia dentro el embolito de contacto. Así podremos soldarlo cómodamente sin peligro. Calculamos el recorrido máximo lateral de las ruedas y soldamos el hilo que toque,

aproximadamente a mitad del espárrago del embolito. El resto se corta para que no toque el opuesto y produzca un cortocircuito. Lo mejor es hacer un asiento de espuma para sujetar la locomotora. Mejor todavía si la cubrimos con plástico de envolver alimentos para no rascar la pintura con la espuma.



Las tomas de contacto requieren una pequeña actuación. Se componen de casquillo de nylon, muelle y émbolo como podemos ver en la foto.



To fit these pickups into a mainframe a hole 2.5mm dia is required to be drilled in the chassis in line with the back of the rim of the wheel. Locate a spring over the thin turned leg of the brass plunger and insert this item into the front of the nylon body. Push the plunger in so that it is just entering the nylon body and bend the thin turned leg over where it is protruding from the rear of this. Solder a very fine wire to this bent over section and connect to the motor.
WARNING; Lubricate this only with a conductive oil - but not with Electrolube I.

Del casquillo de nylon eliminaremos las rebabas, tanto del agujerito como de la valona. Del embolito repasaremos la cabeza ya que es torneado y tiene unas rebabas que pueden afectar su recorrido. También eliminaremos el feo puntito que tiene en la punta de contacto con la rueda.

Estos contactos tienen la ventaja de ser completamente invisibles y ocupar poco espacio. Por otra parte tienen el inconveniente, por lo menos para ruedas libres, de que el muelle puede llegar a hacer demasiada presión y frenarlas. Para resolverlo deberemos buscar el equilibrio perfecto entre muelles, cables de contacto y amortiguador o fleje de las ruedas. Cuesta pero se acaba consiguiendo.

El diseño del sistema de rodaje está pensado de la siguiente manera:

Para lograr el máximo peso adherente en la rueda motora cargué el centro de apoyo en ella. El eje delantero tiene amortiguador hacia abajo y hacia arriba. Si levantamos la locomotora veremos que este eje cae por debajo de los otros. Con esto conseguimos que al ponerla en la vía ésta rueda ya esté ejerciendo una ligera presión. El efecto del amortiguador nos levanta un poco el chasis ejerciendo así mayor presión sobre el eje trasero. Además éste va acompañado de un fleje que le transfiere mayor presión todavía. Como todo se apoya en el eje motor nos garantiza el mayor peso adherente posible. Eso sí, si nos pasamos en la presión del fleje y amortiguador lo que haremos será levantar la locomotora y conseguir que patine.

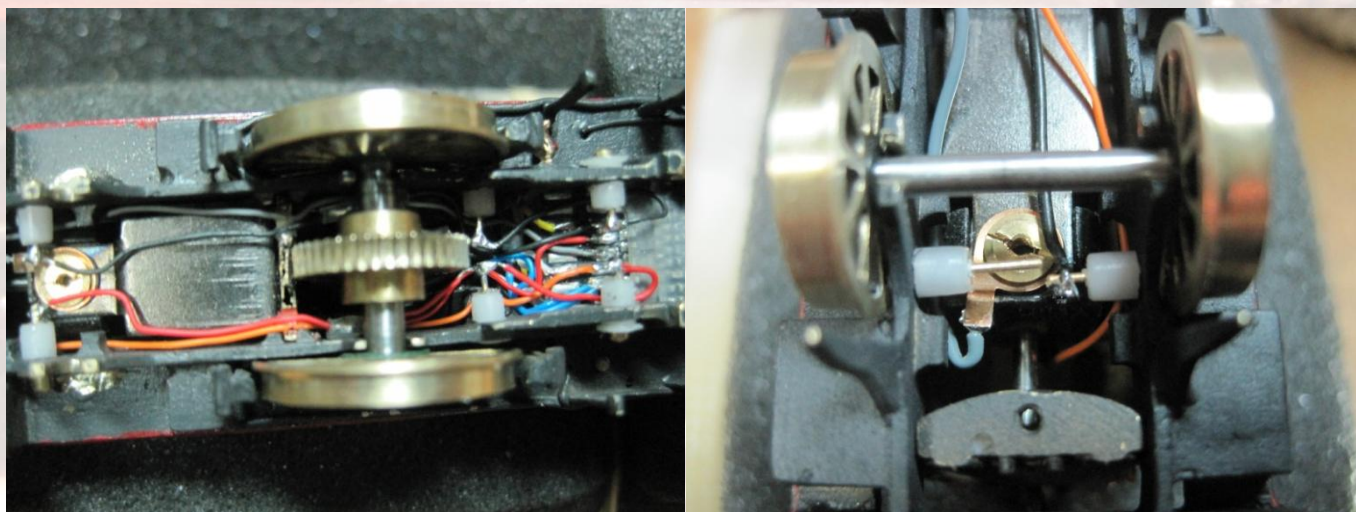
Los cables de contacto los instalaremos de manera que no afecten el empuje de los muelles, sin que rocen ninguna superficie por su parte móvil y dándoles forma de manera que hagan de “muelle” por sí solos, hacia dentro o hacia fuera. Si empujamos el embolito desde fuera la

fuerza del muelle ha de ser imperceptible y con capacidad para volver a su posición. En su posición natural, sin la rueda puesta, ha de sobresalir medio émbolo más o menos, no entero. Podemos bloquear parte de su recorrido con la soldadura del cable. En el eje delantero además recorté un par de vueltas los muelles para liberarlo de tanta presión. En el otro eje libre no hace falta. Una vez montados y con las ruedas nos aseguraremos del contacto moviendo los ejes en sentido lateral. El eje delantero ha de ser unas décimas más ancho que el trasero. Probar ambos ejes con las tomas puestas y comprobad cual va más fino.

En las fotos lo veréis más claro:

Foto 1.- Los cables de los contactos delanteros se conforman de manera que se pueda graduar el empuje que ejerce sobre los émbolos tanto en sentido lateral como lineal. El émbolo ha de quedar en un punto neutro que no le produzca rozamientos. Observaremos que los espárragos de los émbolos tienen cortado el sobrante. Los cables no han de rozar con nada desde que salen del soporte del motor (donde van pegados con una gota de cyano).

Foto 2.-Detalle de los contactos delanteros.



Tras muchísimas pruebas he confeccionado un hilo de contacto continuo y muy funcional. Uno rojo y otro negro. Nos conectarán todas las tomas entre sí y el deco a la vez. Cuesta un poco hacerlo pero es perfecto.

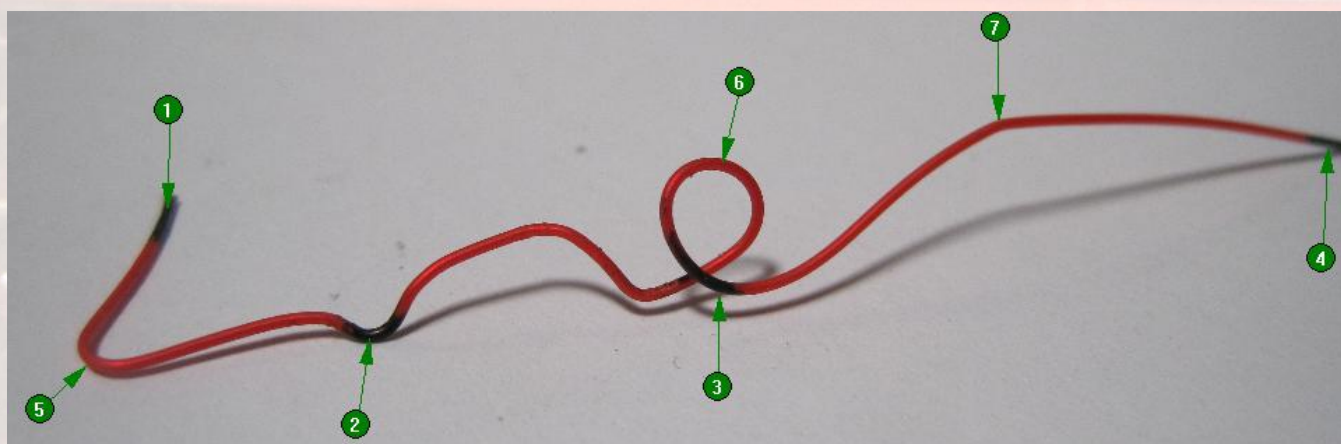
Por imperativas del diseño nos encontramos con el contacto trasero, la toma del deco y el contacto de la motora en apenas 1centímetro. Si lo unimos todo de forma sencilla nos encontramos tramos tan cortos de cable que solo fuerzan los muelles de los contactos bloqueándolos. La solución pasa por dotar de más recorrido éstos cables y darles un poco de muelle para poderlos graduar. Así en la foto vemos el trazado necesario. Los cuatro puntos pintados de negro corresponden a los sitios donde pelaremos el cable para efectuar las soldaduras necesarias:

1, 2, 3 y 4.- Puntos de cable pelado para soldar al eje trasero, deco, eje motor y eje delantero respectivamente. Lo más sencillo es cortar la funda con un alicate pelador y desplazarla.

5.- Pliegue elástico para dotar de “muelle” el cable.

6.-Rizo para conseguir el mismo efecto.

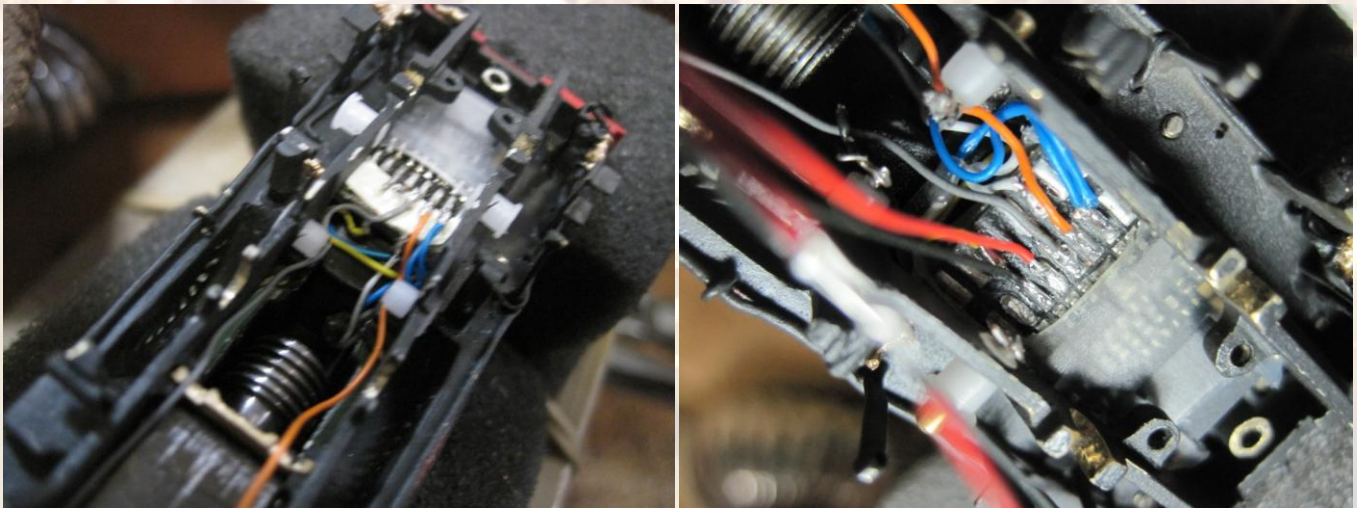
7.-Pliegue en soporte motor. Pegado en él.



La longitud del cable estirado está entre 8 y 8.5 cm.

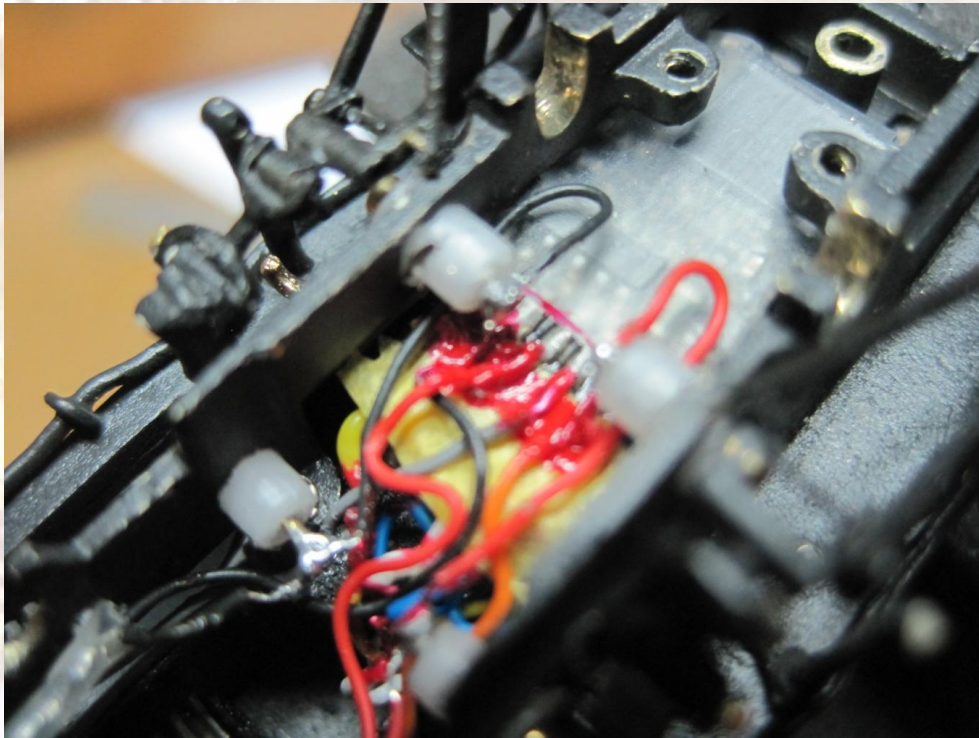
En las fotos siguientes observaremos tanto detalles de los contactos como del montaje y organización del sistema eléctrico. Hemos de cortar una parte de la funda del deco para dejar al aire los contactos.

Soldaremos primero los cables que quedarán por debajo, blanco y amarillo. Los protegeremos con un recorte de cinta o papel adhesivo para protegerlos. La resistencia de la luz trasera se ubica en el hueco que queda bajo el decodificador. A continuación soldaremos ordenadamente los demás. Colocaremos todos los cables de manera que no interfieran con nada.



Una vez todos los cables montados pintaremos las soldaduras con pintura aislante. Observar el “muelle” de los contactos traseros. Tampoco aquí los cables han de rozar con nada.

Nota: el cableado de ésta foto difiere un poco del detallado arriba aunque el concepto es el mismo. El anterior es una mejora del de la foto.

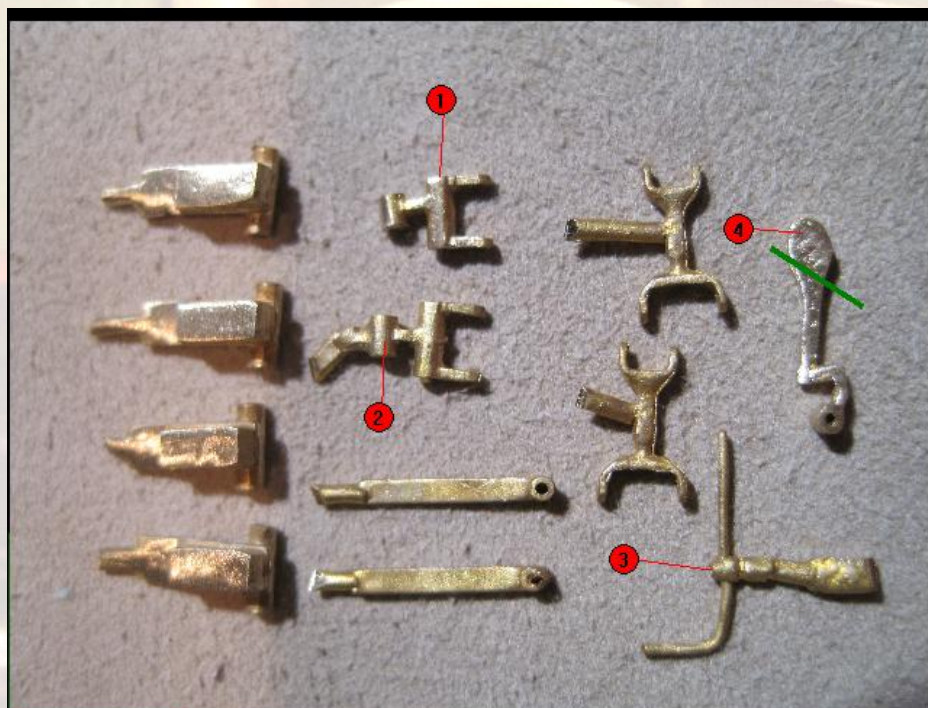


En esta foto podemos ver cómo se ha cortado el travesaño que nos unía las roscas del bastidor. En el pivote del fondo insertaremos la espiga del cajetín del enganche. Lo más cómodo es colocar el cajetín en la base con el fleje en su sitio. Lo agarraremos con unas pinzas a la base para poderla encajar en el bastidor. Introducimos bien el cajetín en su posición y atornillamos. Hay dos tornillos al bastidor y otro más a la base de la caja de humos. Esto nos garantiza un montaje sólido y completo.

Prácticamente tenemos la locomotora montada. Quedan los detalles, que no es poco. En primer lugar acabar de montarlos y luego retocar la pintura. De momento tenemos que tener algo así:



TIMONERÍA DE FRENOS

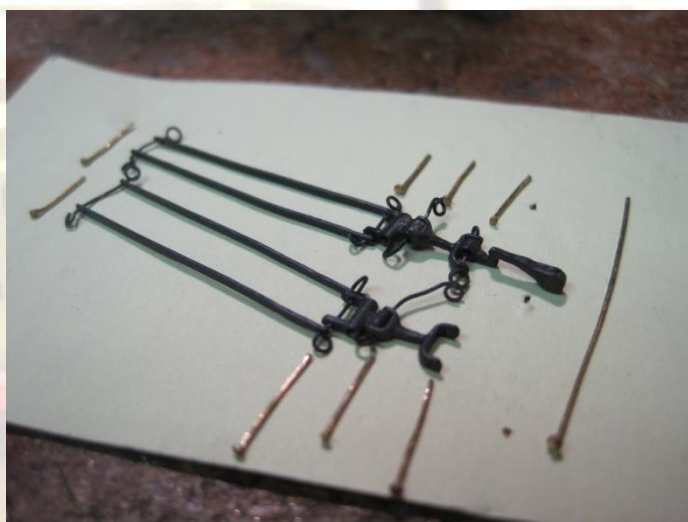


1.- Estribo lado derecho. Tiene desplazado el pasador superior para albergar el tensor-estribo del freno 4 . Éste a su vez tiene practicado un agujero transversal en el sentido de la línea verde para pasar la “varilla roscada” del freno.

2.- Estribo izquierdo.

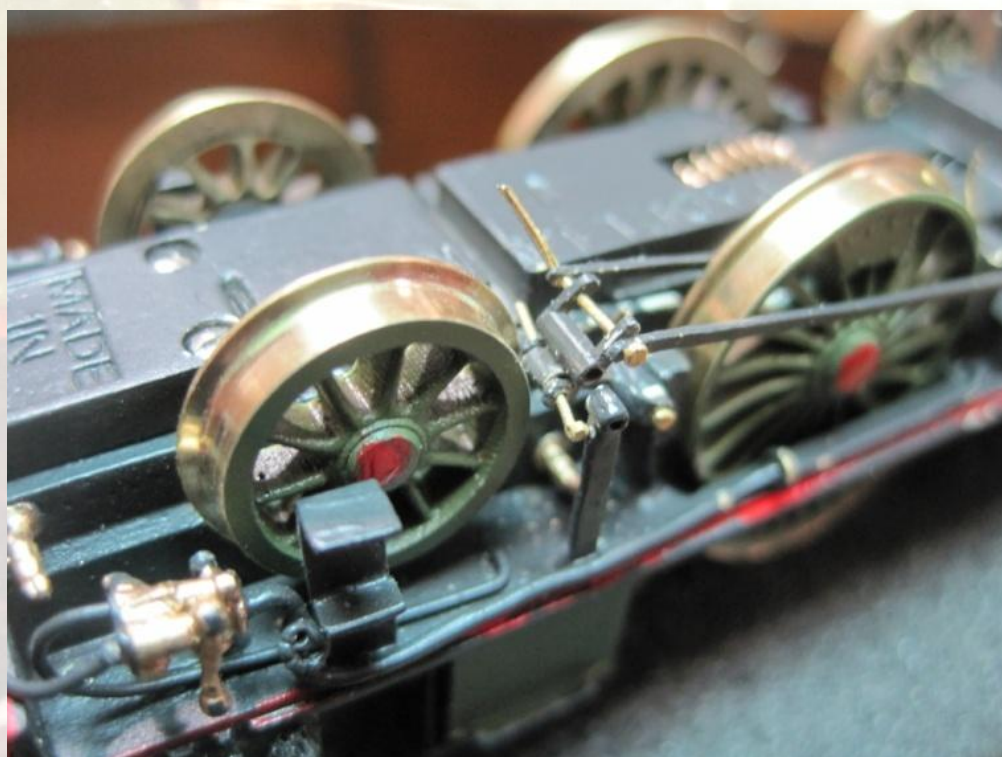
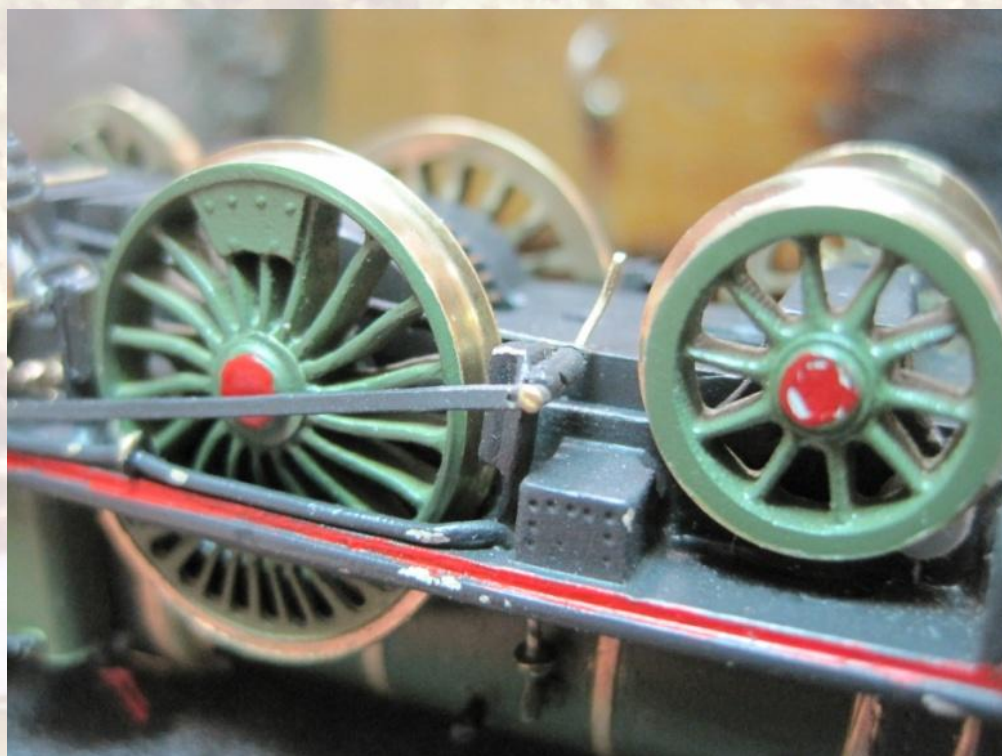
3.-Mando del freno. En este caso está doblado al revés ya que donde toca la línea roja hay un agujerito para insertar la “varilla roscada”.

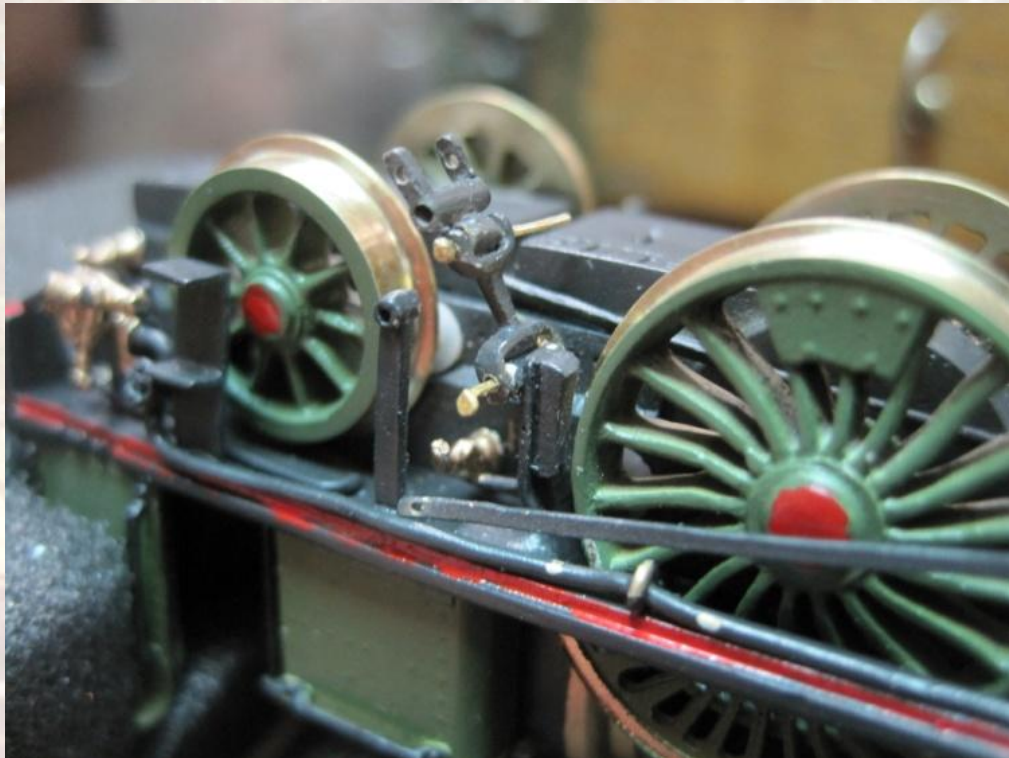
Aunque pueda parecer muy complicado no lo es tanto. A estas alturas debemos tenerlos ya pintados. Lo mejor es montarlos en falso para el pintado. Luego iremos sustituyendo los pasadores provisionales por los definitivos de latón.



Pasaremos los pasadores como se indica en las fotos, doblándolos para rematar el final y cortando el sobrante. Han de quedar prácticamente invisibles por el interior. Se aseguran con una microgota de cyano puesta con un alfiler o similar. Como son demasiados largos los cortaremos antes de montarlos dejando lo suficiente para poder

doblarlos. Si alguno se atasca con el bastidor se le dobla un poco la punta con las pinzas y se estira poco a poco mientras se empuja por el otro lado. Haciéndolo delicadamente no tiene más problema.

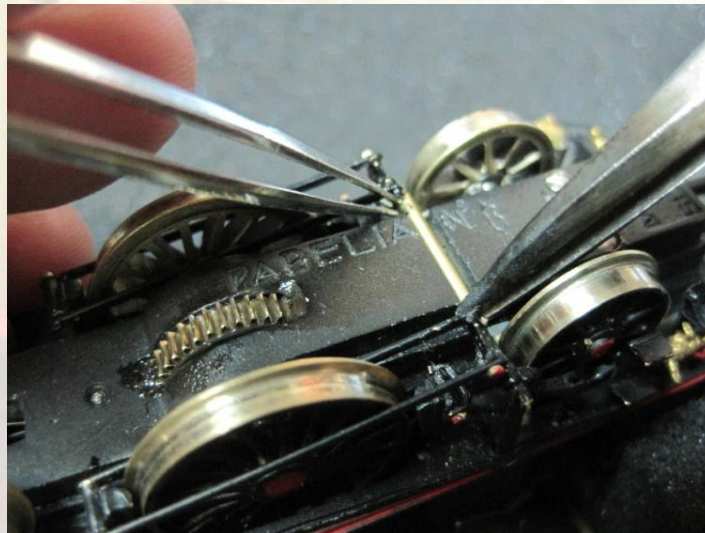
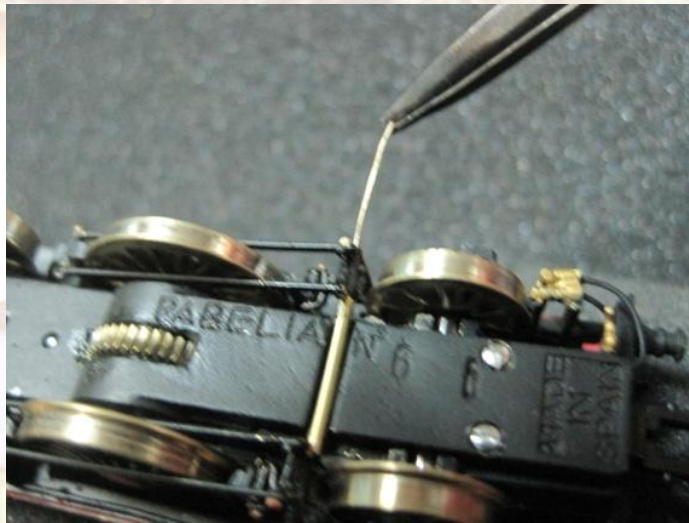
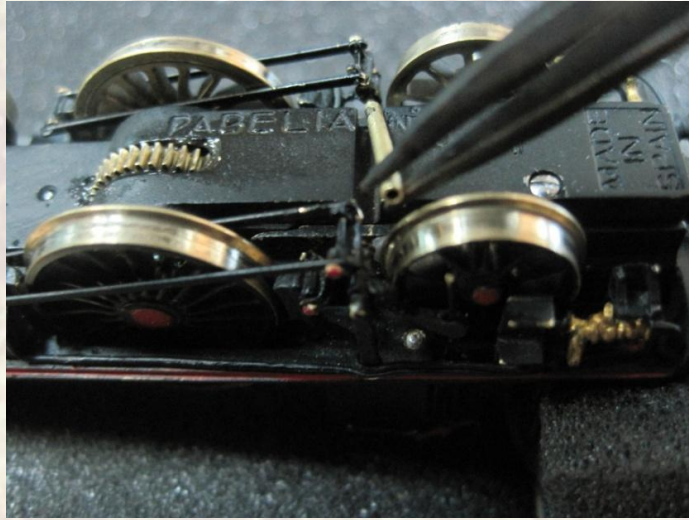




Cuando están montados ambos lados procedemos a meter el pasador largo; es el que fija y fortalece todo el conjunto de frenos. Para ello hay que introducir entre los soportes de la timonería el tubito nº 37 del despiece cortado a la medida. Luego pasamos el pasador por dentro no olvidando el accionamiento del freno (nº 39). Nos ayudamos con pinzas para traspasar todos los elementos . Comprobamos que no haya contactos indeseados de la timonería con las ruedas y doblamos el pasador para bloquear todo el conjunto.

Tenemos que jugar un poco entre todos los elementos que intervienen para conseguir las holguras suficientes. Se pueden desplazar ligeramente las zapatas para conseguir más juego.

Nota: En los modelos que monto retoco un poco las zapatas para conseguir un poco más de holgura. Es más cómodo.



Acabamos los últimos retoques de pintura y **trabajo concluído!**

Un poco de grasa específica para motor en el engranaje y a rodar.

Y así o mejor es como ha de quedar.



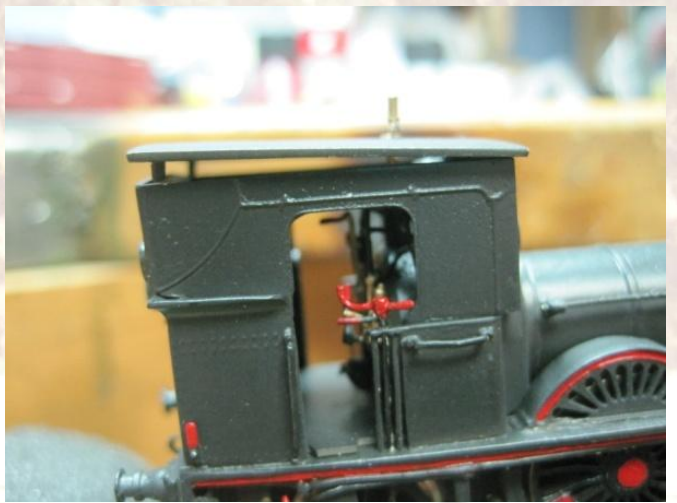
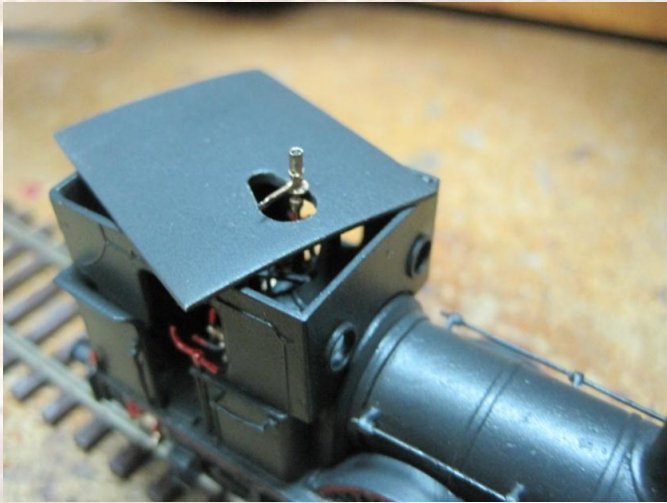
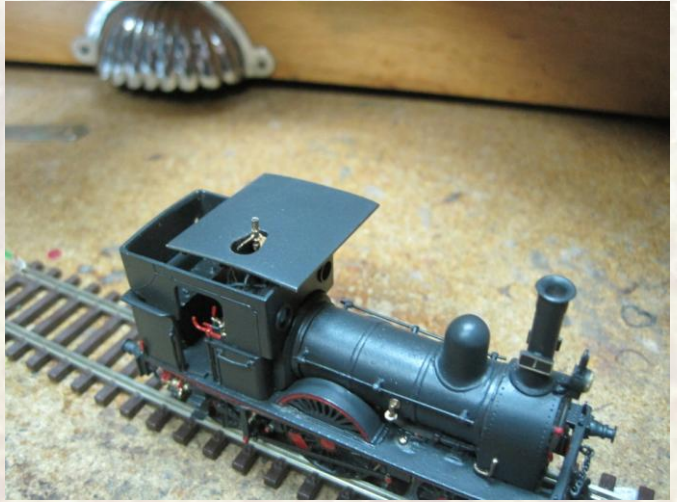
NOTAS FINALES:

Antes de dar por concluído el tutorial queda algún que otro detalle por comentar.

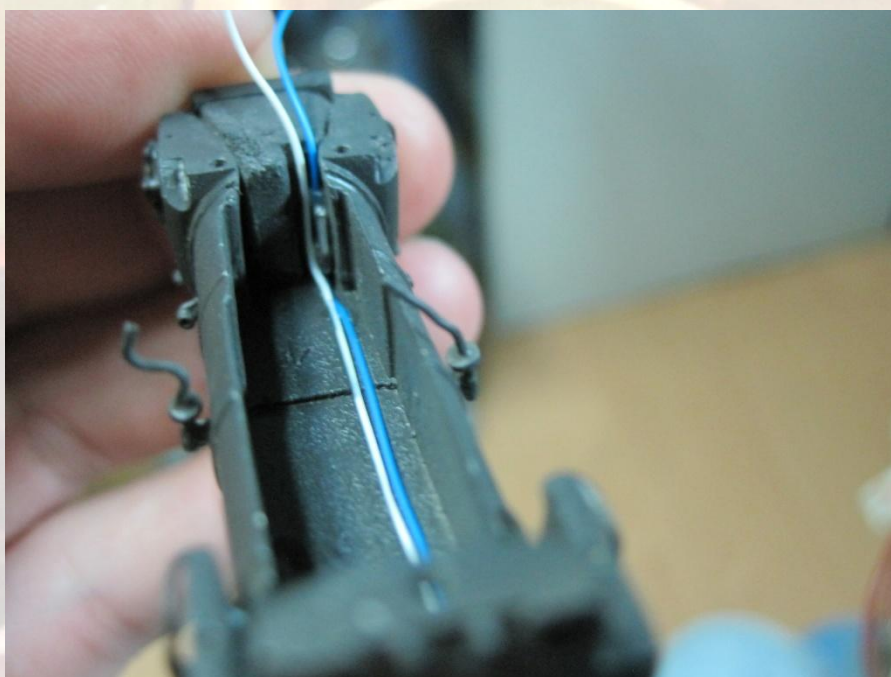
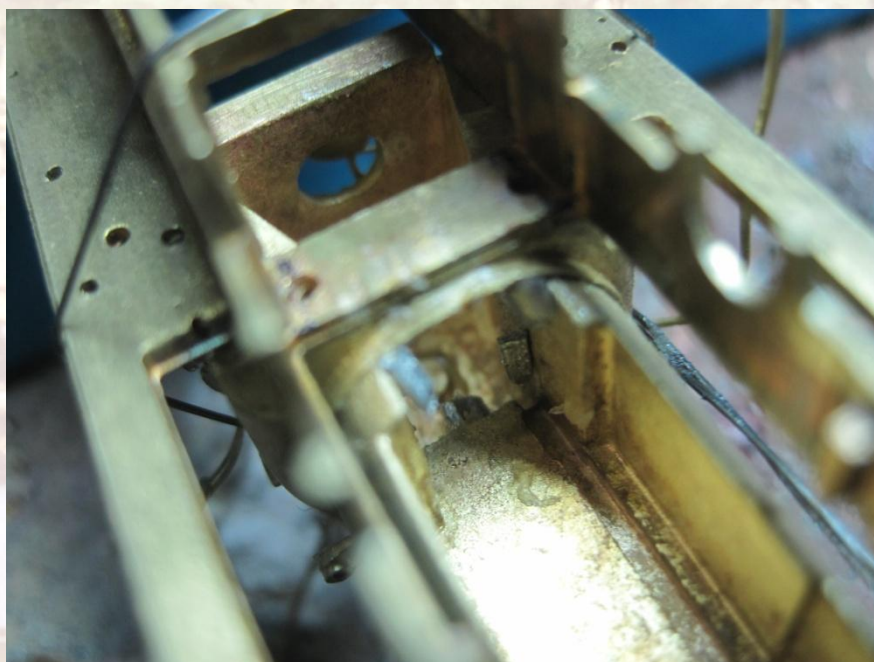
1º- Cerramiento de la cabina.

Es un desarrollo plano. La parte trasera de las aristas a doblar vienen acanaladas para facilitar el plegado. El techo es de fundición y tiene cuatro espigas para insertarse en el cerramiento. Es fácilmente desmontable.





2º-Relativo a la 1ª parte del tutorial; concretamente al conjunto superior. Una vez montado hay que cortar la parte más baja de la caja de fuegos (como los travesaños del bastidor). Introduciremos el lastre en el hueco de la caja de fuegos.



3º-La pieza nº 24 tiene una espiga para encajar en el soporte , previo taladro, que hay bajo la ballesta izquierda. A su vez tiene un encaje en la parte trasera del carenado de la motora izquierda. Se suelda en ambos puntos.



4º-Para montar fácilmente las cadenitas de los ganchos deo abierto las argollas de las toperas. Tras pasar la cadenita los cierro.



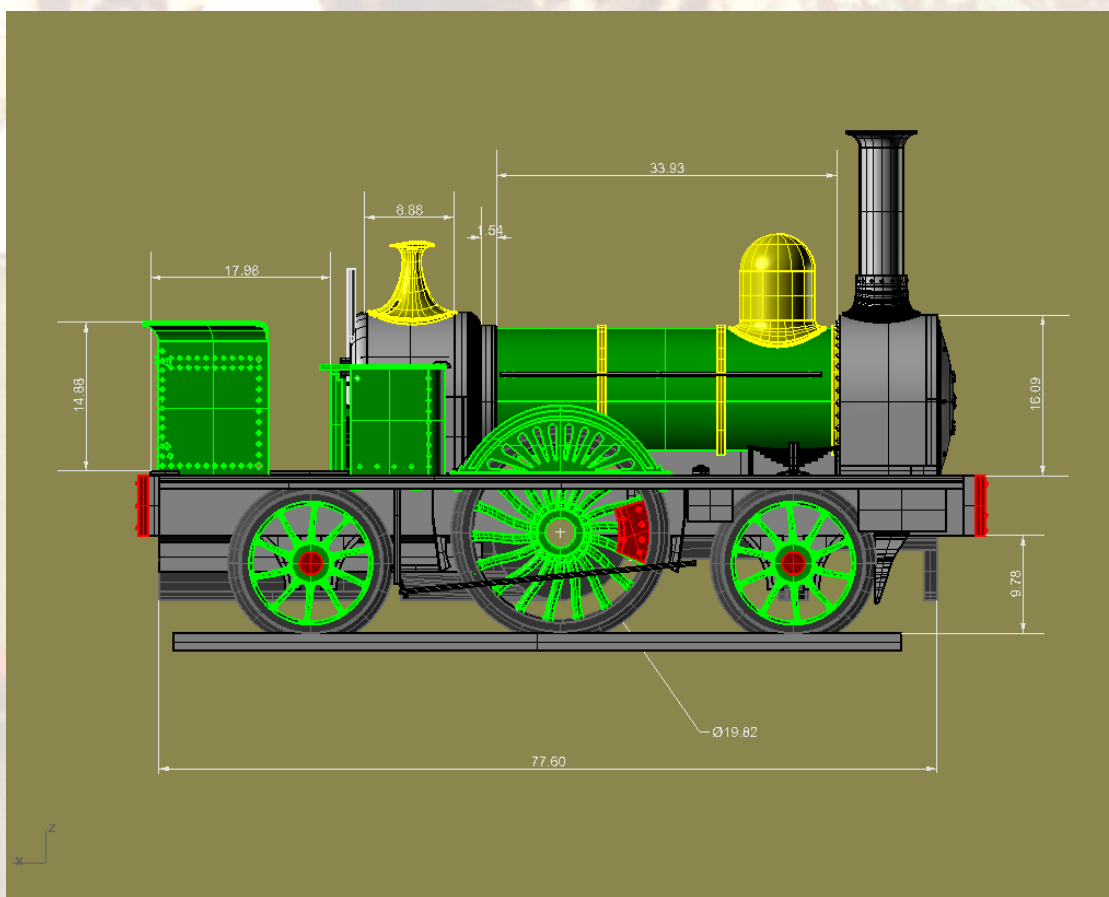
Parece que hemos llegado al final del trayecto.

Espero que disfrutéis tanto del montaje como del modelo funcionando.

Quiero dar las gracias a todos los que habéis confiado en mí y a todos los que me han prestado su ayuda desinteresada y apoyo. No hubiera sido posible sin todos vosotros. Espero que sea la primera de unas cuantas y que sigamos juntos en los próximos viajes.

Un cordial saludo a todos.

JohnJones



PABELIA®