

Umbau der LGB V 51 in eine Regelspurlok

Von Hans-Peter Büntig

Nachdem Fritz Eisenhuth bereits wertvolle Tips zu diesem Umbauvorhaben gegeben hat, möchte ich hier auch noch ein paar Erfahrungen an die Leser und Bastler weitergeben, da ich diesen Umbau selbst auch schon vorgenommen habe.

Im Folgenden ist die neu zu fertigende Regelspur-Pufferbohle aufskizziert. Sie besteht aus 1,5 bis 2 mm dickem Messigblech. Natürlich muß vor der Montage die originale V-51-Pufferbohle vollständig weggefeilt werden. Wegen besserer Lötbarkeit ist 1,5 mm Ms-Blech vielleicht günstiger.

An jede Pufferbohle müssen 4 Griffstangen aus 1mm Ms-Draht angelötet werden, je 2 rechts und links und unter den Puffern. Da Hülsenpuffer der neueren Bauart derzeit schwer zu beschaffen sind, habe ich sie aus Aluminium 16x16 mm mit Hilfe des Vier-Backen-Futters selbst gedreht. Nach Drehen und Abstechen kann durch Abfräsen die Puffergrundplatte auf den Rechteckquerschnitt 13x16 mm gebracht werden. Die Pufferteller mit Zylinder werden aus einem Stück und beliebigem Material (Stahl, Ms, Al) gedreht. Von der Seite des Zylinders aus, hier Gewinde M 2,5 nicht vergessen. In dieses Gewinde wird eine Gewindestange eingeschraubt, dazu eine Kugelschreiberfeder, und hinter der Pufferbohle wird alles mit einer Mutter zusammengehalten. Dies war grob gesagt die Montage des Puffers.

Die LGB Bremsschläuche lassen sich in der neuen Pufferbohle weiterverwenden. Als Regelspurkupplung kommt ein Zurüstteil eines bekannten Herstellers in Frage. Die fertige Pufferbohle wird mit 8 Schrauben M 1,6 befestigt. Dazu 1,3 mm bohren, Gewinde M 1,6 schneiden und dann Schraube reindreihen.

Sofern man den hier beschriebenen Umbau vornimmt, sollte man die Rangiertritte auch nachbilden. Sie haben die Maße 14,5 x 28,5 mm. Dazu sind auch Originalbilder hilfreich. Außerdem kann man die vorhandenen Aufstiegsleitern dazu an neuer Position weiterverwenden, an welche von unten die neuen Rangiertritte angeschraubt werden.

Auch sollte das Umlaufblech mit zwei 15 mm breiten Ms-Blechstreifen 340 mm lang verbreitert werden. (Ms 15 x 2 mm gibt es in Baumärkten.) Die leicht geknickte Seitenkontur des vorhandenen Umlaufblechs muß vorher parallel gefeilt werden.

Der Umbau der Drehgestelle ist nicht ganz so leicht. Drehgestellblenden und Bremsbacken müssen auf jeder Seite um 9 mm nach außen gesetzt werden., sofern man die neuen Achsen von Michael Schulz zur Verfügung hat. Die Kohleschleifer werden mittels Ms-Rohr verlängert. Ich hoffe, dies bei Gelegenheit auch noch beschreiben zu können.

Eigenschaften des fertigen Modells

Die Stromabnahme wird nur noch über die Räder bewerkstelligt. Wenn möglich, sollte auf Haftreifen ganz verzichtet werden. Die Zugkraft ist bei diesem Nebenbahnmodell nicht das wichtigste Kriterium. Die Kurvenbeweglichkeit ist bei 3-m-Radien gewährleistet. Bei kleineren Radien kann mit Messer und Feile an den Kollisionspunkten Rahmen - Drehgestell Platz für mehr Beweglichkeit geschaffen werden, ohne daß dieses von außen sichtbar ist. Mit den zuletzt beschriebenen Maßnahmen kann die Lok sogar auf dem außen um eine Schiene zum Dreischienengleis erweiterten LGB-Kreis 1600 betrieben werden.

Wie so etwas gemacht wird, wäre vielleicht auch mal einen Bericht wert. Die weiteren Fahreigenschaften sind die gleichen wie beim LGB-Modell und dürften allgemein bekannt sein. Für Fragen stehe ich zur Verfügung.

Ihr Hans-Peter Büntig.

