

## Remwerk

Ter verduidelijking van de bouwbeschrijving hieronder enige extra toelichting over de bouw van het remwerk.

In het onderstel zitten bij de vaste as de remblokken al in het onderstel. Bij onberemde wagens laat u deze gewoon zitten of haalt u ze los voor uw rommeldoos voor zelfbouw projecten?

De remblokken zet u naar beneden om en het reliëfdeel van de remblokken zelf worden dubbel gevouwen. In de gaatjes worden tussen de remblokken de remtriangels gestoken. Van de triangels vouwt u eerst de lange steun in het midden haaks naar beneden om zodat de triangels schuin ten opzichte van elkaar tussen de remblokken komen. Breng op de verbinding wat soldeerverf aan en soldeer ze vast met toevoeging van een zeer klein beetje normaal soldeertin voor een betere stevigheid.

De gecompenseerde balans heeft een gelijk remwerk dat u ook zo opbouwt. Hou rekening met eventueel "enkel schroefremwerk" zoals in de inleiding is aangegeven.

Wagens die behalve een schroefrem ook van remwerk als Westinghouse rem, snelrem of Kunze Knorr rem waren voorzien hadden onder de wagen een remcilinder. Deze is als etsdeel uitgevoerd. Bij zwart schilderen van het onderstel is uiteindelijk dit niet te onderscheiden van een ronde cilinder.

De hoge kosten voor messing gietwerk (die gevolgen hebben voor de prijs) zijn hiervan de reden.

De remcilinder zit aan een steun gemonteerd die in het onderstel wordt gestoken. Ook daarvan weer aan de binnenzijde de lipjes een kwart omzetten en vast solderen. De overbrenging (stangenwerk) aan de cilinder zet u daarna haaks om naar het midden van de wagen gericht. In de oogjes aan de einden brengt u een messing draadje aan dat naar de remtriangels loopt.

Op de remriangels vind u aan 1 kant een gaatje. Deze zijde komt tussen de remblokken aan de binnenzijde van de wagen. In het gaatje haakt u een draadje naar het hiervoor genoemde lipje aan het etsdeel van de remcilinder. De foto verduidelijkt e.e.a.

