

BR 42

In diesem Artikel möchte ich mich mit einer der interessantesten, gleichzeitig aber auch der sensibelsten Trix-Lok befassen, der BR42. Verglichen mit den anderen Artikeln werde ich hier mehr auf Besonderheiten der Lok eingehen und weniger eine komplette Montageanleitung liefern. Vieles ist ja schon von den anderen Modellen bekannt. Trotzdem werde ich versuchen alles zu zeigen, was der Anfänger braucht, um auch mit dieser Lok fertig zu werden. Die erfahrenen Trixer mögen darüber hinweg sehen.

Ich habe nur die „dreiachsgetriebene“ Lok zur Verfügung. Die ältere Lok mit fünf über Zahnräder angetriebenen Achsen, unterscheidet sich auch in den Spurkränzen von der jüngeren.



Den Tender öffnet man durch diese Schraube.

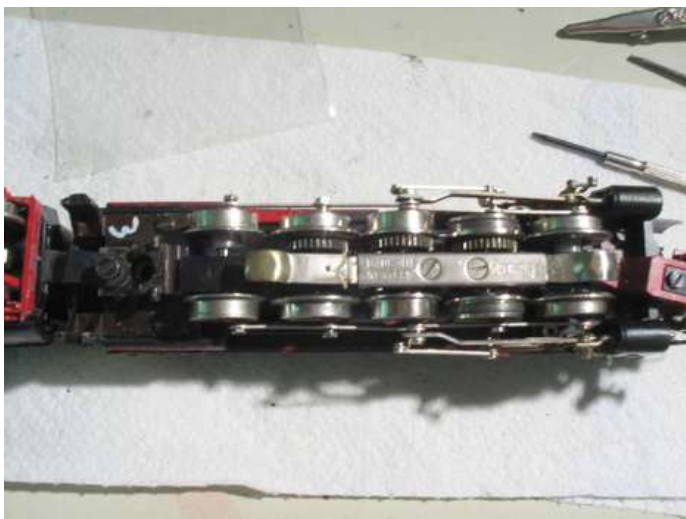
Besser geht das, wenn man auch die Drehgestelle abnimmt.

Dazu die Federn herausziehen

Hier gibt es keine Besonderheiten. Bei der Montage aufpassen, daß man das Kabel zur Lok nicht einklemmt.

Das Lokgehäuse wird durch die Schraube im Dampfdom (oben) und die beiden unter dem Führerhaus gehalten.

Räder und Gestänge:



Die Anordnung der Achsen ist wichtig. In der Liste ist A die erste Achse (rechts im Bild), E die letzte. Das Spurinnenmaß habe ich bei den Achsen B, C, und D inklusive der Isolierscheibe hinter dem Zahnrad gemessen. Diese Maße sind für die Seitenbeweglichkeit und damit für die Kurvengängigkeit extrem wichtig. Um die Beweglichkeit zu erhöhen, habe ich für das Gestänge Schrauben mit längerem Schaft verwendet, wie man sie bei der BR80 hinten findet. Damit können die Kuppelstangen weiter ausweichen. Leider sind die Schrauben von Trix nicht mehr lieferbar.

A: Volle Höhe und Stärke, Spurinnenmaß = 11,6 mm

B: Reduzierter Spurkranz, Spurinnenmaß = 12,2 mm, Haftreifen, erste Achse nach Getriebe

C: fast kein Spurkranz, Spurinnenmaß = 12,6 mm

D: Volle Höhe und Stärke, Spurinnenmaß = 11,6 mm

E: Reduzierte Spurkranz, Spurinnenmaß = 12,7mm

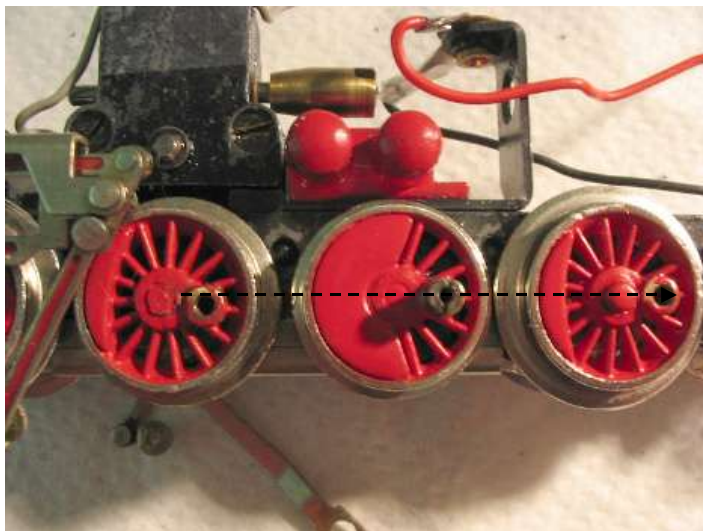
Ich weiß nicht, ob diese Spurmaße dem Auslieferungszustand entsprechen, aber meine Lok läuft damit einwandfrei. In den Weichen gelenkt wird die Lok also durch die erste und die vierte Achse.



Bei dieser (wenig gelaufenen) Lok sieht man einen typischen Schaden: die Räder sind auf der Achse verdreht.

Die Folge ist hier eine Auswaschung der Lauffläche. Die Achsen A und E werden bei dieser Lok nur von den Kuppelstangen mitgenommen. Stimmt die Stellung der Räder auf der Achse nicht (ca 90 Grad Versatz) schlagen die Schrauben und Schraublöcher aus,

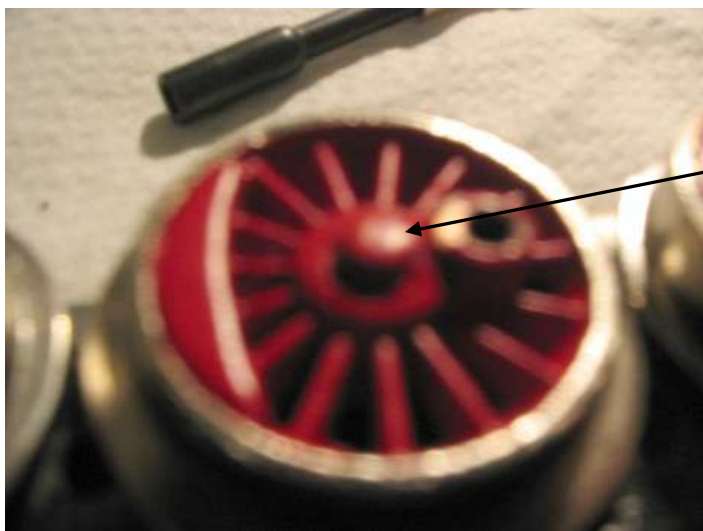
die Laufflächen der Räder waschen aus und die Achslager werden beschädigt. Dazu „eiert“ die Lok im Betrieb und stockt bei langsamer Fahrt rhythmisch.



Auch jeweils auf einer Seite müssen die Räder „fluchten“, sonst klemmen die Kuppelstangen. Hier stellt die Achse B (links) den Ausreißer dar.

Wichtig: Die geteilte Kuppelstange (durchgehende Verbindungsstange über alle fünf Räder) besteht aus zwei ungleichen Teilen. Deshalb unbedingt die Lage notieren für die spätere Montage.

Der Unterschied ist klein und eine falsche Montage ist möglich



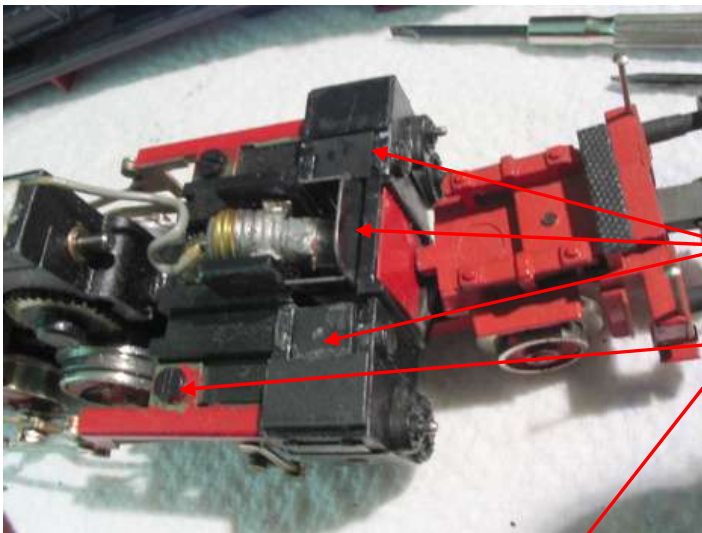
Hier zeigt der vorstehende Achszapfen, daß das Spurmaß unmöglich stimmen kann.

Falsche Radstellung zerstört die Kuppelstangen, Achslage und Räder sehr schnell. Ein falsches Spurmaß führt zu Problemen in Kurven und Weichen. Die BR42 ist da weit empfindlicher als die anderen Dampflok von Trix



Durch unsachgemäßes Anfassen ist oft die Gegenkurbel auf der Treibachse verbogen.

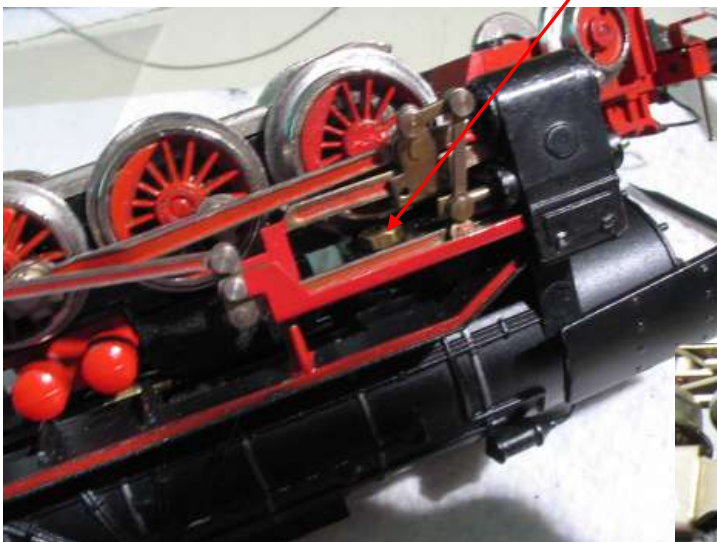
Auch die Stange zur Schwinge ist manchmal „Opfer“ solcher Attacken. Dies ist auch zu prüfen, wenn die Lok rhythmisch ruckt beim fahren. In der Stellung, in welcher die Lok bei „Kriechfahrt“ stehen bleibt, kann man mit einer Pinzette an den Stangen prüfen, welche klemmt. Alle müssen sich in jeder Stellung etwas in den Nieten, bzw. den Schrauben bewegen lassen. Die Suche ist etwas mühsam. Aber mit Geduld findet man die Schwachstelle.



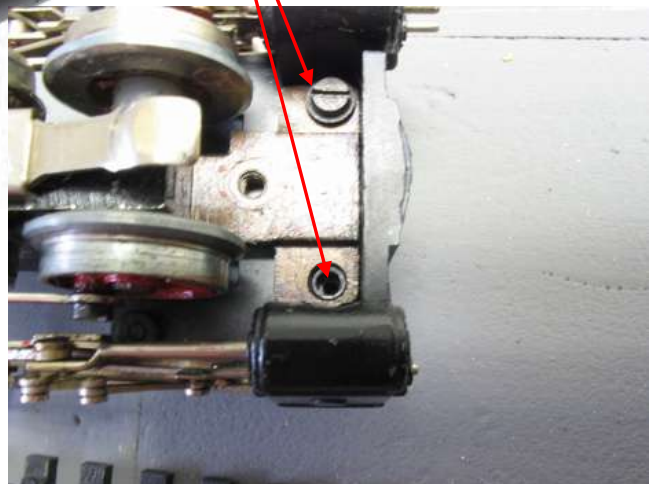
Soll das Gestänge vollständig demontiert werden im Zuge eine Generalrevision, müssen auch die Gestängeträger entfernt werden.

(Anm.: Die Abschirmungen der Beleuchtungsteile gehen leicht verloren)

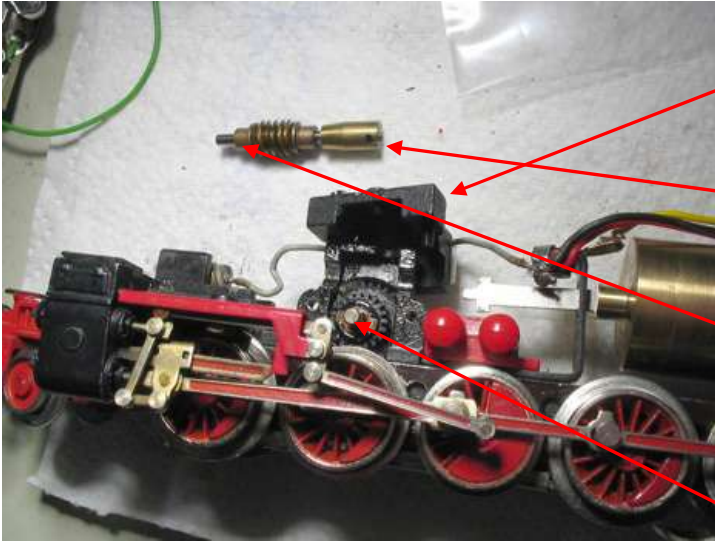
Für Trix- Modelle unüblich, werden hier die Schrauben auf der Gegenseite von einer Mutter gehalten.



Demontiert man die Zylinder, ist die Isolierscheibe unter der Schraube wichtig. Sonst kommt es von den Rädern über das Gestänge und die Zylinder zum Massekontakt mit dem Rahmen!



Getriebe:



Hier ist der Getriebedeckel entfernt, nachdem die beiden Schrauben herausgedreht wurden.

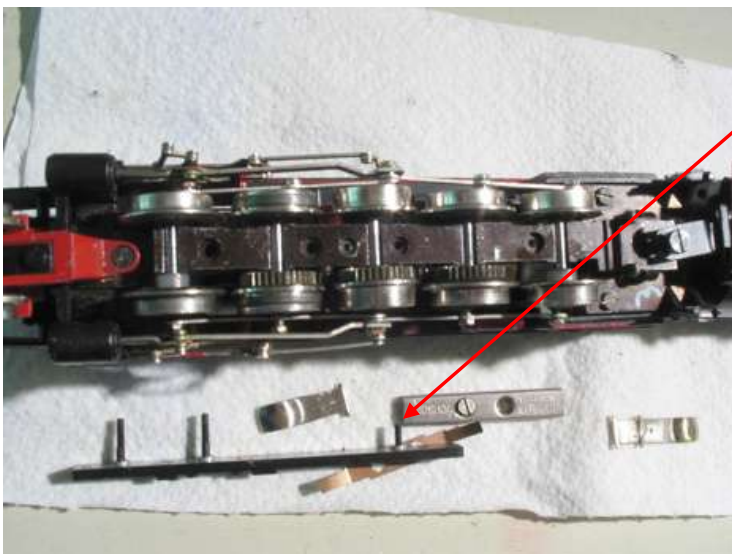
Die Getriebeeingangswelle trägt die Schnecke.

Vorsicht: Die Lagerbuchse hinten nicht verlieren. Eventuell sitzt hier auch eine Ausgleichscheibe!

Die Schnecke und das Schneckenrad werden gereinigt und gefettet. Die Lager der Zwischenwelle im Getriebegehäuse leicht ölen.



Um an die Achslager zu gelangen, werden erst die Mittelschleifer entfernt.

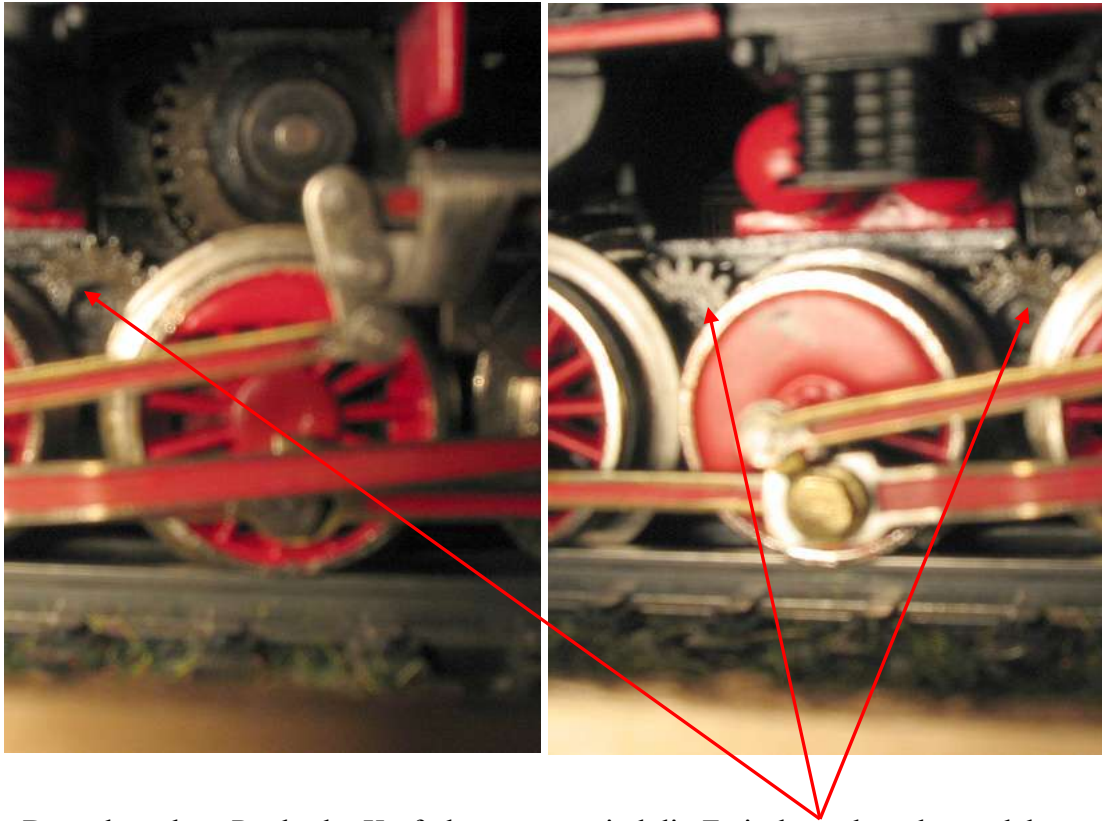


Hier ist jetzt die Lagerplatte entfernt.

Man beachte die kürzere Schraube hinten.

Die mittlere Schraube hält gleichzeitig den Getriebekasten auf dem Rahmen.

In der Lagerplatte dürfen keine Auswaschungen durch die Achsen entstanden sein. Die Achslager dürfen nicht zu den Enden hin geweitet sein (ausgeschlagen). Ist das der Fall, ist ausbuchen möglich (siehe nächste Seite)

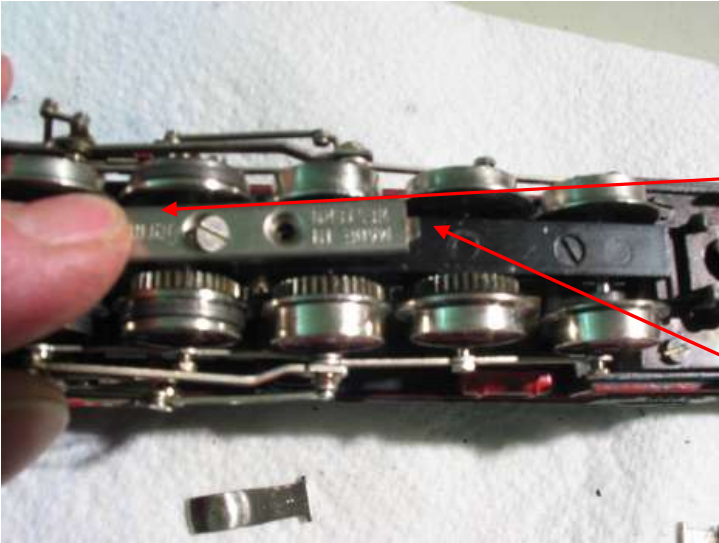


Der schwächste Punkt der Kraftübertragung sind die Zwischenzahnräder, welche die drei angetriebenen Achsen verbinden. Dreht man die Räder der Lok leicht hin und her, dürfen diese Zwischenzahnräder nicht herauf und herunter kippen. Im linken Bild ist das Zwischenzahnrad nach oben gekippt. Diese Zahnräder kann man bei Ton Jongen als Ersatzteil bekommen. Sie sind schwächer, als die Zahnräder hinter den Treibrädern, so daß sie erst verschleifen. Sind ihre Achslager ausgeschlagen, so wie hier, müssen sie ausgebuchst werden.

Zeigt sich in den Achslagern, den Lagern der Zwischenzahnräder, oder an den Zahnradern selbst deutlicher Verschleiß, läuft die Lok spürbar langsamer. Bei einem Mabuchimotor mit Schwungmasse hat sie kaum Auslauf. Im Extremfall bleibt sie in den Kurven fast stehen. Es ist schnellstens für Abhilfe zu sorgen, da sonst irreparable Schäden entstehen. Da die Lok in diesem Bereich sehr empfindlich ist und mangelnde Schmierung schnell übel nimmt, ist bei Kauf über Online- Auktionen Vorsicht geboten. Ich habe mein Exemplar lieber auf einer Börse gekauft, wo ich sie testen konnte

Ausbuchsen: Michael Morscheck (<http://home.arcor.de/michael.morscheck>)

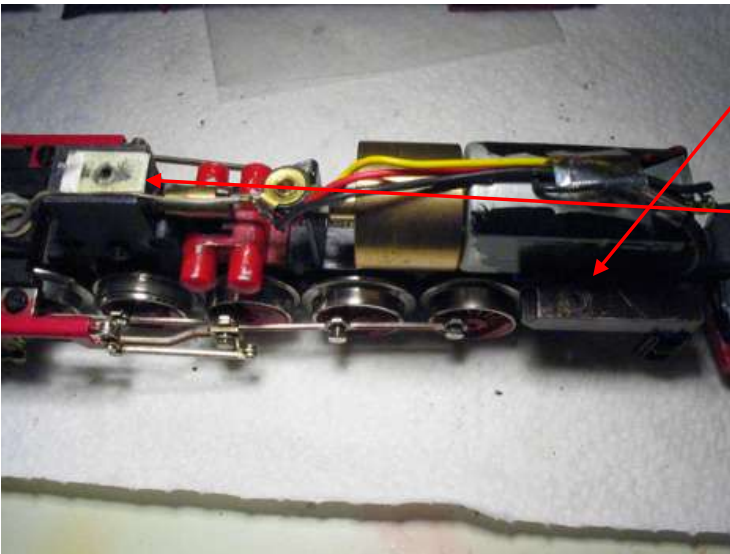
Sonstiges:



Zur Montage der Mittelschleifer legt man die Messingfeder und die Platte so, daß die Schraublöcher fluchten.

Dan drückt man so auf ein Ende, daß das andere Ende der Platte sich leicht anhebt, ohne diese zu verschieben. Jetzt kann man dort den einen Schleifer zwischen Platte und das sichtbare Ende der Feder schieben.

Danach verfährt man umgekehrt mit dem zweiten Schleifer. Mit etwas Übung geht das sehr schnell.



Auf dem Rahmen befinden sich Kunststoffscheiben auf den Schraublöchern des Führerhauses. Diese nicht vergessen.

Auf die Auflage des Gehäuses vorn habe ich eine dünne Schaumstoffscheibe gelegt. Zusammen mit den Kunststoffscheiben hinten dämpft das die Geräusentwicklung.

Ist der Mabuchi- Motor mit Schwungmasse eingebaut, auf die Lage der Kabel über der Schwungmasse achten!