

TRIX EXPRESS

BLS Ae 4/4

Wartung, Reparatur

Copyright: Heiko Mehnert;
heiko@h-mehnert.de



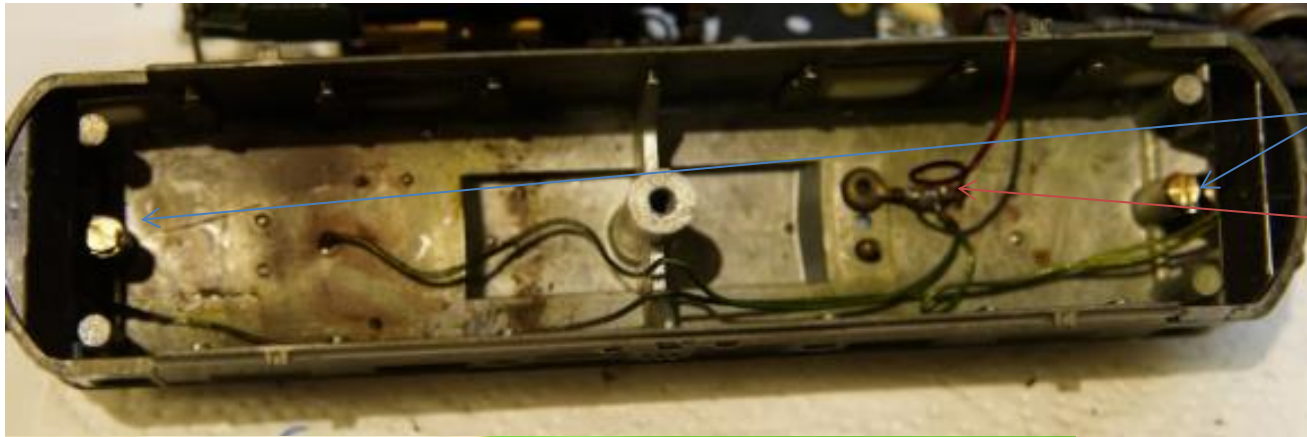


Die zentrale Schraube hält das Gehäuse, die Druckbehälteratrappe und das Ballastgewicht im Inneren der Lok

Die Schleifer sind verschlissen und die Haftreifen völlig verhärtet. Alles ist mit einer Mischung aus Staub, Haaren und Öl verschmutzt



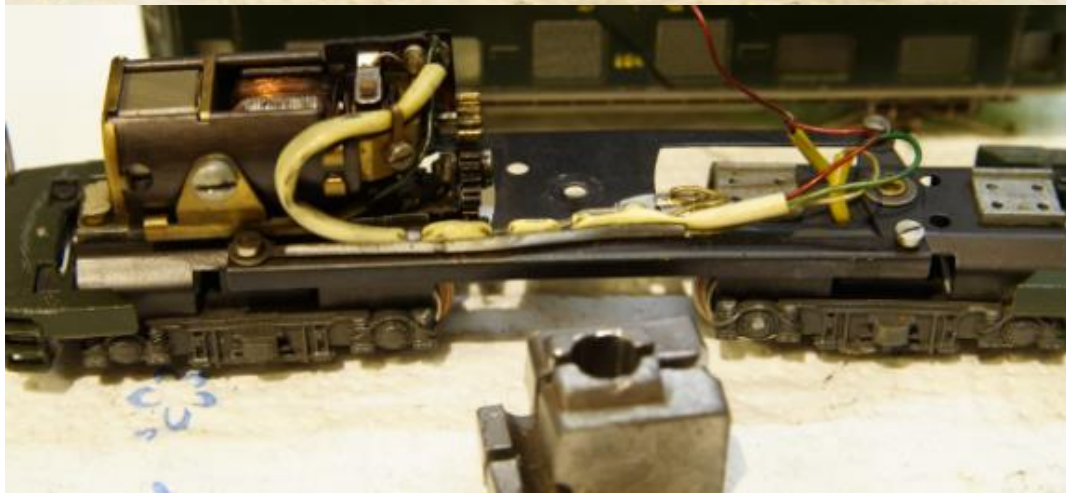
Auch das Dach ist mit schmierigem Schmutz verunstaltet.
Das Gehäuse habe ich nach der Demontage in warmer Seifenlauge mit einem Borstenpinsel gewaschen und mit Druckluft wieder getrocknet

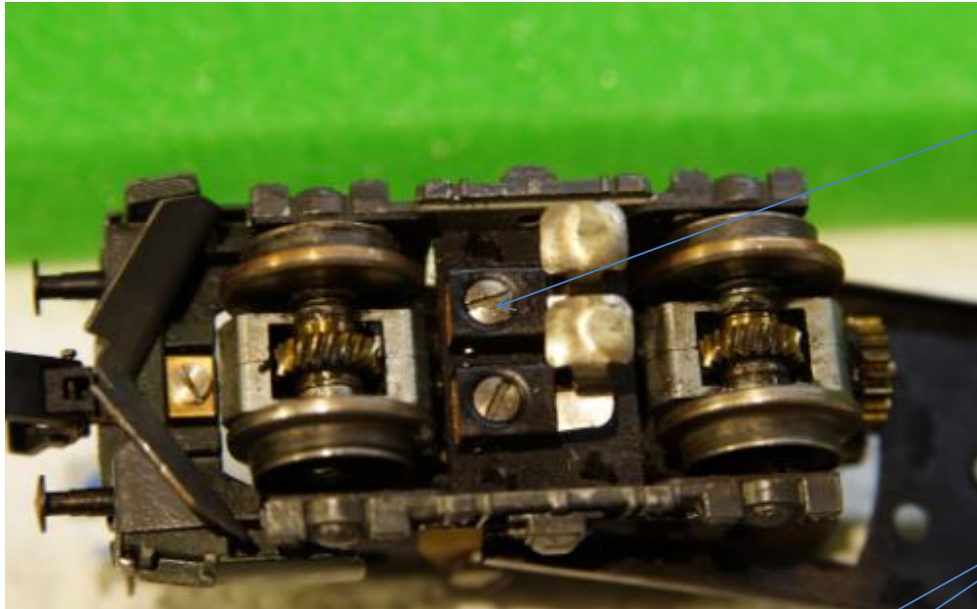


Die Beleuchtungseinheiten an den Enden werden von je einer Schraube gehalten
Das Verbindungskabel zur Rahmenmasse wird abgelötet.

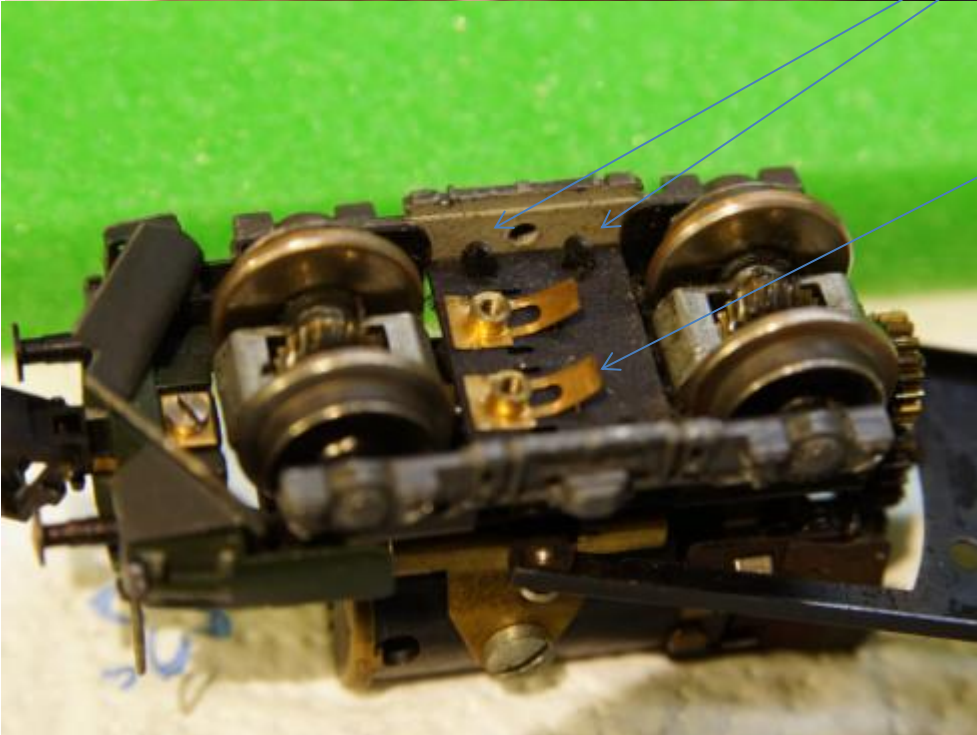
Die Kabel sind 50 Jahre alt und brüchig. Also werden sie alle erneuert

Unten, rechts: Die Beleuchtung





Die Schleiferkappen werden abgeschraubt



Die Platte wird von vier leicht verdrehten Blechlaschen gehalten. Diese werden mit einer Zange gerade gebogen

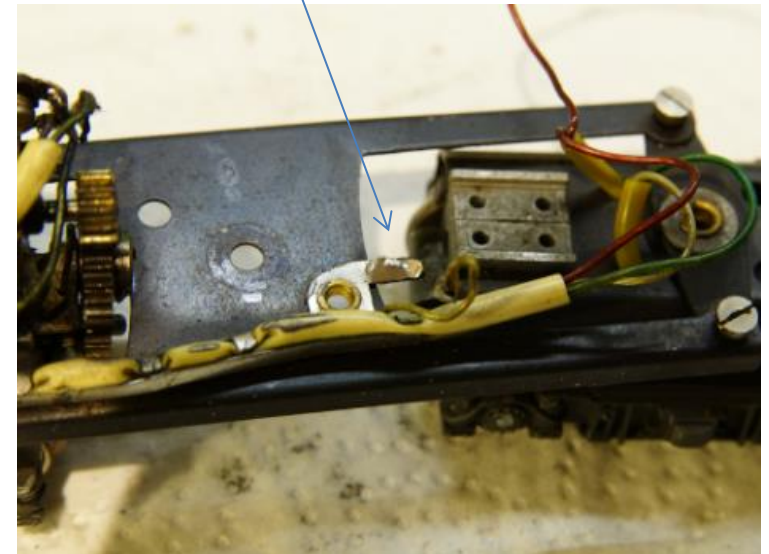
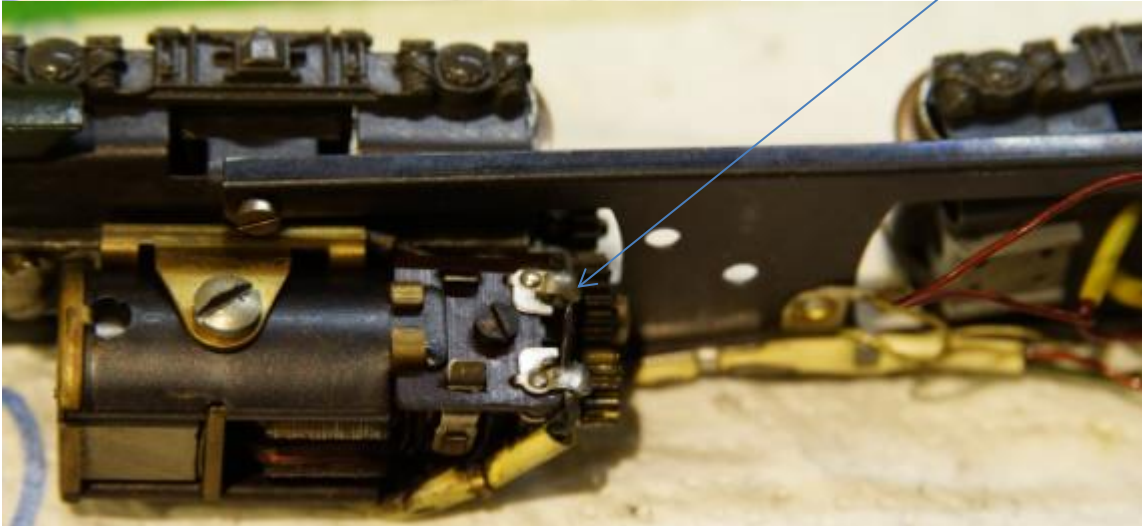
Für die spätere Montage werden die Federlaschen der Schleifer etwas nachgebogen



Dieses Plättchen verhindert Kurzschlüsse , wenn der Motor das Gehäuse berührt.

Die Kabel ablöten.

Die Massekabel am Rahmen ablöten

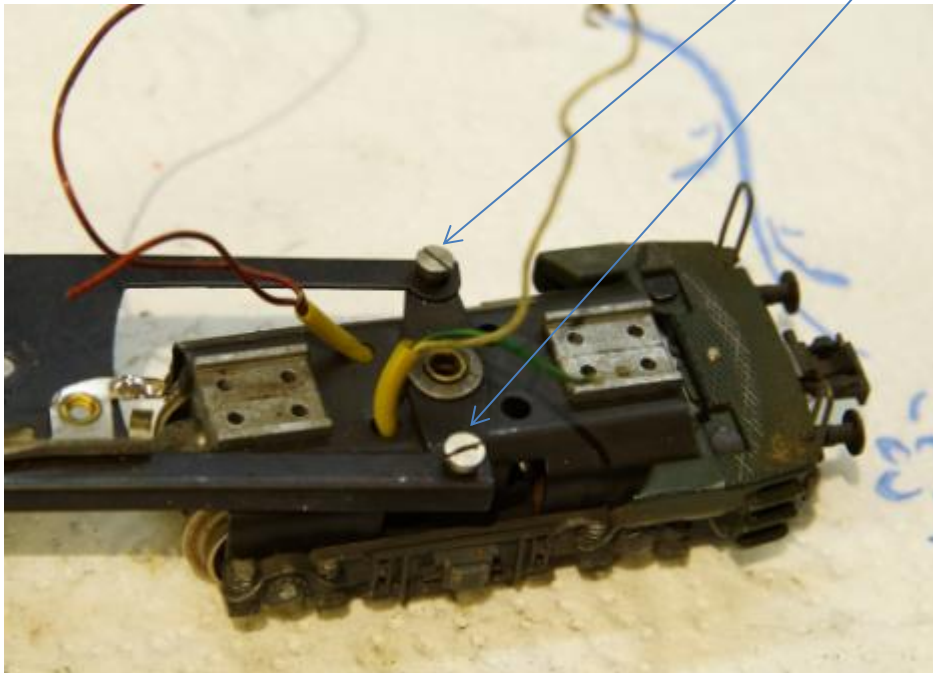


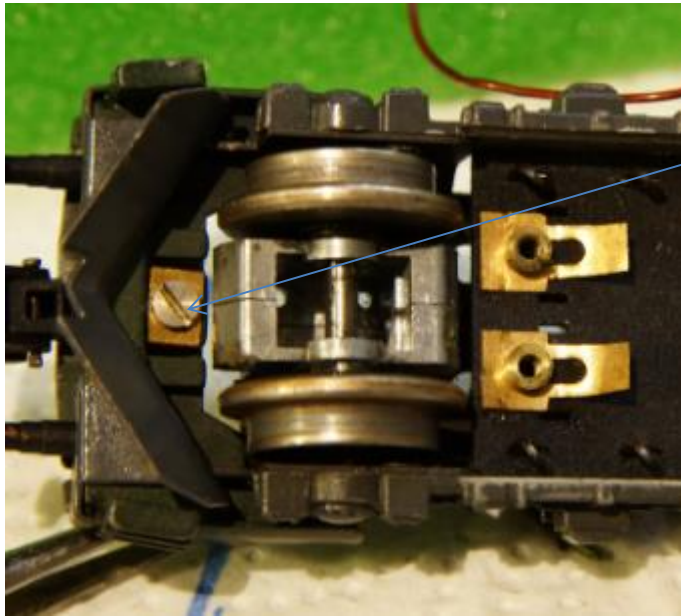


Der alte Kabelbaum wird komplett entfernt.

Zwei Schrauben halten das Drehgestell im Rahmen.

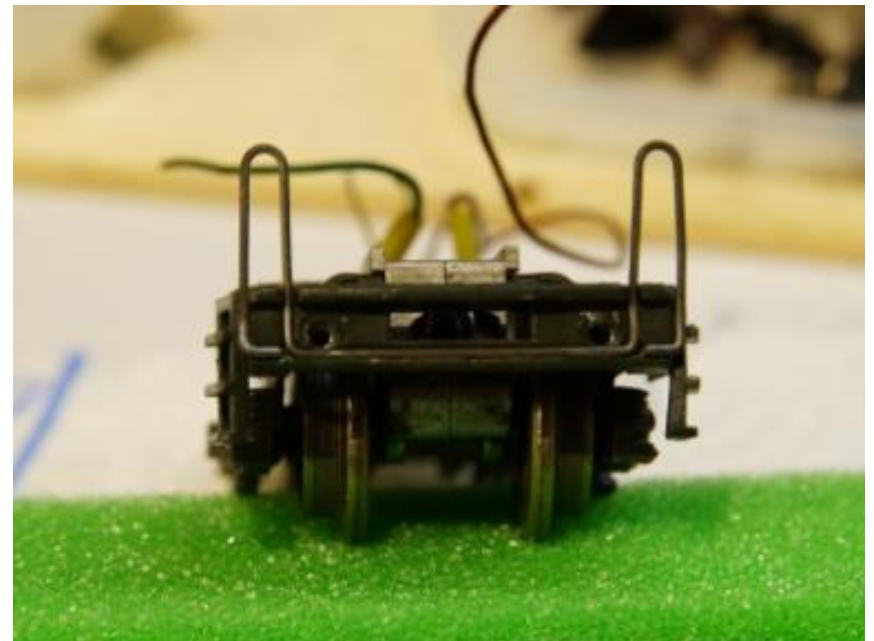
Diese Schrauben mit Steg nicht verlieren. Sie sind schwer zu ersetzen

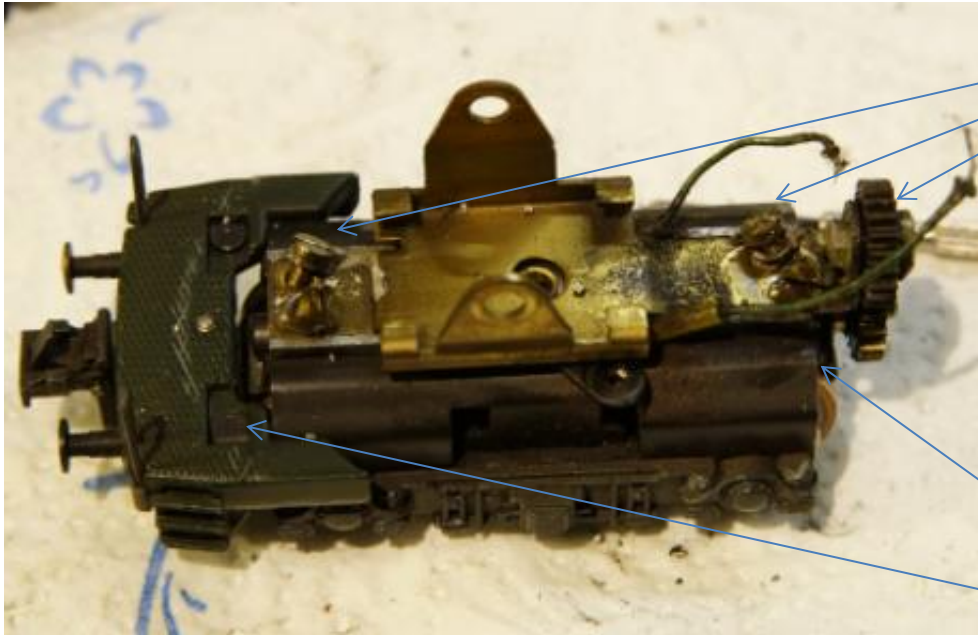




Diese Schraube hält die Kupplung und die Feder. Nur ausdrehen, wenn nötig

Die Puffer sind geschraubt und halten den Schienenräumer, so wie die Handläufe





Vier kleine Schrauben fixieren den Motorträger

Das Zwischenzahnrad aus Plastik muß bei Verschleiß ersetzt werden. Es ist für 2 € bei Ton Jungen zu haben

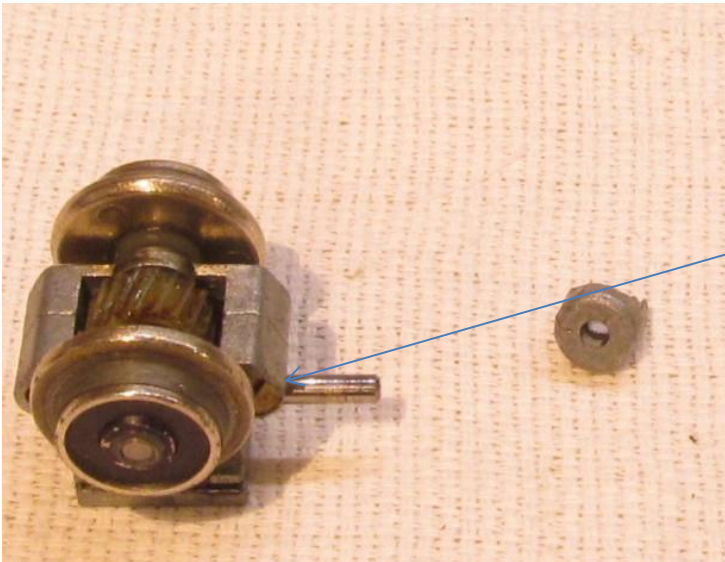
Will man das Drehgestell weiter zerlegen, müssen die Blechlaschen der Pufferbohle und am anderen Ende hoch gebogen werden. Das sollte nur erfolgen, wenn es Schäden in den beiden Achsgetrieben gibt. Eine Schmierung ist auch ohne Demontage möglich.

Die Laschen vor dem Biegen mit einem Lötkolben kräftig erhitzen. Das vermindert die Bruchgefahr.

Die beiden Teilgetriebe sind mit einer Klaue verbunden. Dazwischen sitzt ein kleines Plastikkreuz.

Hat sich eine Klaue auf der Welle gelöst, schiebt man sie weiter auf die Welle, reinigt diese mit Waschbenzin und gibt einen Tropfen Buchsenkleber (Loctite 648) darauf. Dann schiebt man die Klaue wieder nach vorn auf den Kleber.

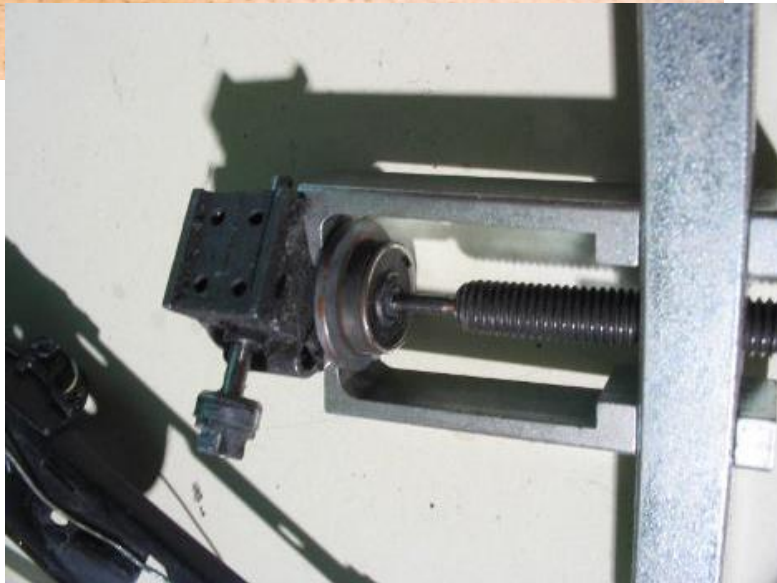


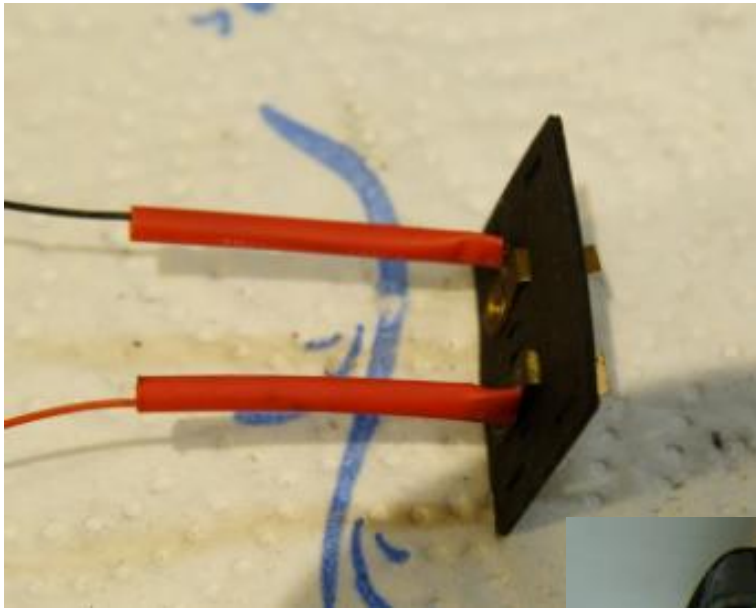


Hier solch ein Achsgetriebe mit abgezogener Klaue. Die Räder verdecken die Schrauben.

Also müssen sie abgezogen werden.

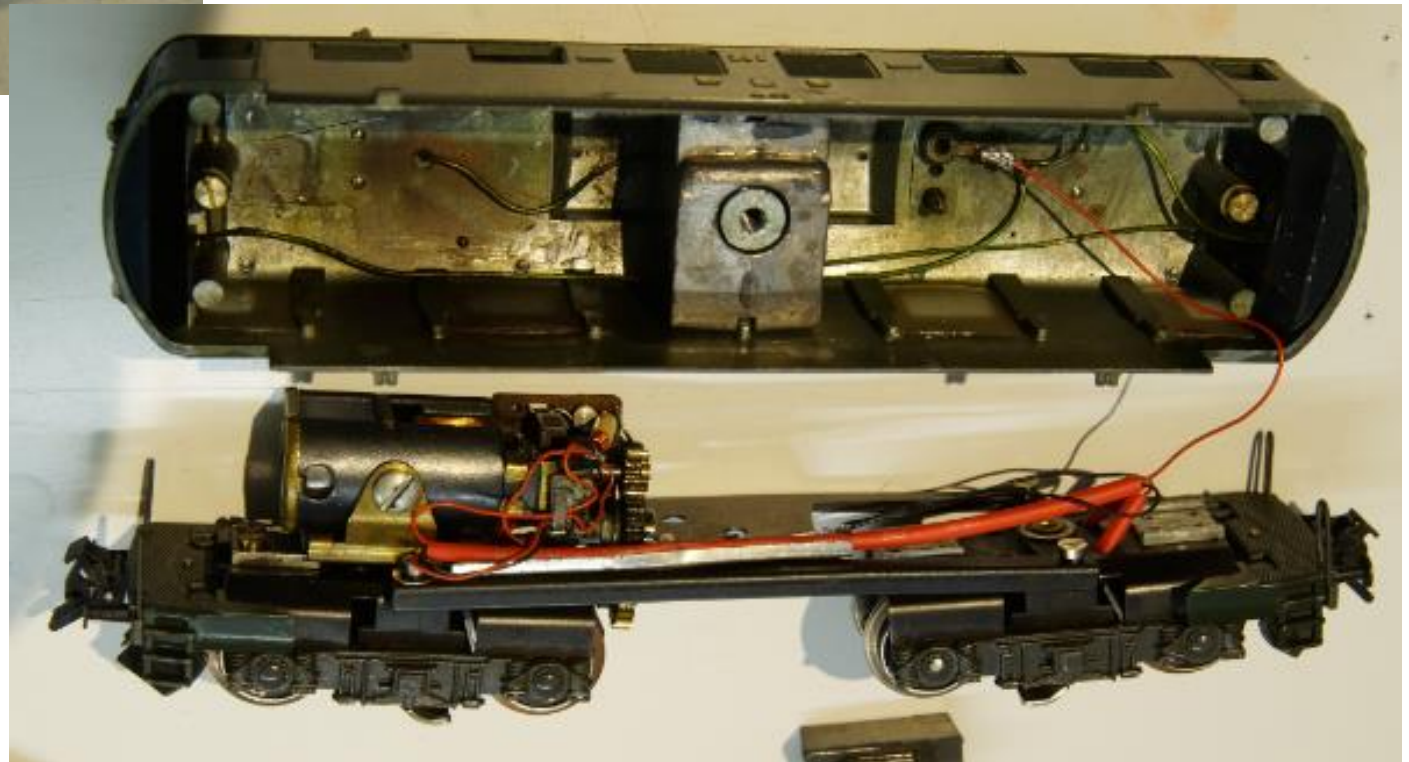
Nur wenn die Buchsen der Welle verschlissen sind, ist diese Demontage nötig

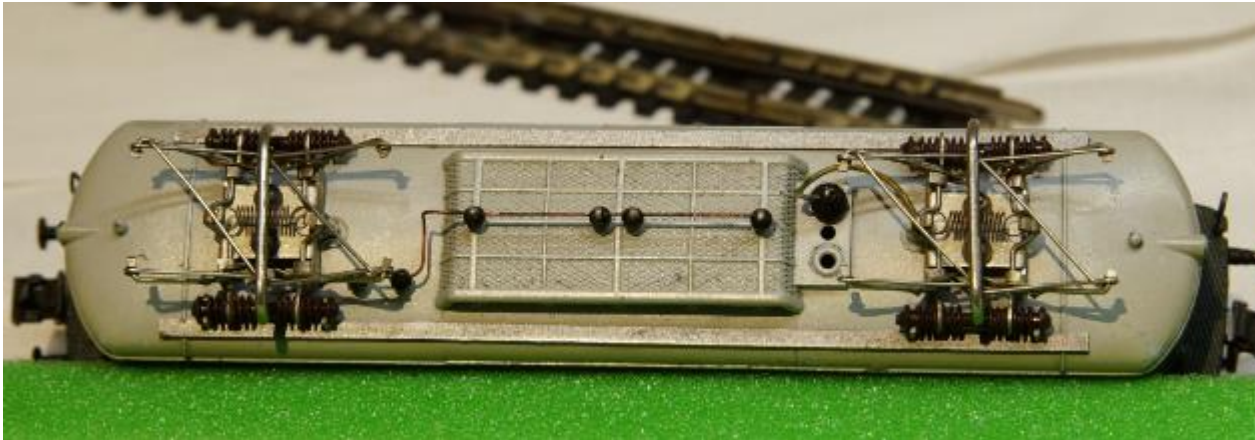




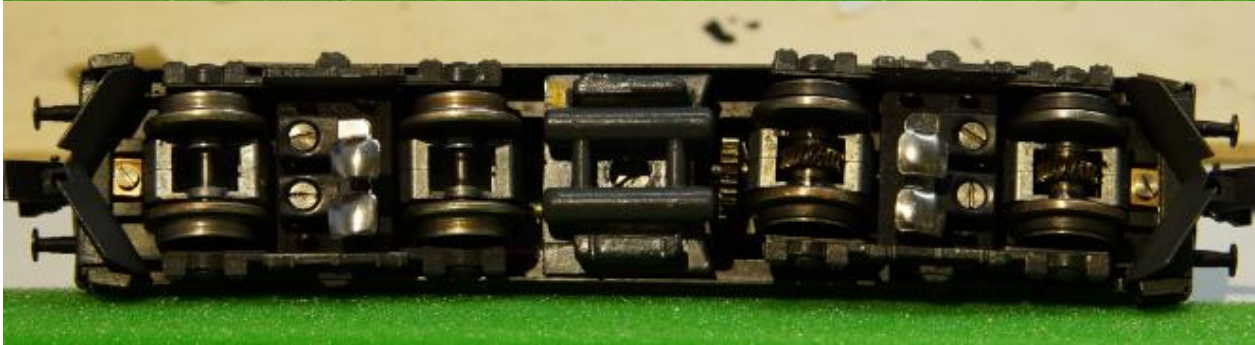
Die Schleiferplatte mit neuen Kabeln und Schutzhüllen. Ich verwende rot für die Seitenschleifer und schwarz für die Masse (Mittelleiter)

Der neue, sauber verlegte Kabelbaum.





Auch das Dach ist wieder sauber.



Neue Schleifer und neu Haftreifen.

Da der Motor wegen mangelnder Schmierung verschlissen war, habe ich einen neuwertigen eingesetzt.



Wieder voll einsatzfähig für die nächsten Jahre.