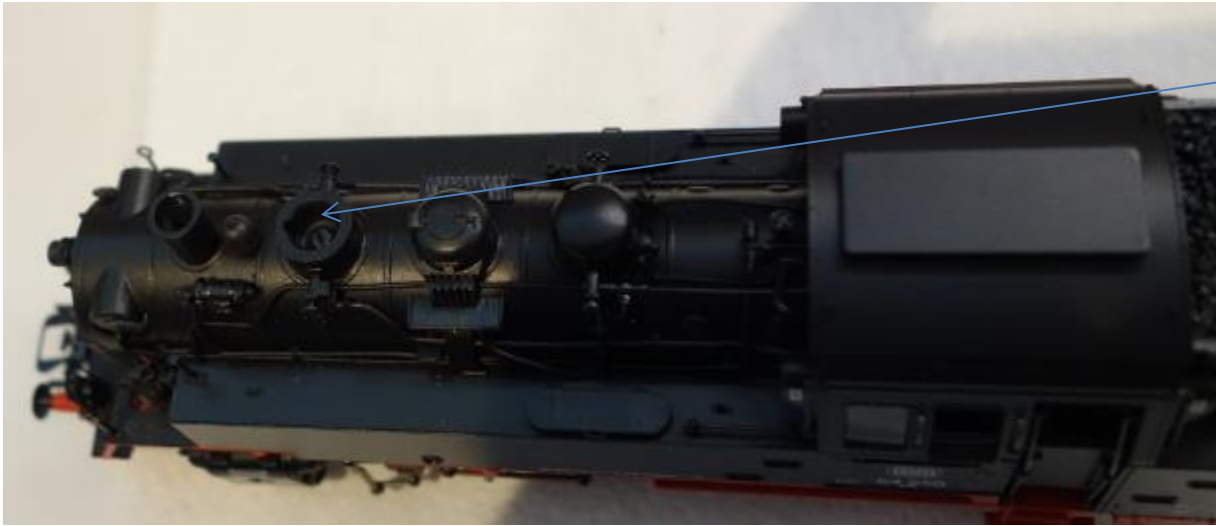
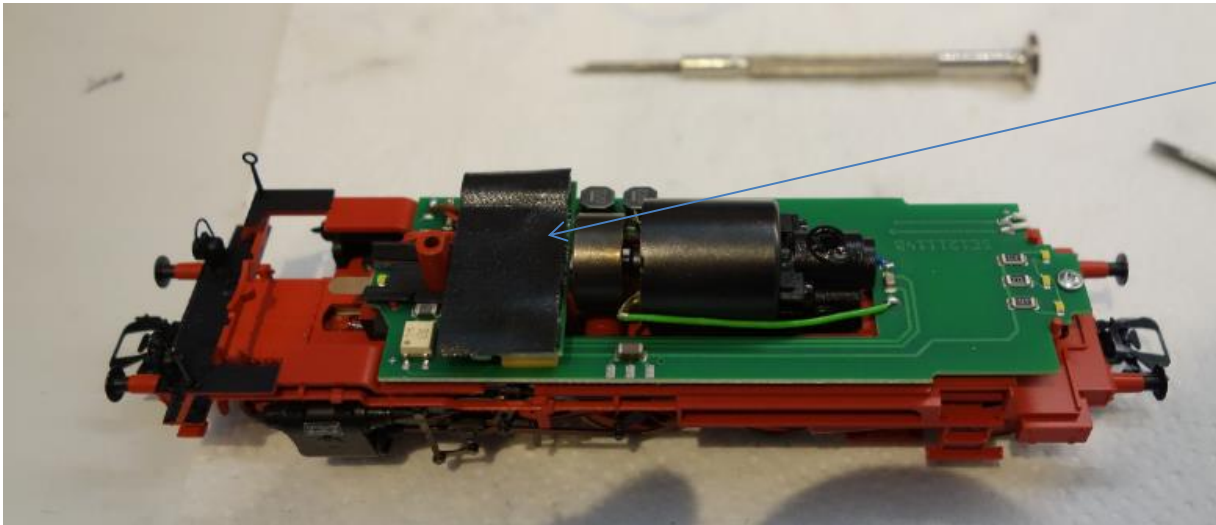


Trix H0 22242 BR 64 für EXPRESS

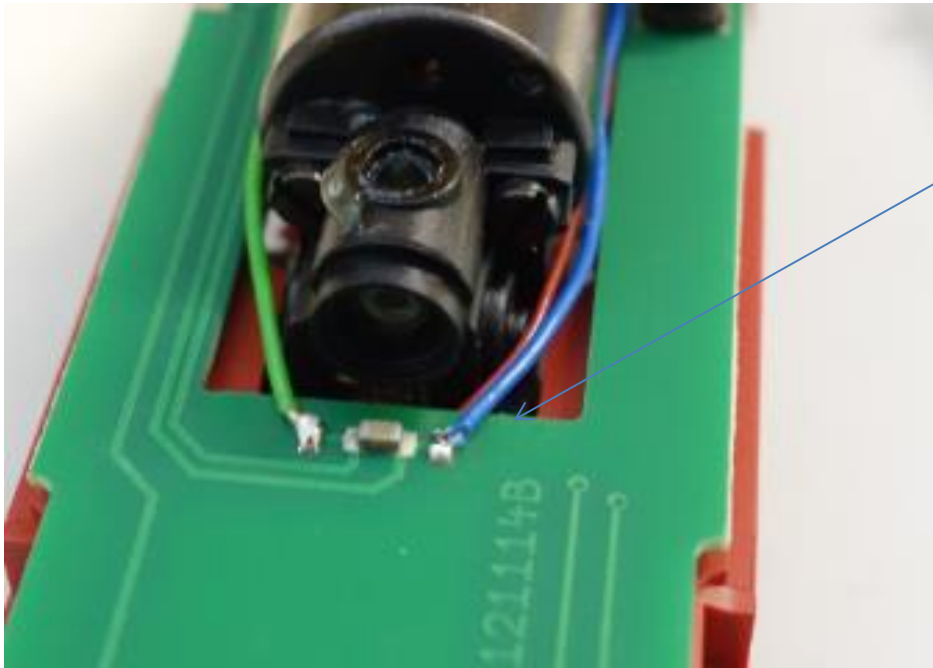




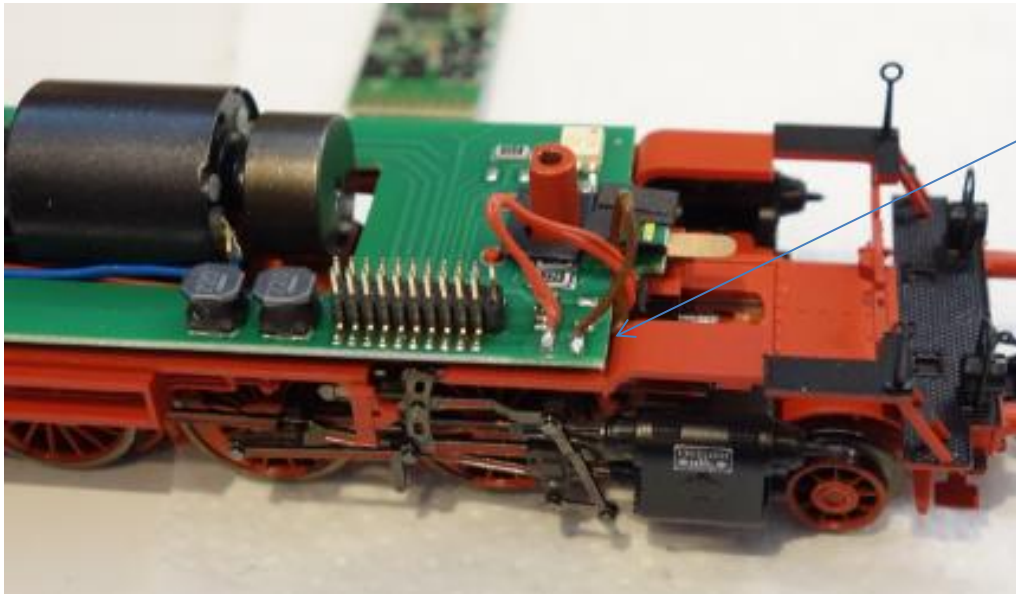
Das Gehäuse wird von nur einer Schraube gehalten. Man findet diese, wenn man die Plastikkappe vom ersten Dom vorsichtig entfernt hat



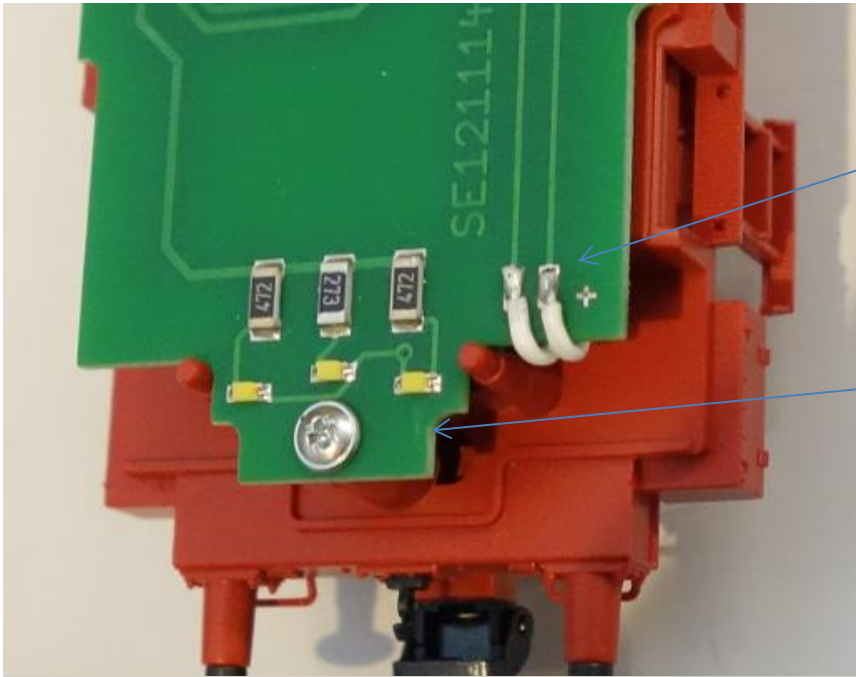
So schön aufgeräumt sieht es dann innen aus. Das Klebeband schützt den Decoder vor Kontakt mit dem Metallgehäuse



Die Kabel des Motors ablöten

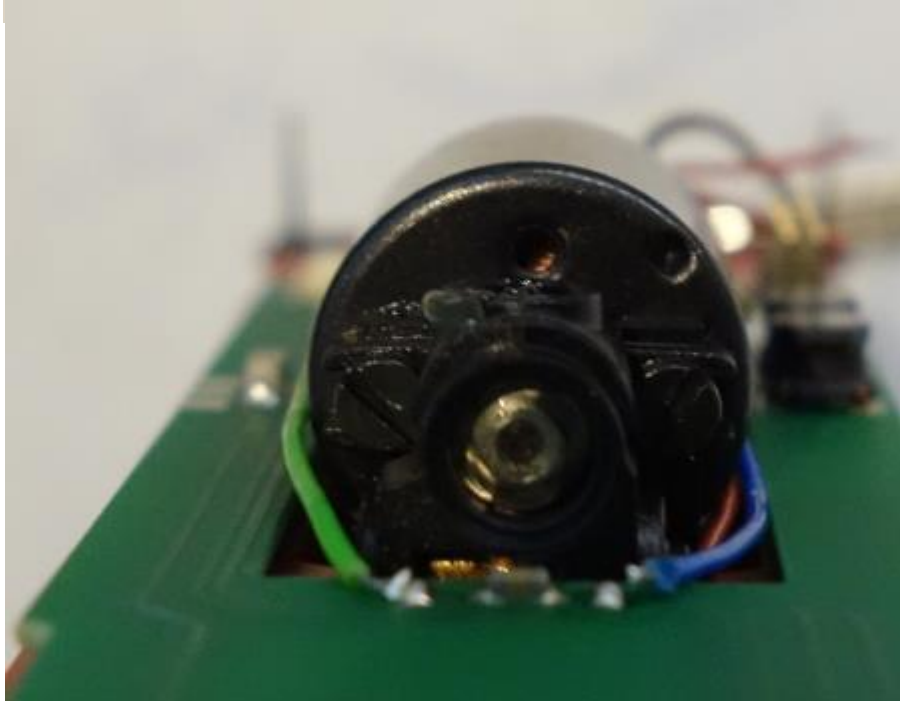


Ebenso die Anschlüsse der Stromversorgung

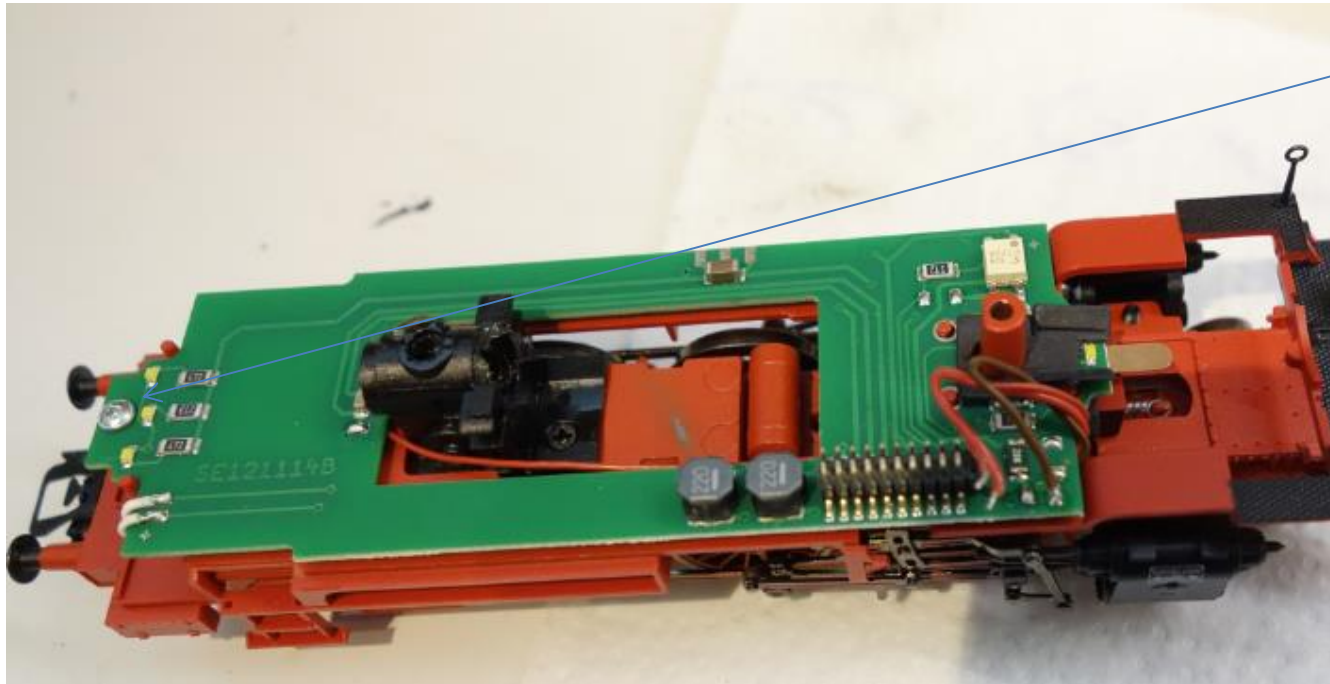


Die beiden weißen Kabel führen zum Lautsprecher – ablöten

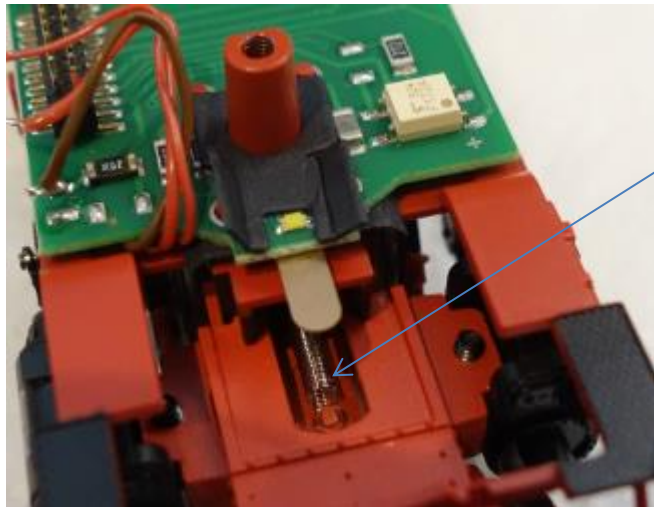
Sehr vorsichtig mit den LED der Beleuchtung umgehen!!



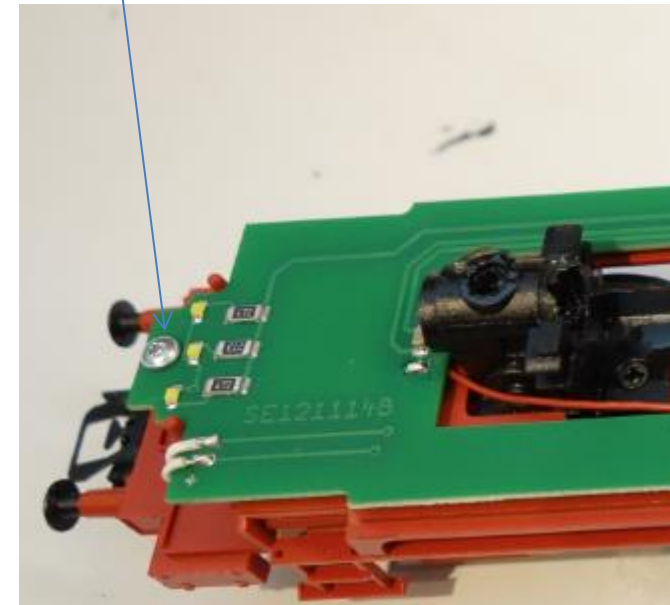
Der Motor wird von zwei Schrauben gehalten



Eine Schraube hält die Platine

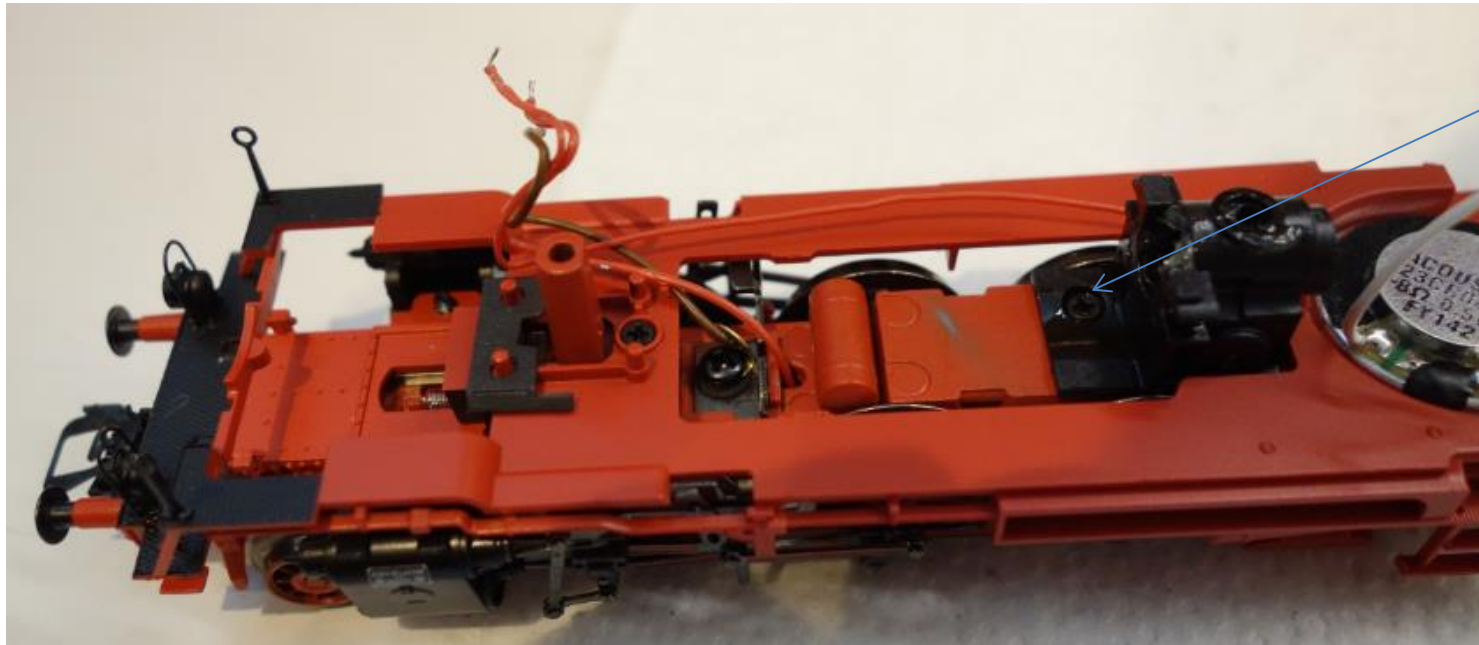


Die Feder der Kupplung aushängen

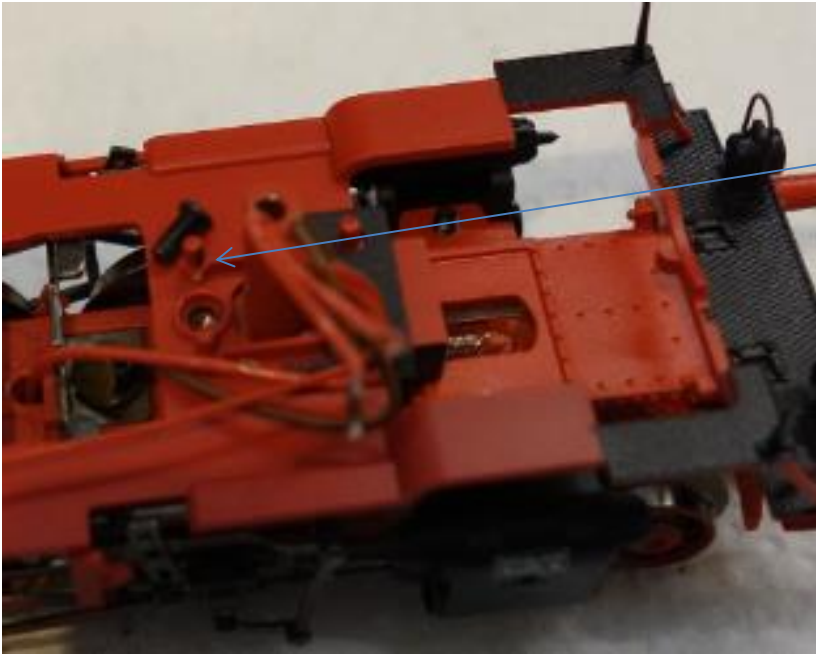




Die Platine wird abgenommen. Der Lautsprecher kann dann auch heraus genommen werden.



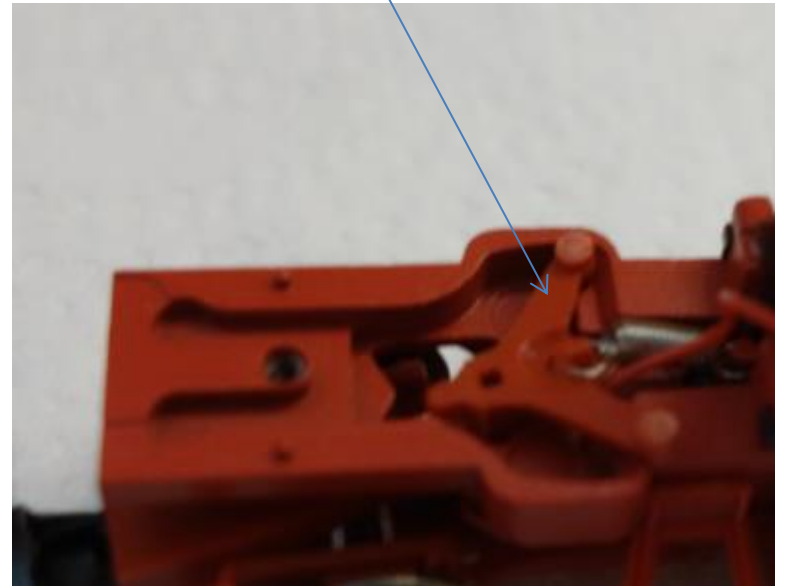
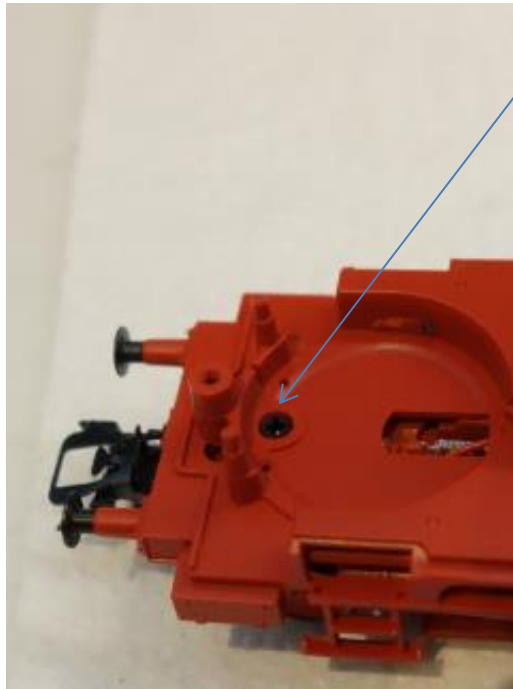
Das Getriebe wird vorn von einer Schraube gehalten. Hinten wir es mit Haken gehalten-> Abgewinkelt heraus heben

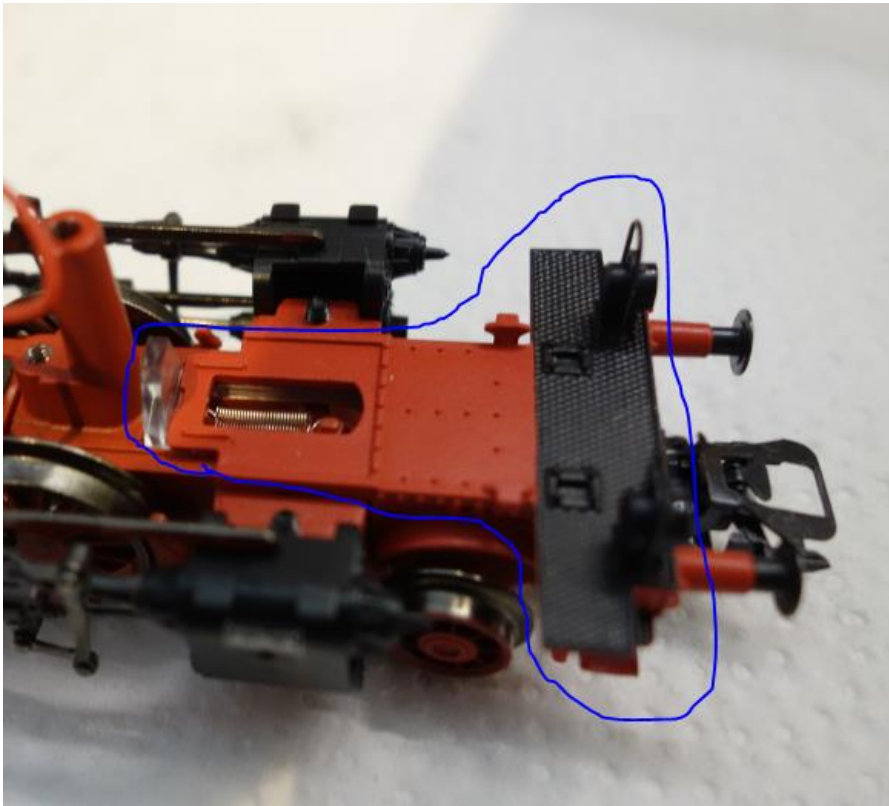


Je eine Schraube
vorn
und

hinten halten den Umlauf

Unter dem Umlauf wird auch die hintere
Kupplungskulisse sichtbar und kann
ausgehängt werden





Die Abdeckplatte mit Rauchkammertritt und Laternen vorsichtig nach oben abnehmen

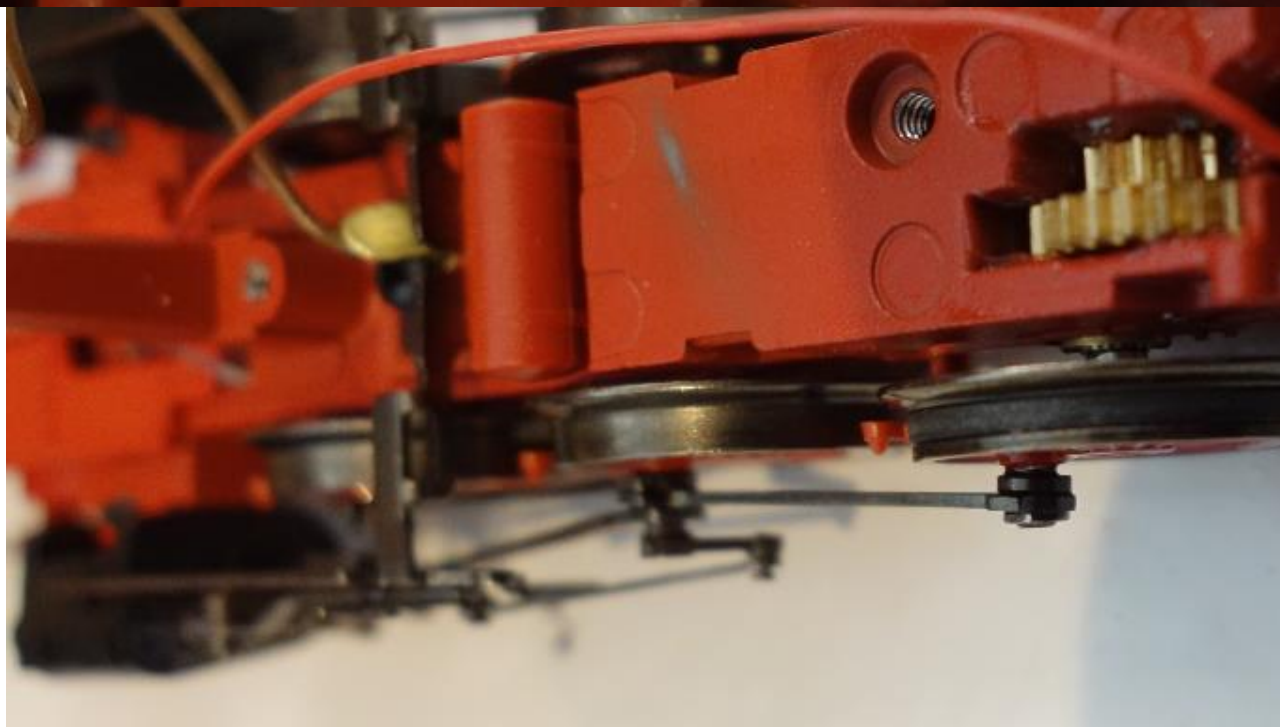


Die Kontaktplatte für den Mittelleiter heraus nehmen



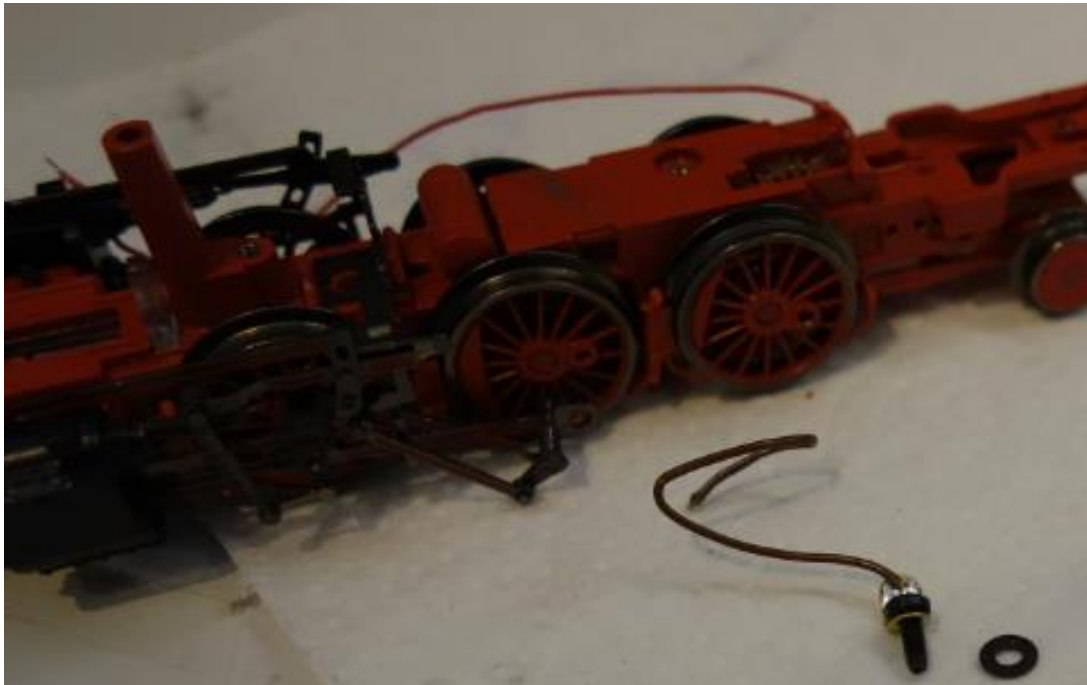
Hier sieht man die genaue Anordnung der Gestängeteile. Die Kuppelstange ist in der Mitte geteilt.

Der Kurbelzapfen ist gesteckt – vorsichtig aushebeln, ohne zu verkanten



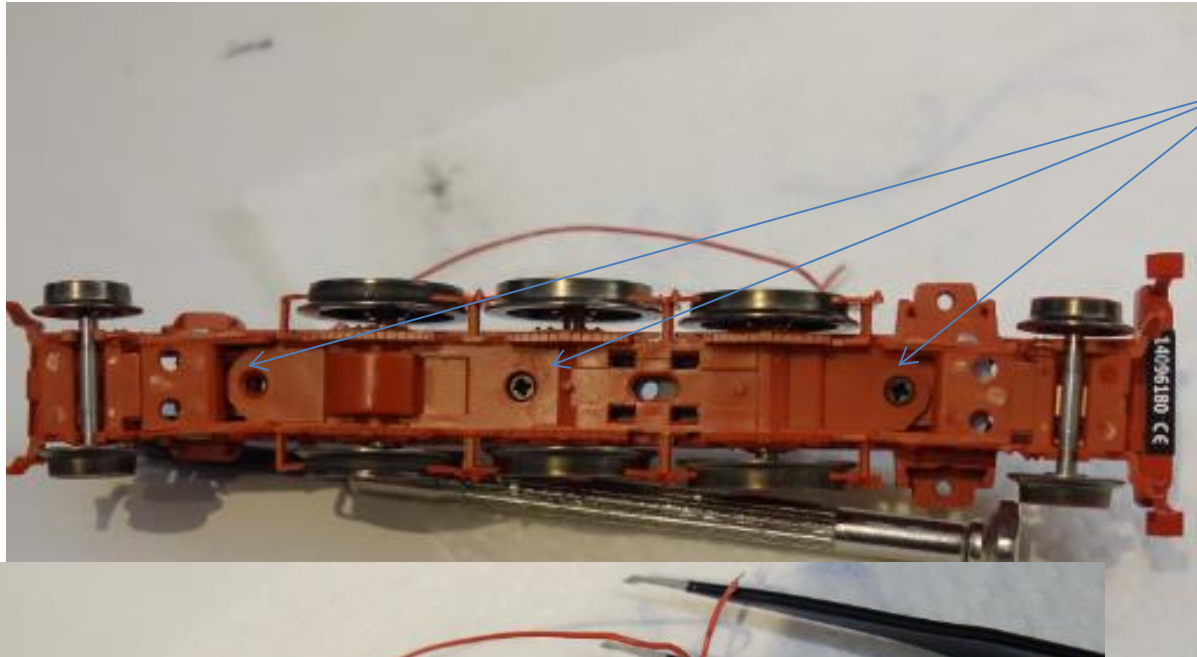


Die Zylinder werden von unten von je einer Schraube gehalten

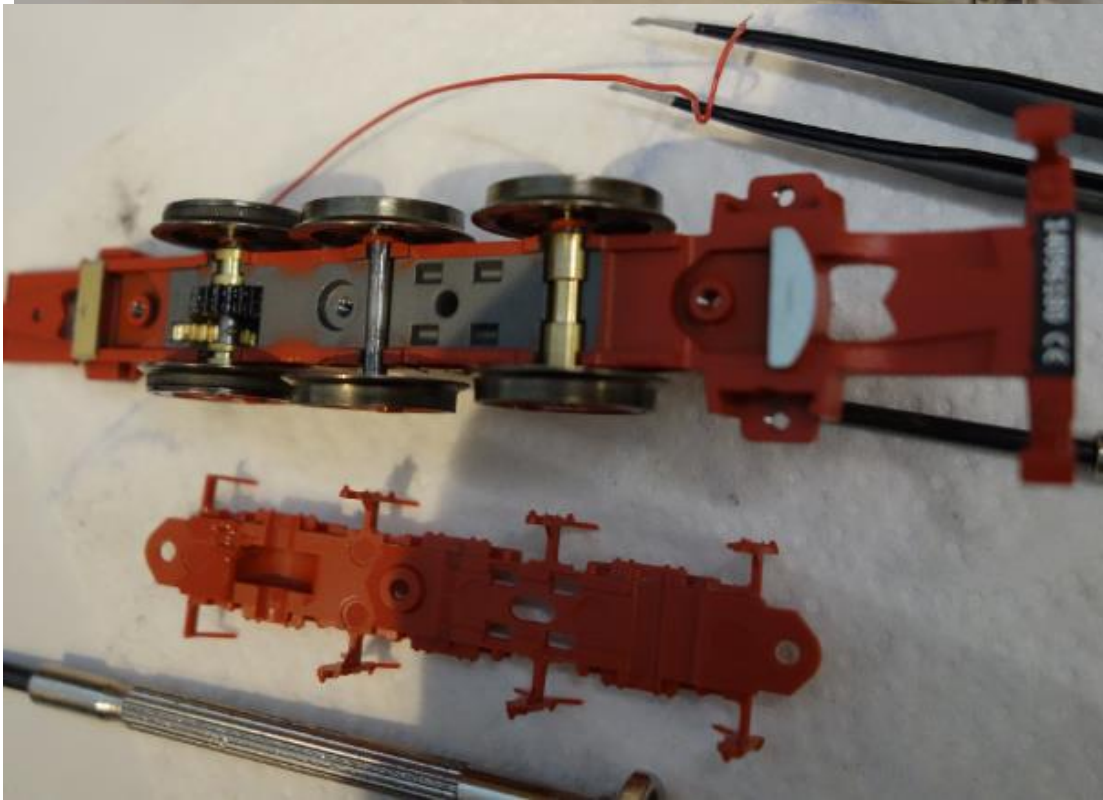


Der Gestängeträger am Rahmen wird von der Schraube mit dem Rahmenkontakt gehalten. Unbedingt die Isolierscheibe unter der Schraube beachten

Auch unter dem Gestängeträger sitzt eine Isolierplatte. Das Gestänge darf keinen Kontakt zum Rahmen bekommen



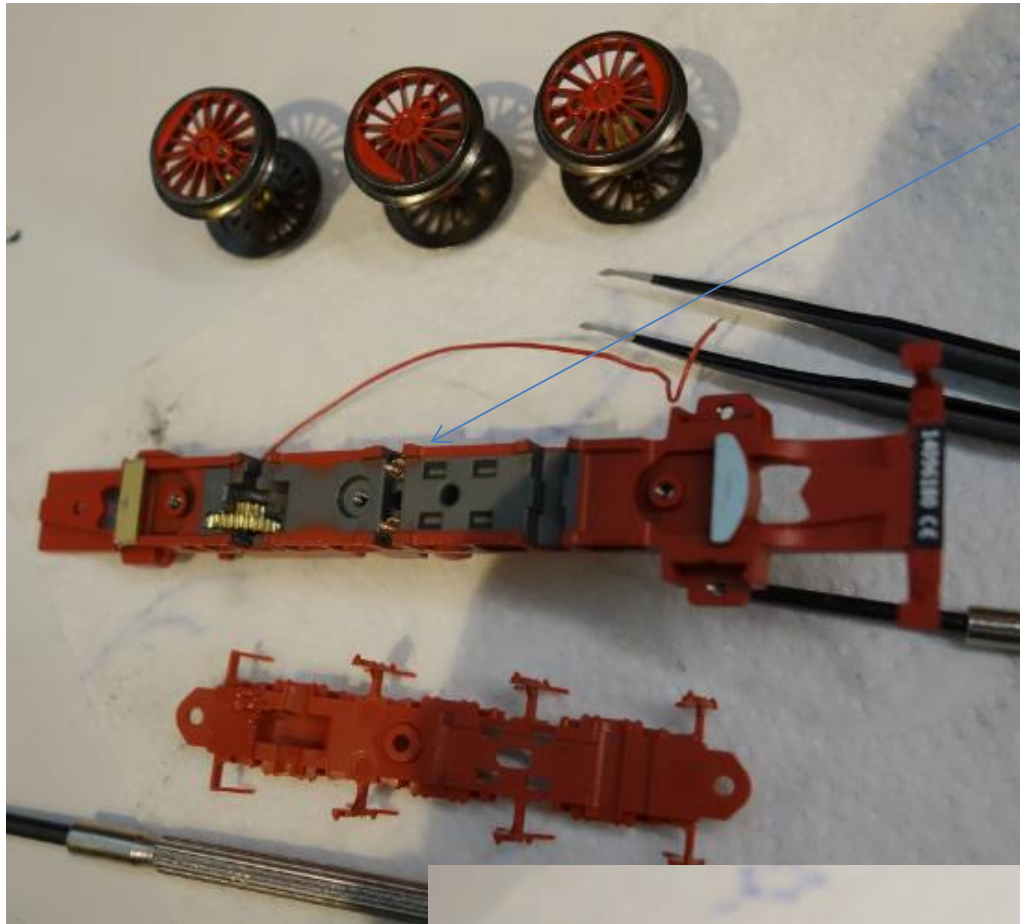
Drei Schrauben halten die Bodenplatte, sowie Vor- und Nachläufer.



Der Vorläufer hat über eine Messingfeder Kontakt zum Rahmen.

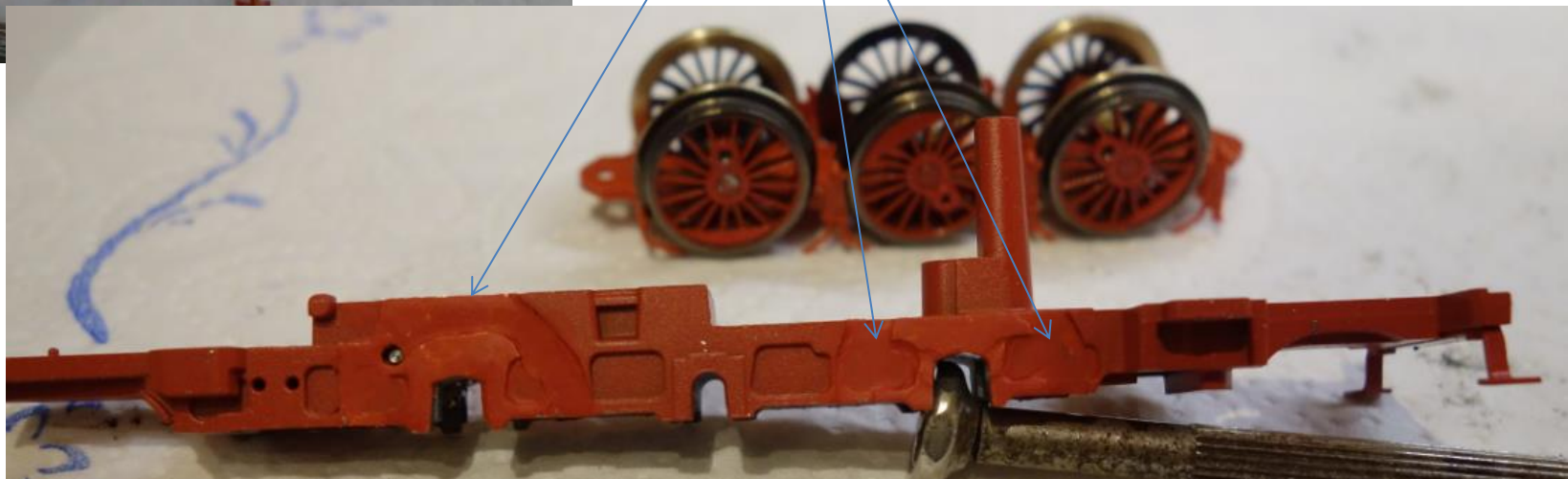
Der Nachläufer versorgt über eine isolierte Kontaktplatte den anderen Pol.

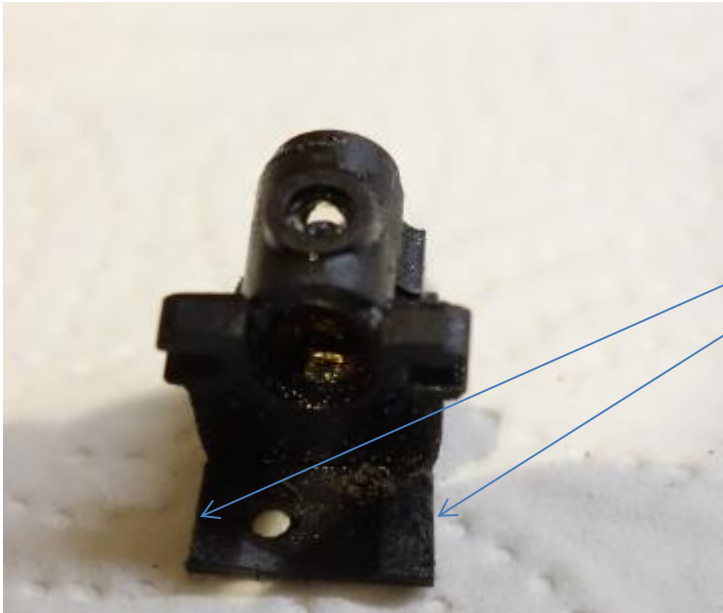
Nachher werden alle Achsen mit den isolierten Rädern auf die linke Seite gelegt. **Das rote Kabel des Nachläuferkontaktes muß dann mit dem braunen Rahmenkontakt an die Platine gelötet werden**



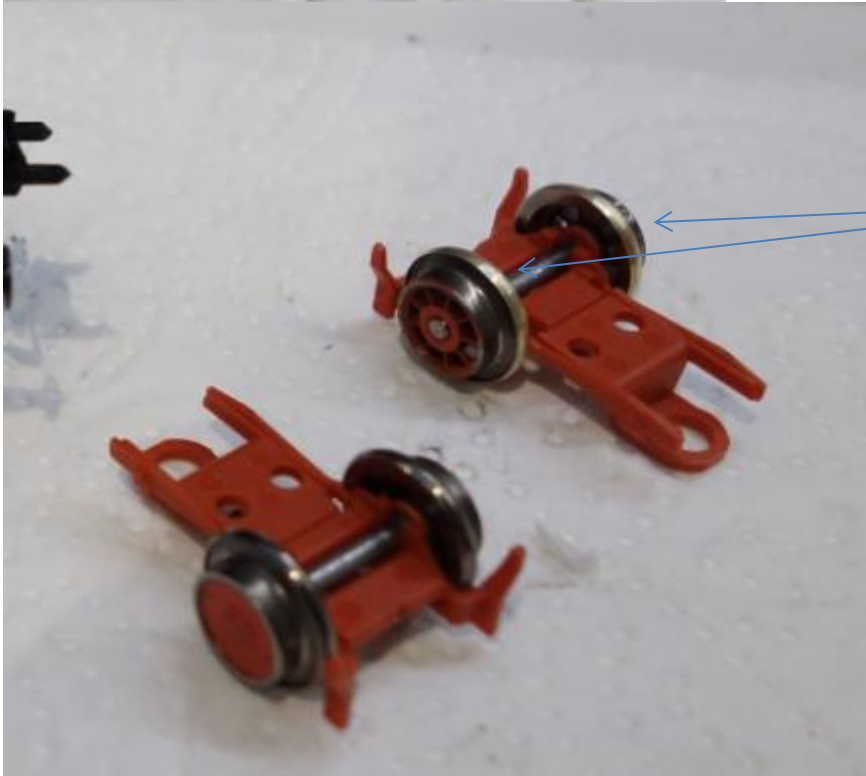
Unter der Mittleren Achse sitzen zwei Federn – nicht verlieren.

Im Bereich der Radringe („Unterlegscheiben“, ohne Spurkranzerhöhung) muß der Rahmen gefräst werden. Hinterher wieder rot färben

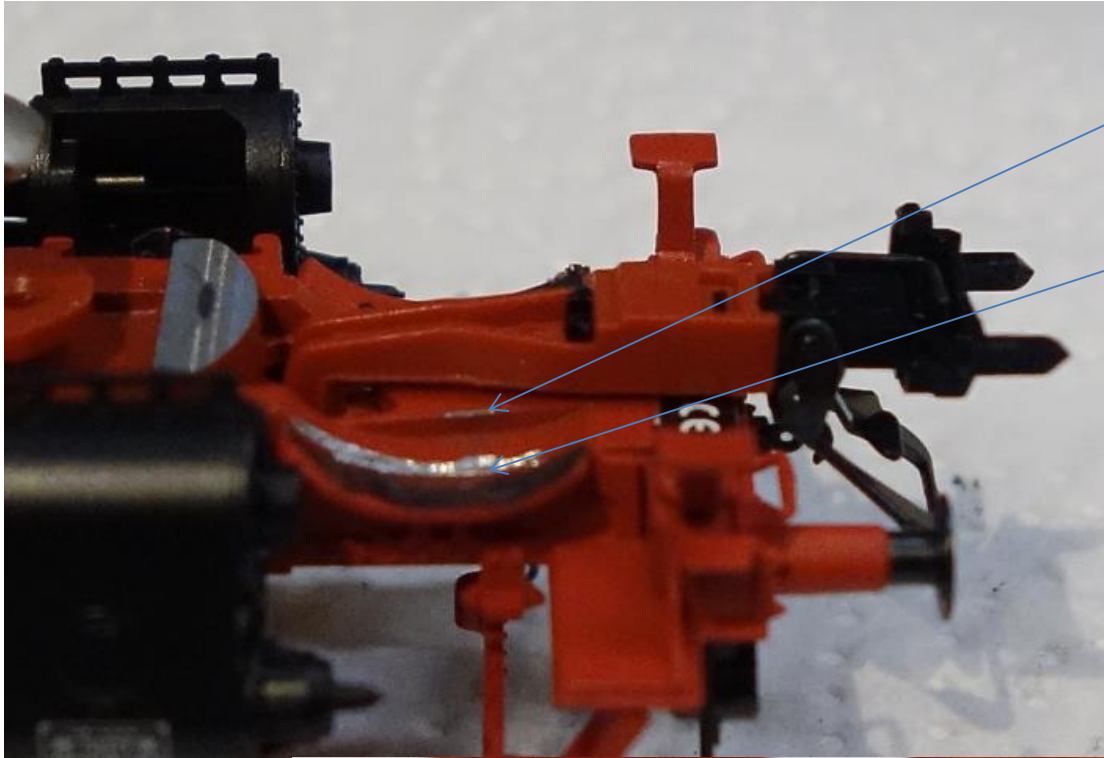




An den Auflageflanken des Getriebes muß seitlich etwas Material abgenommen werden, damit die Ringe der Hinterachse nicht schleifen



Vorläufer (oben) und Nachläufer (unten)
Von den Spurkranzringen des Vorläufers habe ich nachträglich wieder einen halben mm in der Höhe abgedreht, weil die Räder sonst schnell den Rahmen berühren

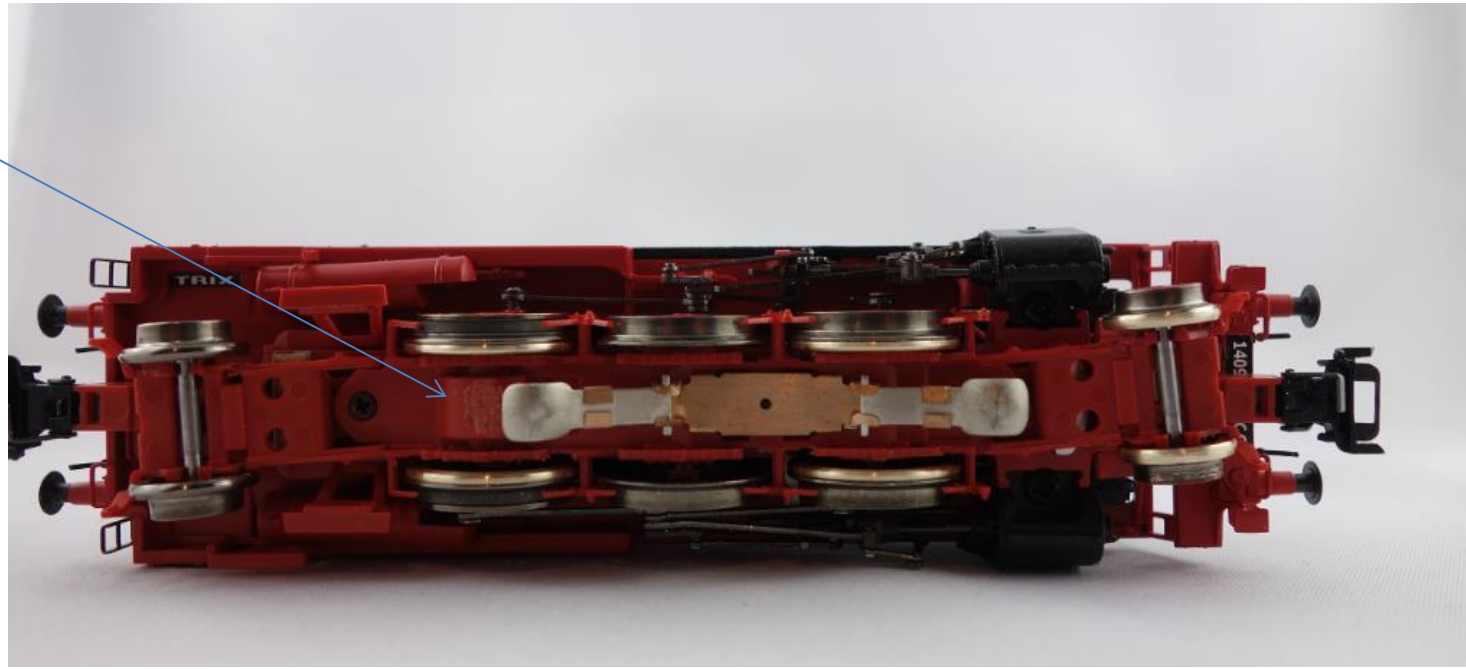


Am Vorläufer war es sehr eng.
An dieser Stelle verursachte das Rad einen
Kurzschluß in Kurven.
Sowohl der „Kotflügel“, wie auch dieser Steg
wurden deshalb nachbearbeitet und dann
wieder eingefärbt



Auch hinten gab es eine solche
Berührungsstelle

Von der Bodenplatte wird
unter dem Schleifer etwas
Material abgenommen



Radrings Treibräder: Außendurchmesser = 19,25 mm, Bohrung = 15 mm, Stärke = 1 mm
Radrings Vor/Nachläufer = 4x EL 1100 00 Radreifen \varnothing 12,5 / \varnothing 11,4 / \varnothing 8,9 mm p st. € 1,20 € 4,80