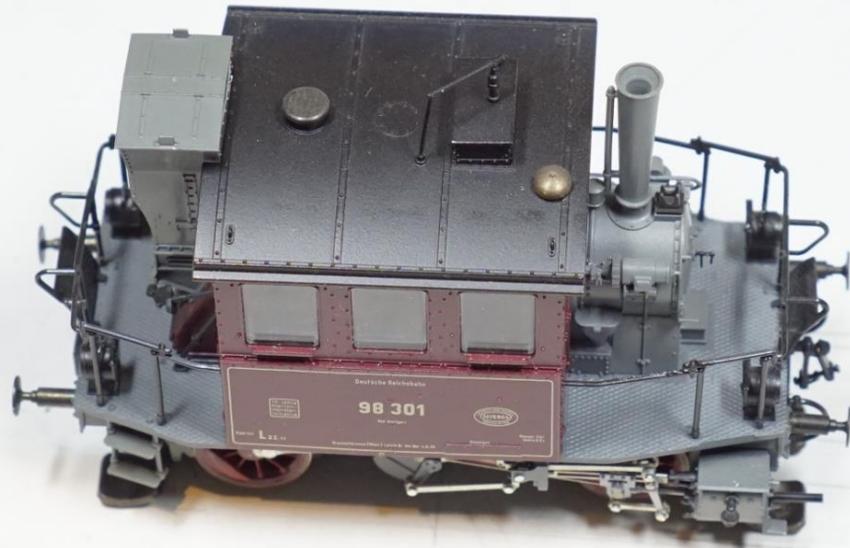


BR 98.3 (Glaskasten) Trix Express

Wartung und Digitalisierung





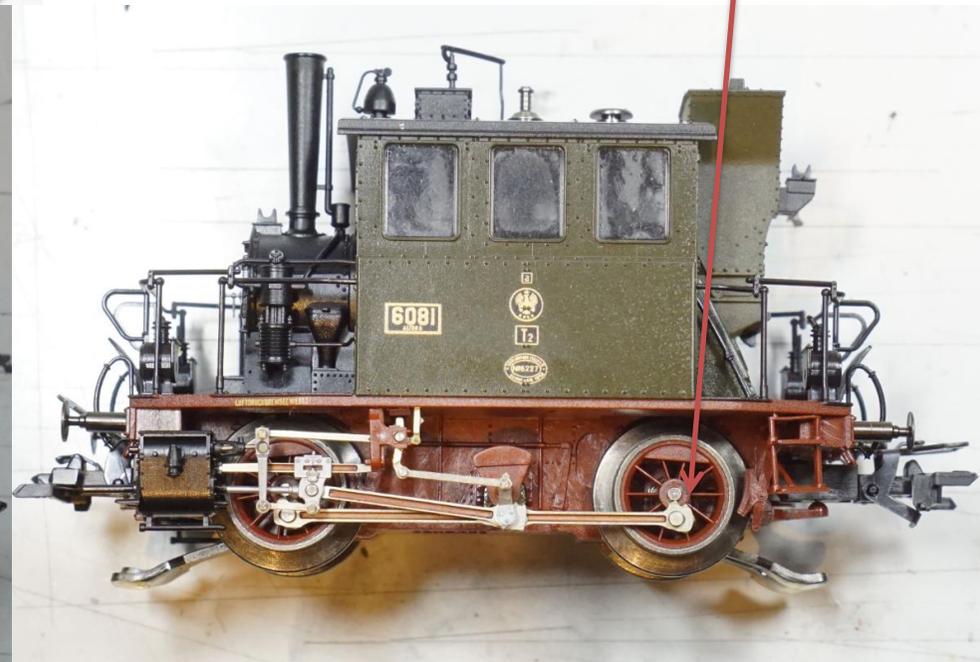
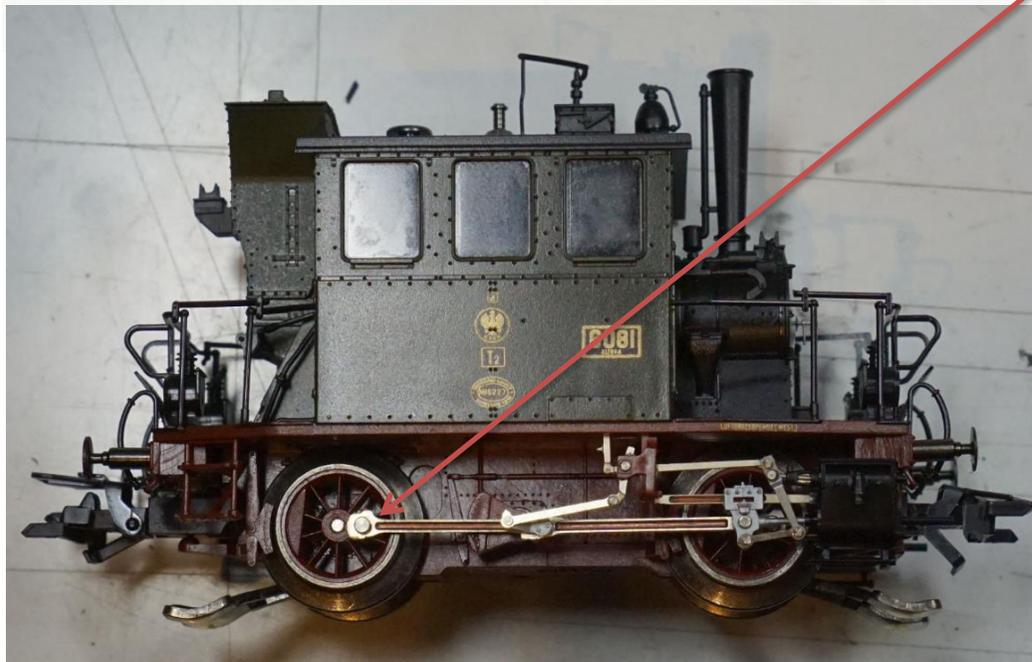
Weil die Anbauteile sehr filigran sind, nehme ich für die meisten Arbeiten an der Lok die Geländer und das Gehäuse ab.

Allein schon wegen der Pfeife kann man sonst beispielsweise die Lok nicht aufs Dach legen, um an den Rädern und Schleifern zu arbeiten.

Wenn man das Gestänge, oder Teile davon, abnehmen muß, ist diese Stellung der Räder optimal:

Auf einer Seite stehen die Kuppelstangenauge und Radnaben in einer Flucht ...

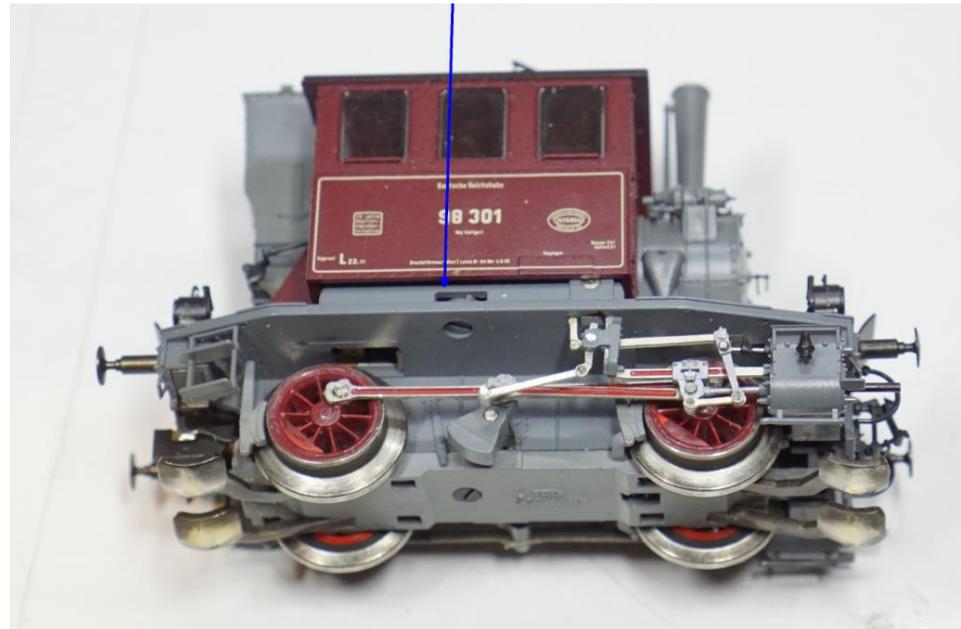
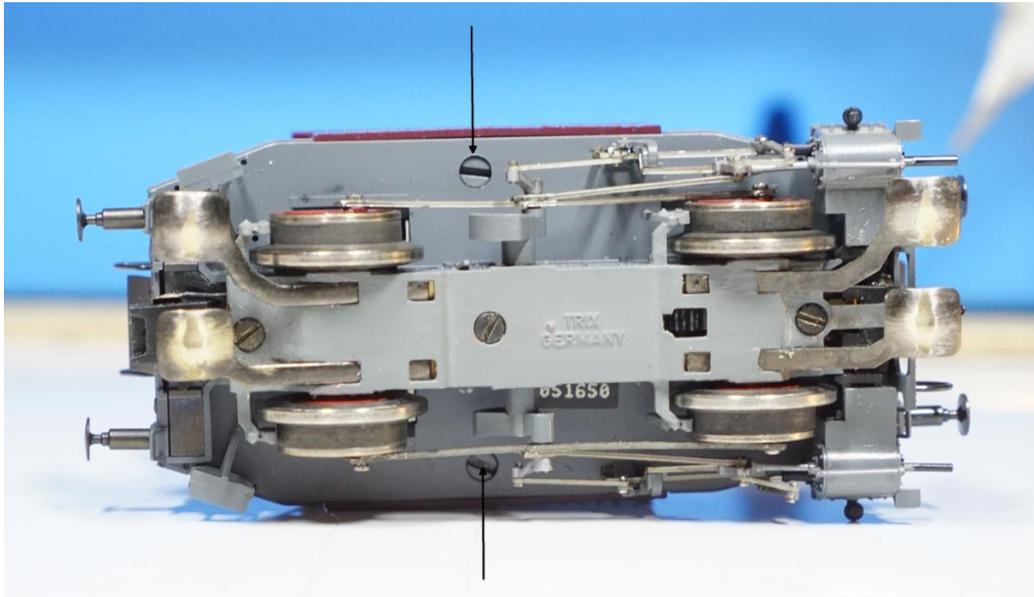
Auf der anderen stehen sie nach unten

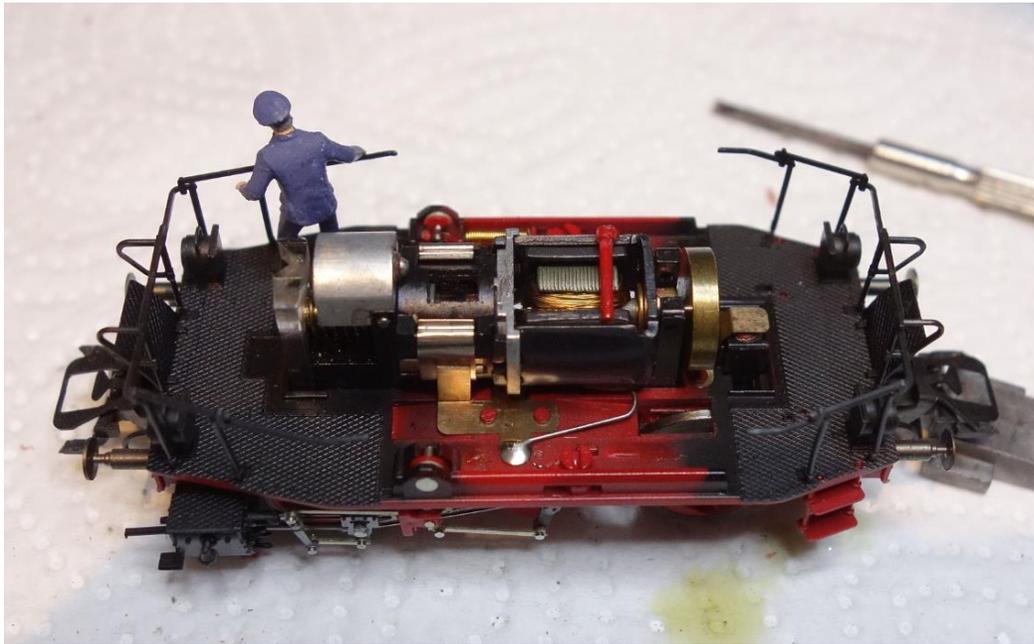




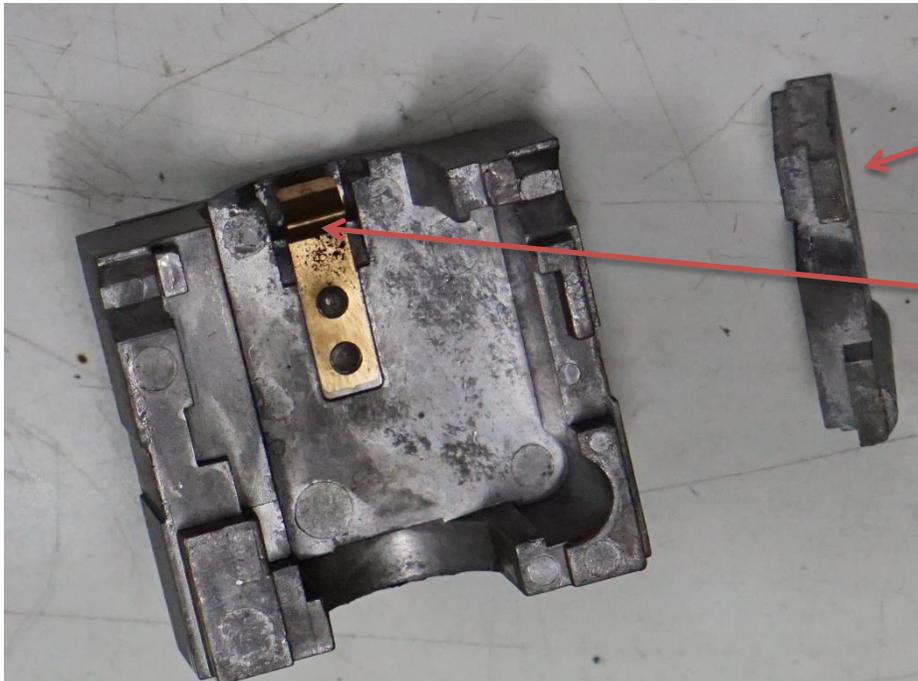
Die Geländer kann man einfach abziehen, ab besten mit einer kleinen Pinzette

Zwei Schrauben von der Unterseite werden um $\frac{1}{4}$ Umdrehung gedreht, um das Gehäuse freizugeben, so daß man es nach oben abnehmen kann



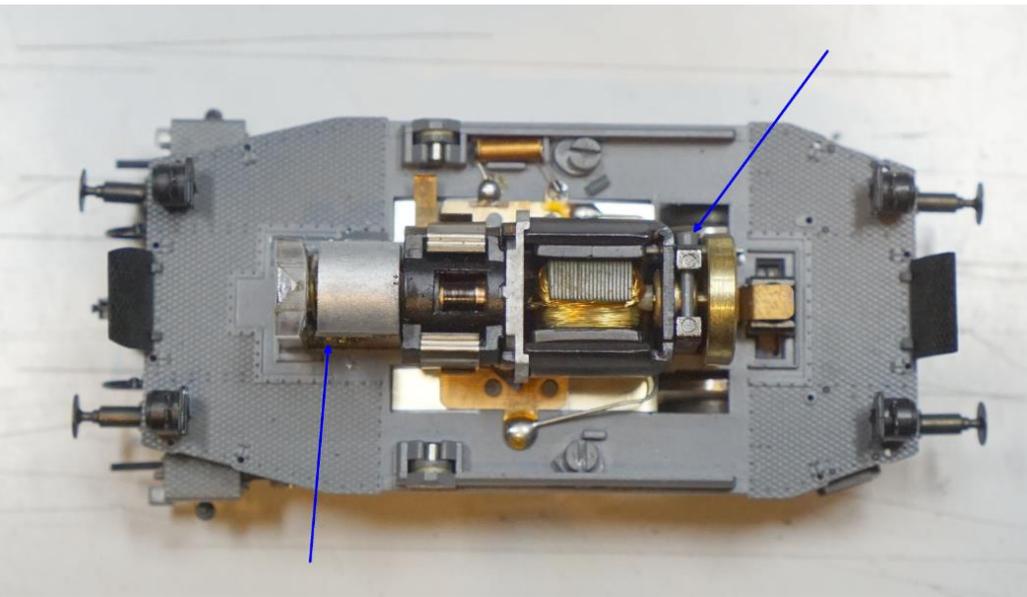


Wenn man nur die Motorlager ölen und die Schnecke schmieren möchte, kann man die Geländer auch nur oben am Gehäuse aushängen und auf dem Umlauf stehen lassen

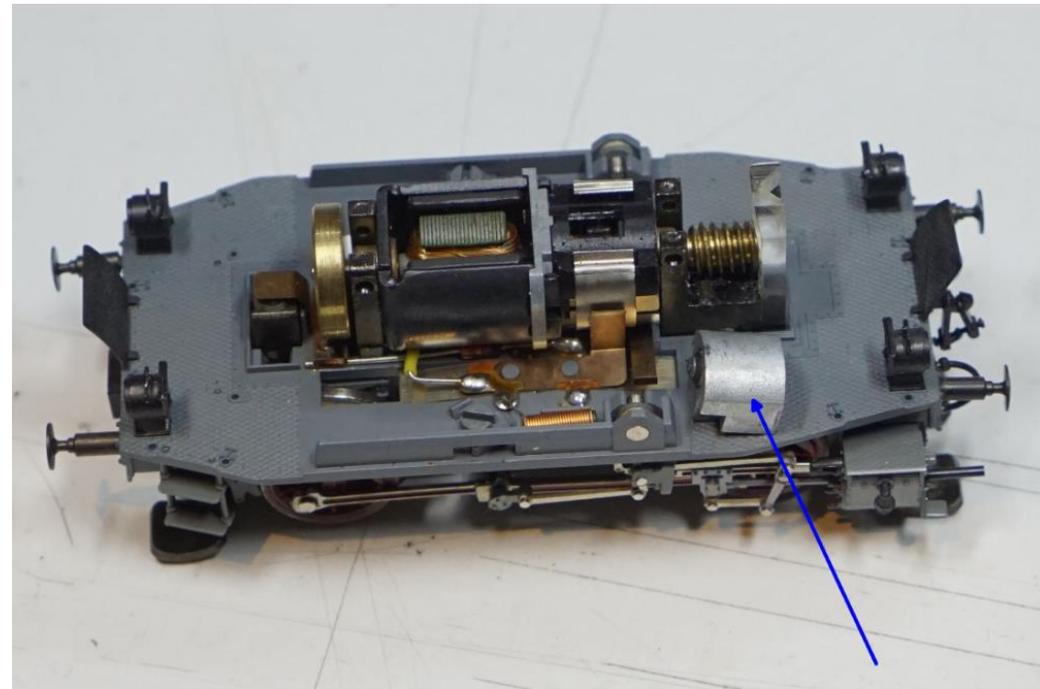
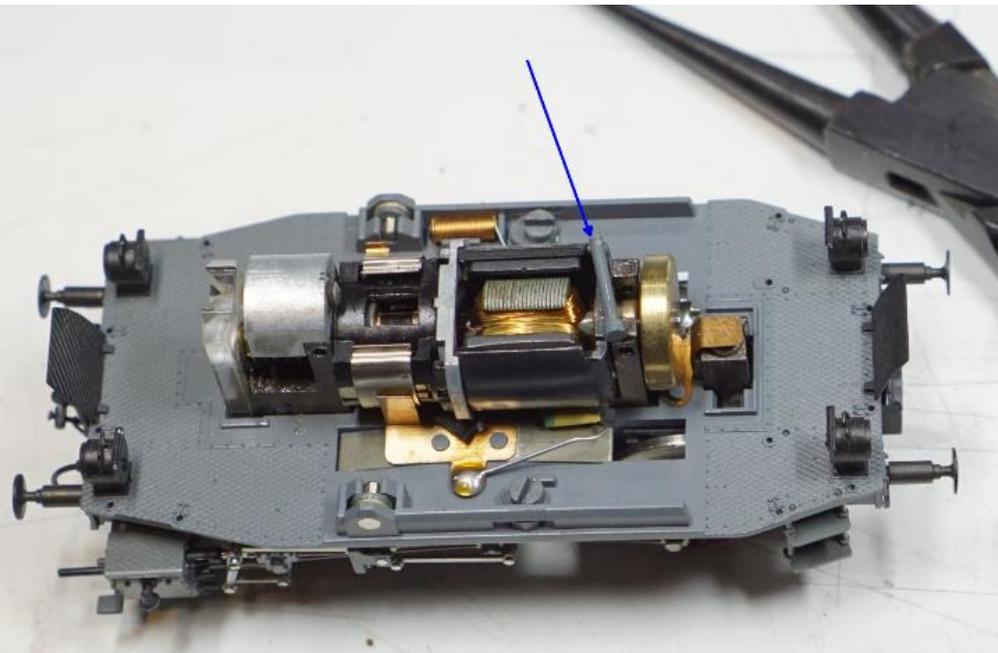
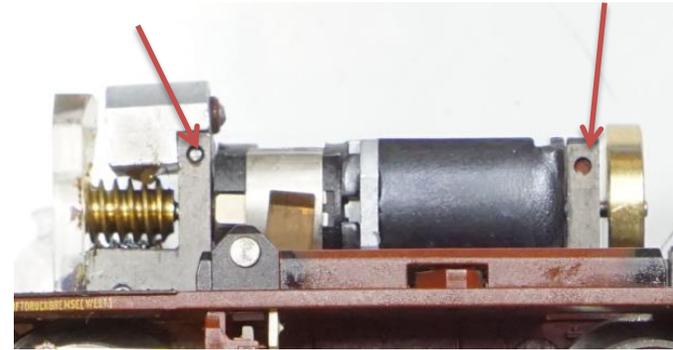


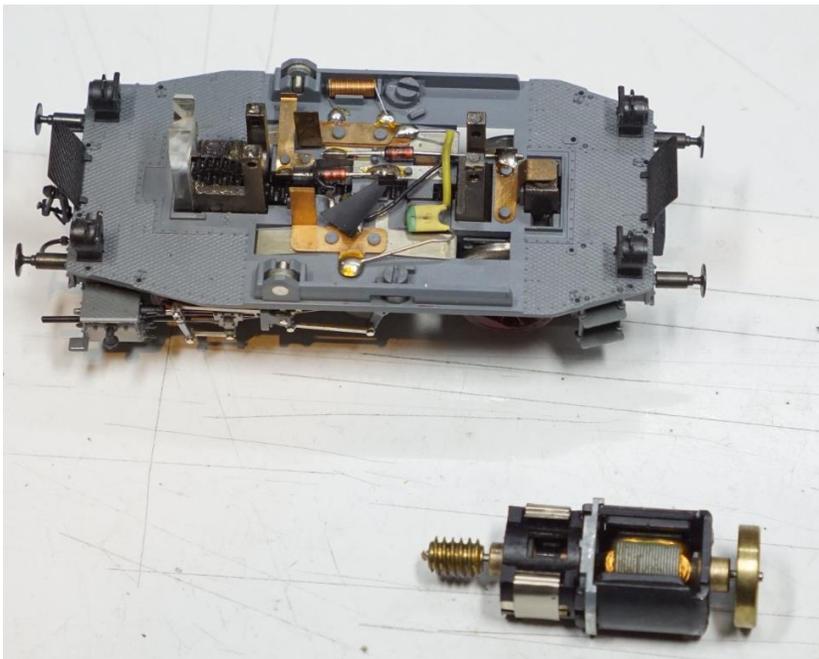
Das Ballastgewicht bleibt manchmal im Gehäuse hängen, manchmal steht es auf dem Umlauf. Auf einer Seite gibt es einen leicht herausnehmbaren Teil. Das ist optimal für einen Microdecoder

Diese Feder vorsorgt die vordere Lampe mit Strom (Pluspol, keine Rahmenmasse!)



Zwei Stifte, einer aus Metall, einer aus Kunststoff, halten den Motor. Der Metallstift hält auch das vordere Lampengehäuse mit der Steckbirne. Diese Stifte mit einem passenden Dorn austreiben. Dazu braucht man kaum Kraft

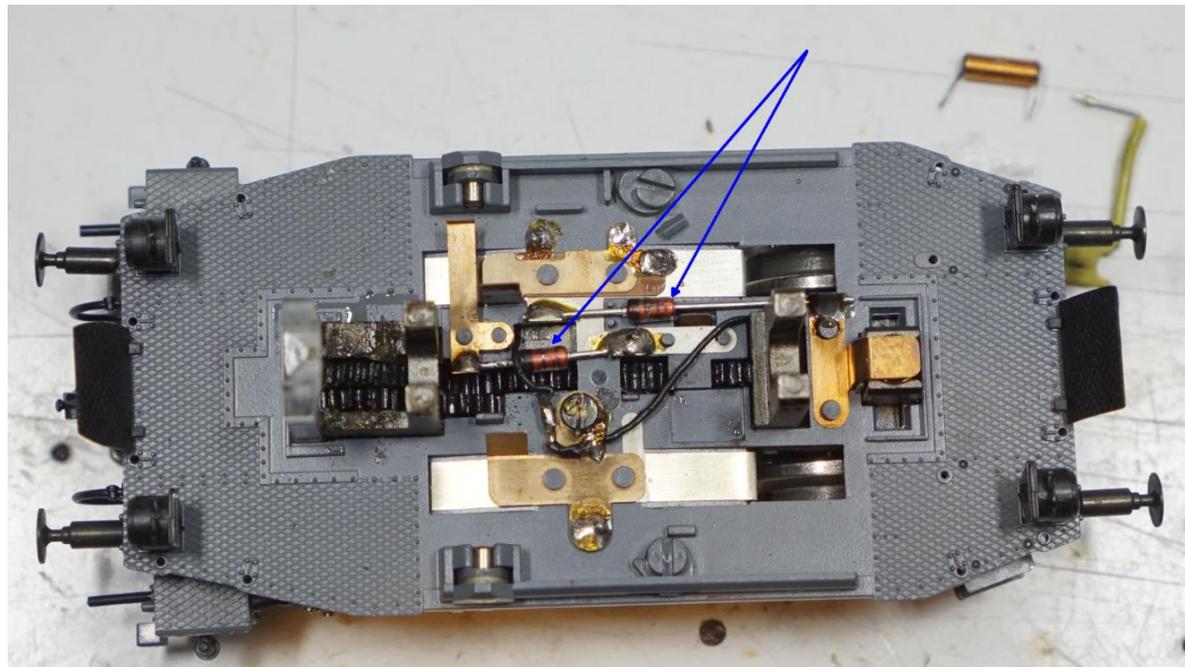


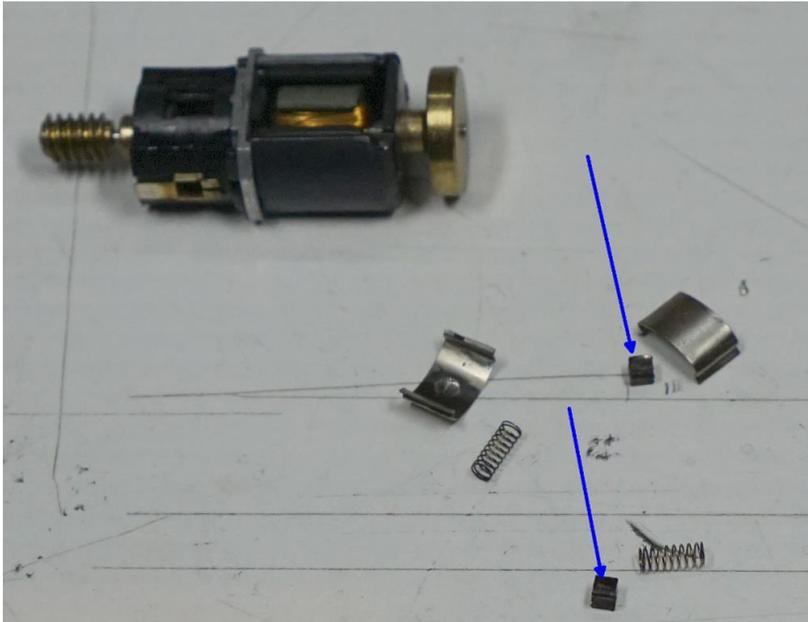


Nur für den Decodereinbau interessant:

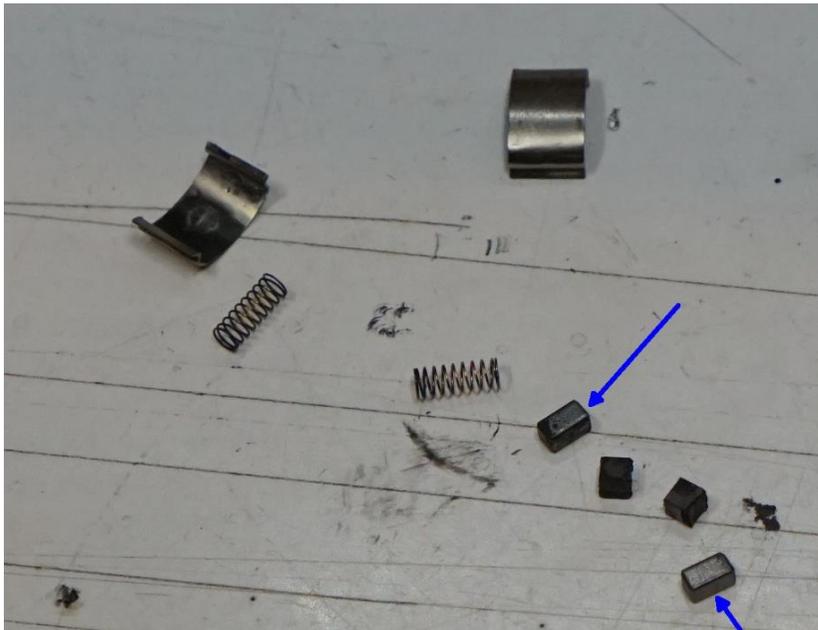
Das „Vogelfutter“ muß raus.

Die Entstörmittel werden ausgelötet, ebenso wie die beiden Dioden für den Richtungswechsel der Beleuchtung

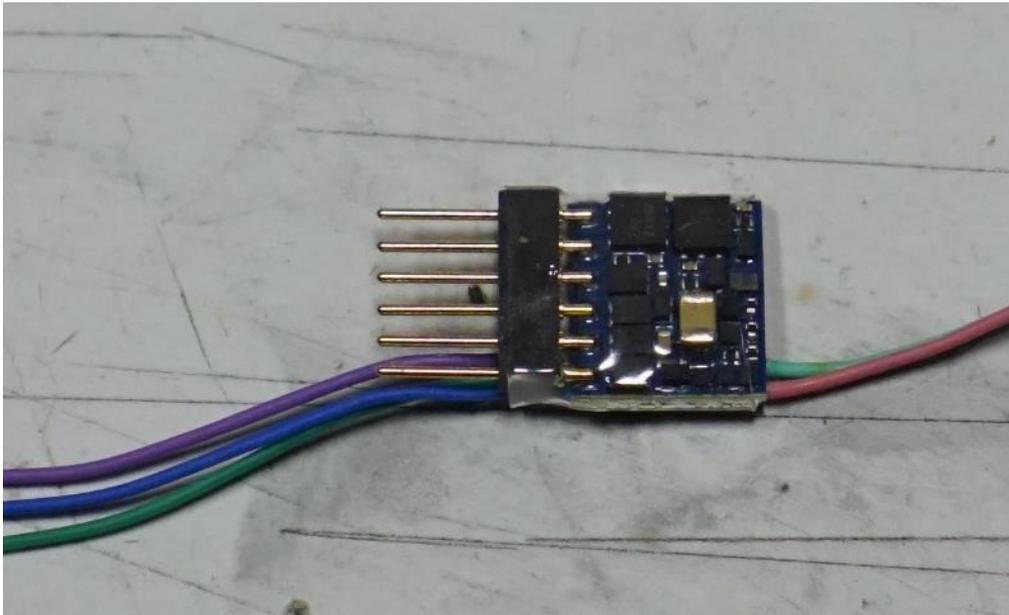




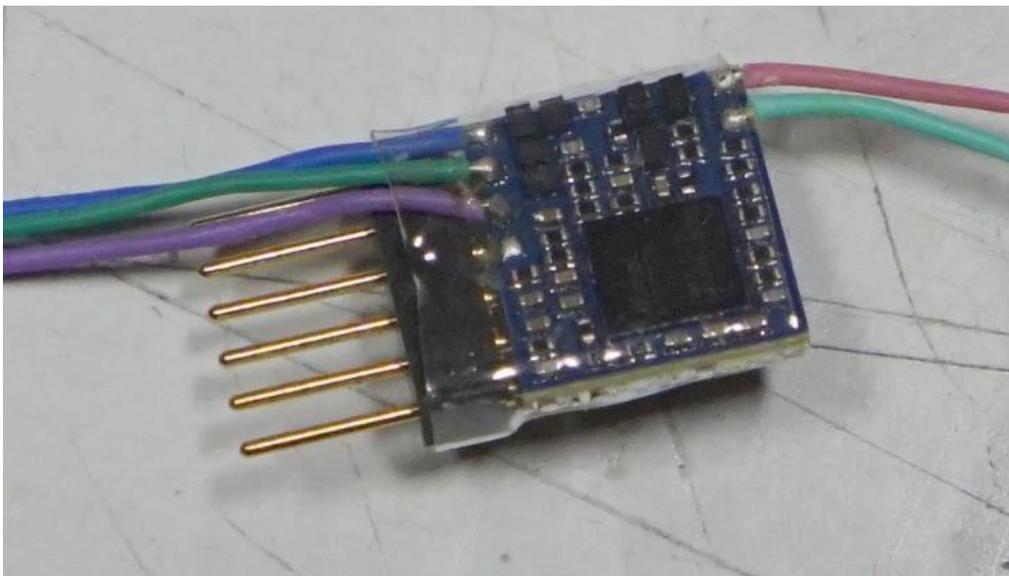
Die Motorkohlen sitzen hinter den beiden Clips aus Federblech. Sie sind nicht sehr langlebig

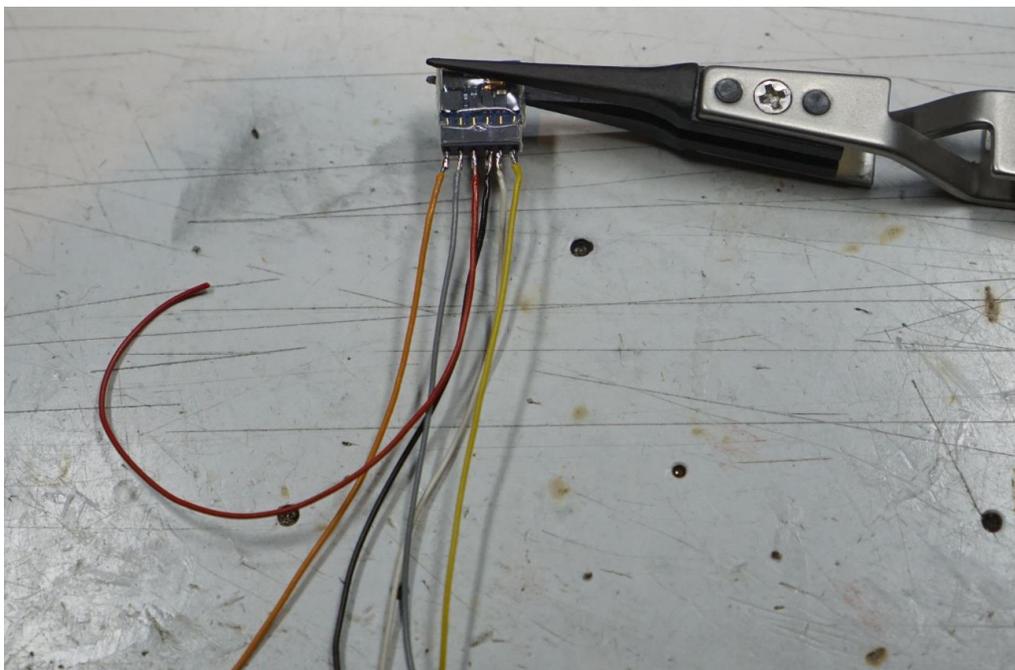


Hier sieht man neue dazu als Vergleich. Den Kanal für die Kohlen im Motor blase ich mit Druckluft aus und reinige den Kollektor vorsichtig mit einem weichen Holzspan



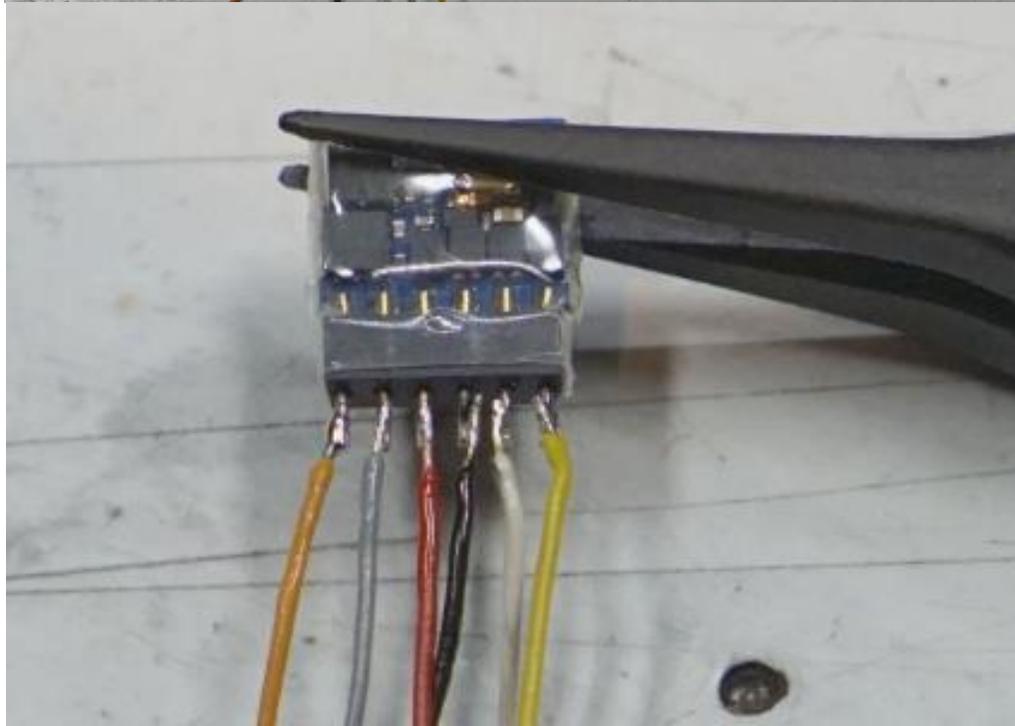
Aktuell konnte ich keinen LoPi 5 micro mit Kabelschnittstelle bekommen. Das ist aber kein Problem -> Da sie hier nicht benötigt werden, werden die AUX- Kabel abgenommen, die Pins des Normsteckers halbiere ich und verzinne sie sparsam. Bei Lötarbeiten am Decoder darf ein solcher Pin, oder ein Lötpad auf der Platine max. 1 Sekunde erhitzt werden. Deshalb ist hier eine gute Lötstation und eine Lötspitze von max 1 mm nötig. Die üblichen „HaushaltslötKolben“ und Pistolen legt man weit weg!!!



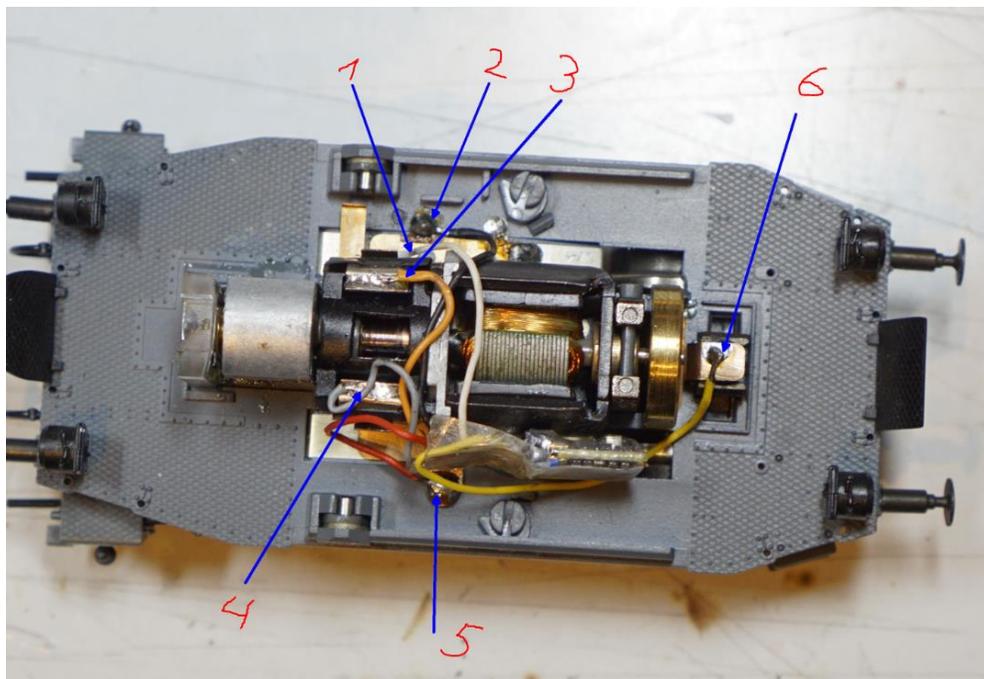


Kabelbelegung von links nach rechts:
orange und grau = Motoranschlüsse
rot und schwarz = Außenschiene und Mittelleiter
weiß = Licht vorne
gelb = Licht hinten

Das kann auch im Manual von ESU nachgelesen werden

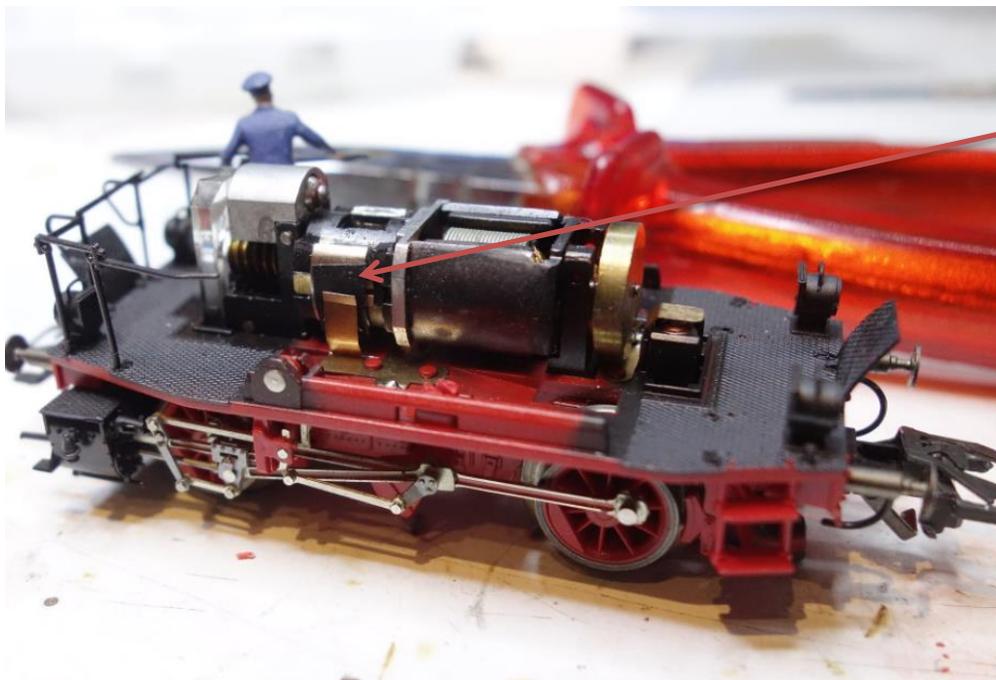


Es dar keinesfalls eine Verbindung zwischen den einzelnen Pins entstehen -> sauber arbeiten

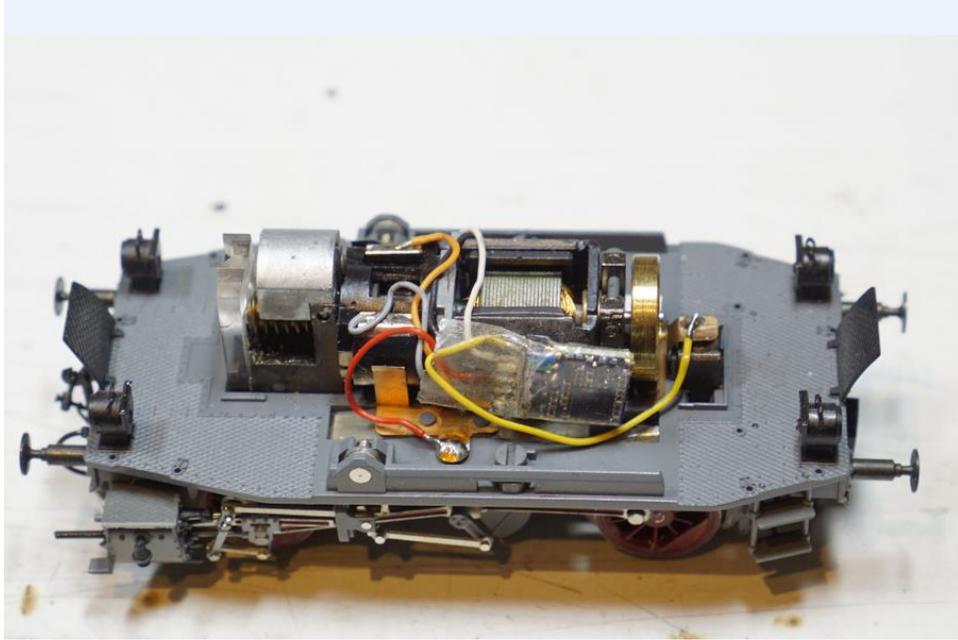


- 1 = Licht vorne
- 2 = Außenschiene (schwarz)
- 3 = Motorkontakt a
- 4 = Motorkontakt b
- 5 = Mittelschleifer
- 6 = Rücklicht

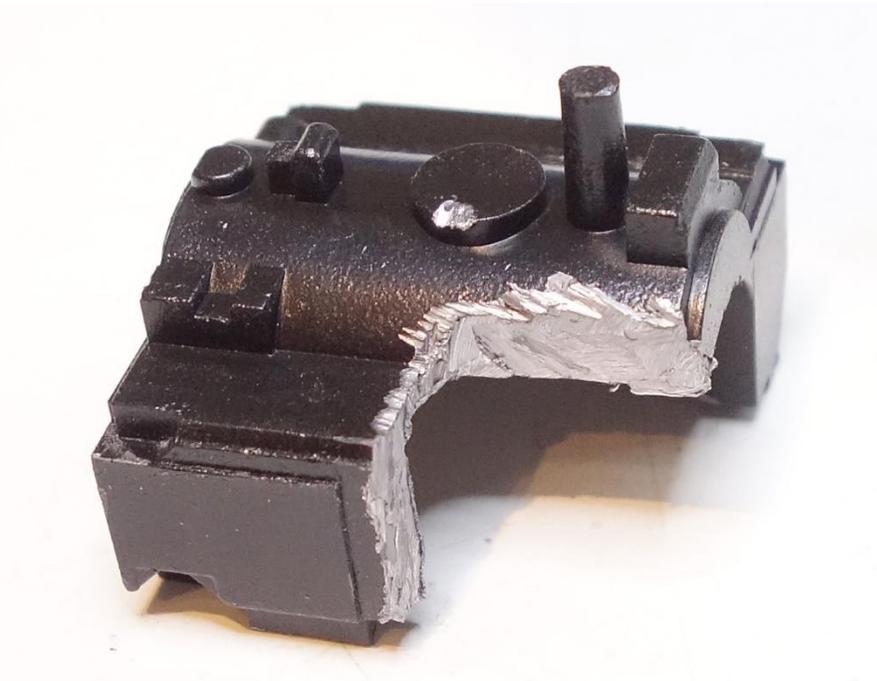
Wenn die Fahrtrichtung nicht zur Beleuchtung paßt, die beiden Motoranschlüsse tauschen.



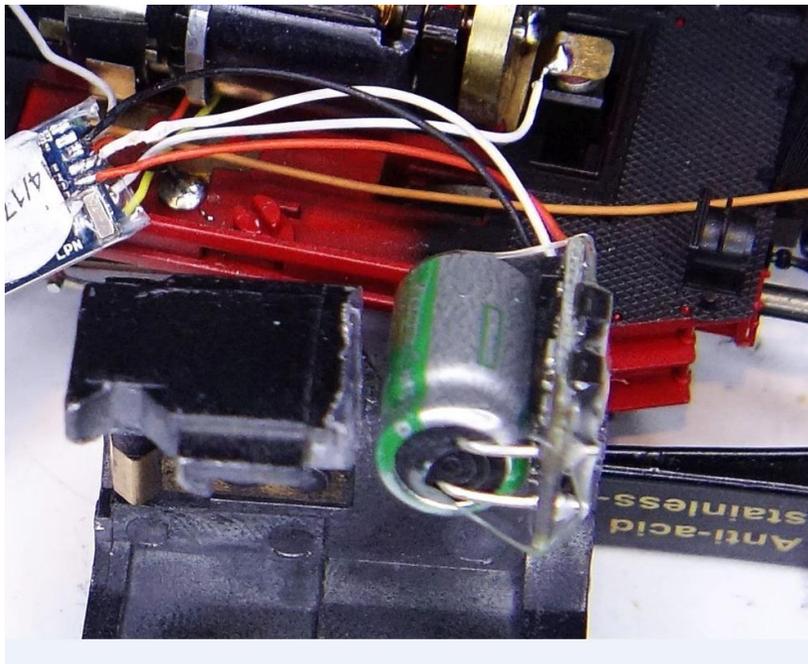
Ganz wichtig: Die beiden Kontaktfedern von den Gleisen zum Motor müssen vom Motor mit Isolierband, o.ä. getrennt werden – Sonst wird der Decoder zerstört!!



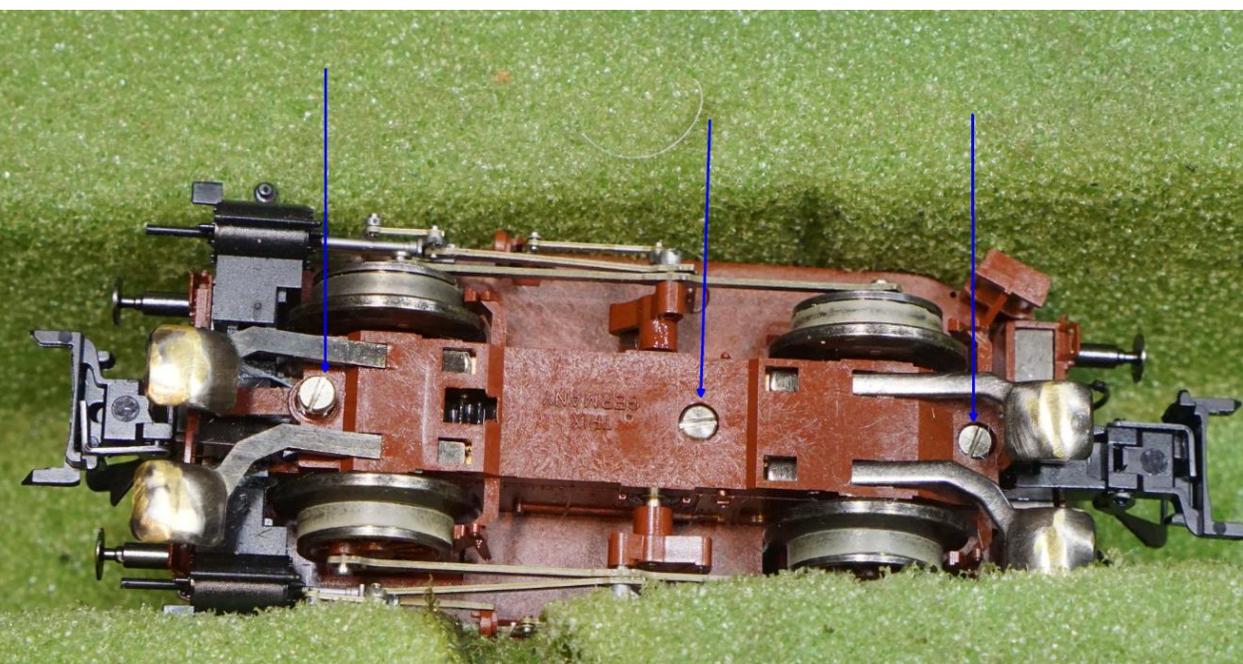
Wenn man nur den einfachen Microdecoder verbaut, kann man nun einfach das Pallastgewicht ohne das vorn bezeichnete Einsatzstück darüber stülpen. Dann sieht man von außen keine störenden Kabel im Führerstand



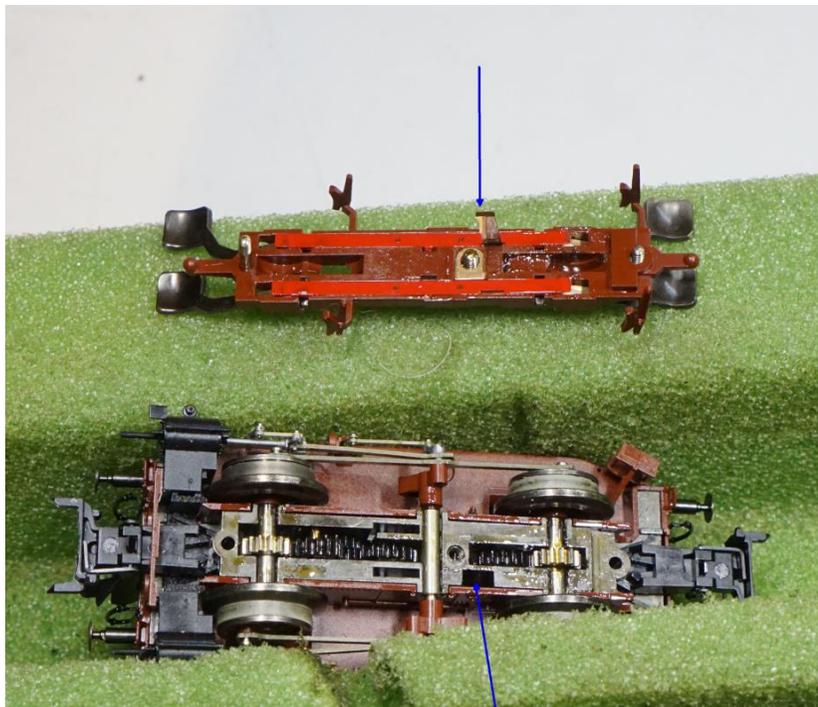
Will man noch ein Powepack installieren, braucht man mehr Platz und man muß ein Stück aus dem Ballast heraus sägen



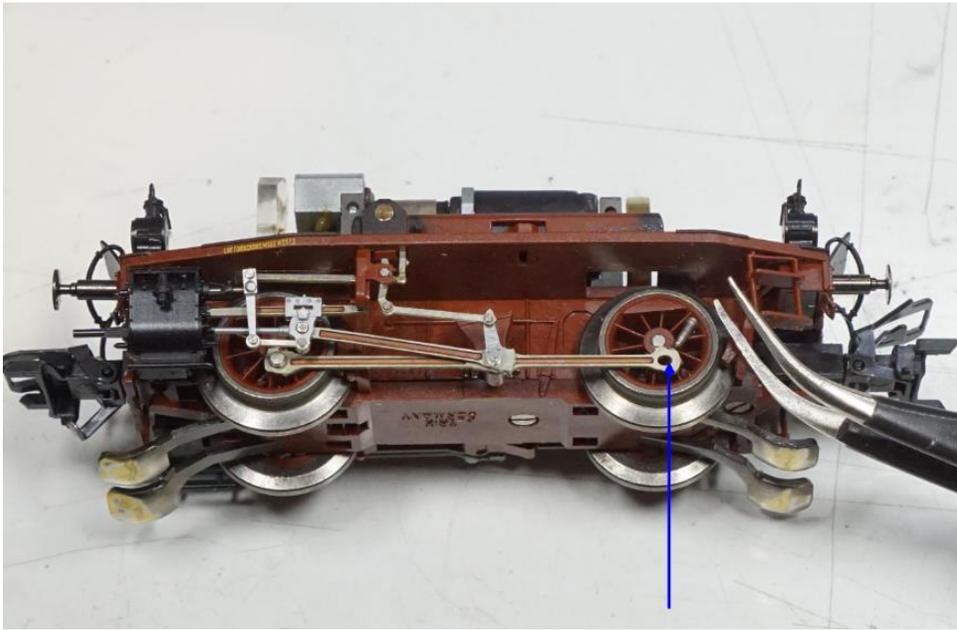
In die Aussparung paßt dann das Powerpack.
Für die Einrichtung ist der „Programmer“ von ESU unverzichtbar. Man stellt die Zeit, welche das Powerpack überbrückt, auf ca. 2 Sekunden ein. Dabei wird die Beleuchtung nicht mit versorgt. (weitere Details findet man im Manual)



Drei Schrauben halten die Bodenplatte mit den Schleifern. Die mittlere ist kürzer, als die äußeren



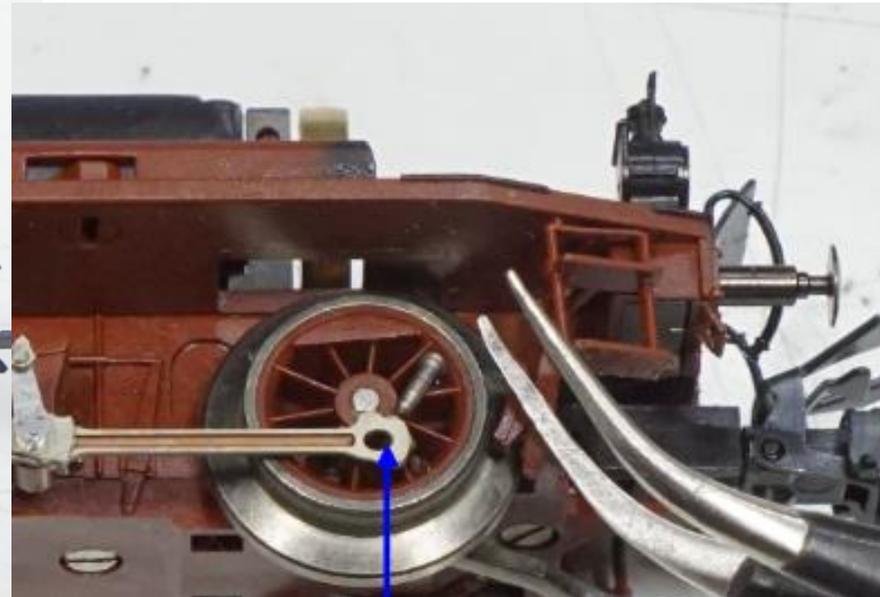
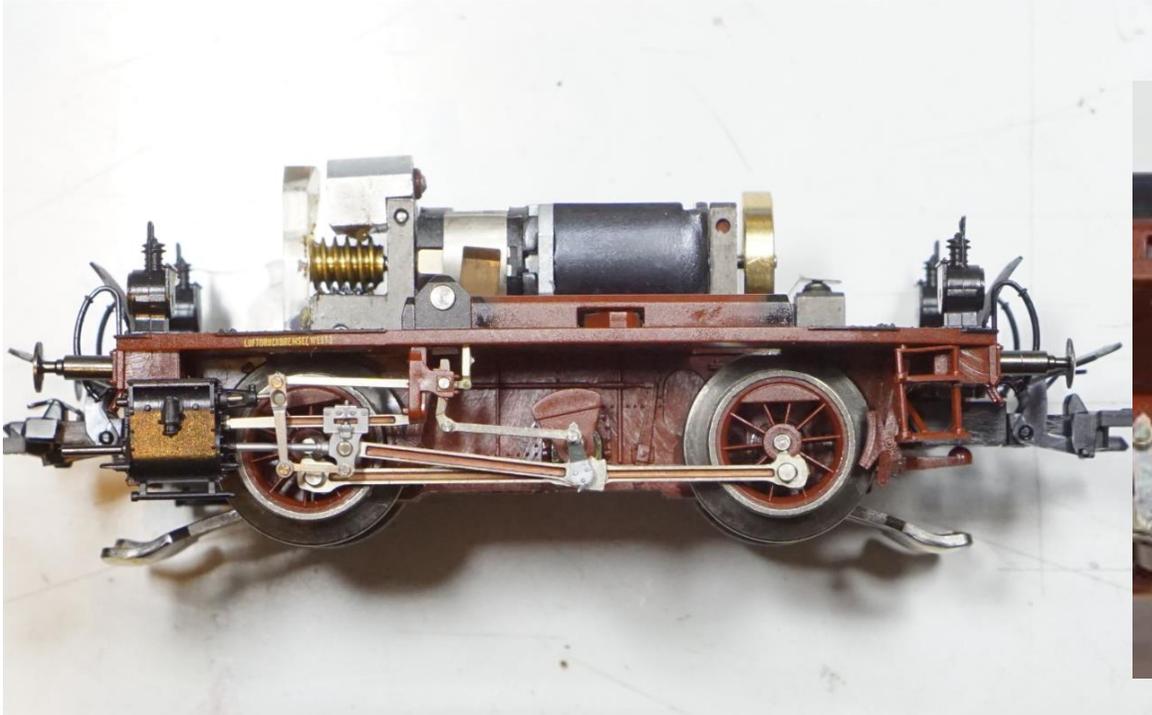
Die Kontaktfeder nicht verbiegen und bei der Montage in diese Ausparung wieder einführen



Nur für den Wechsel der Haftreifen muß man die Kuppelstangen lösen. Die Stifte sind nur gesteckt, nicht geschraubt!

Ich fasse mit einer gekröpften Pinzette unter das Auge der Kuppelstange und hebel so den Stift ein Stück heraus, bevor ich ihn von außen mit einer kleinen Zange fasse.

Das untere Bild zeigt, daß die Räder und die Blindwelle genau fluchten müssen



Ersatzteile Ton Jongen:

43 2201 89 Geländer vorne und hinten Set € 5,00

TE 3885 40 Leuchtstab vorne p st. € 1,40

TE 3885 50 Leuchtstab hinten p st. € 1,80

TE 3888 80 "Lampe" für 32201 p st. € 1,80

TE 4479 00 "Lampe" für 322.. p st. € 1,80

TE 3889 00 Trittbrett vorne p st. € 1,20

TE 3889 00 Trittbrett hinten p st. € 1,20

TE 3886 90 Zylinderhalterung p st. € 9,10

TE 3887 70 Kupplungshalterung vorne Elektr. p st. € 2,90

Haftreifen und Motorbürsten bei Ton Jongen erfragen