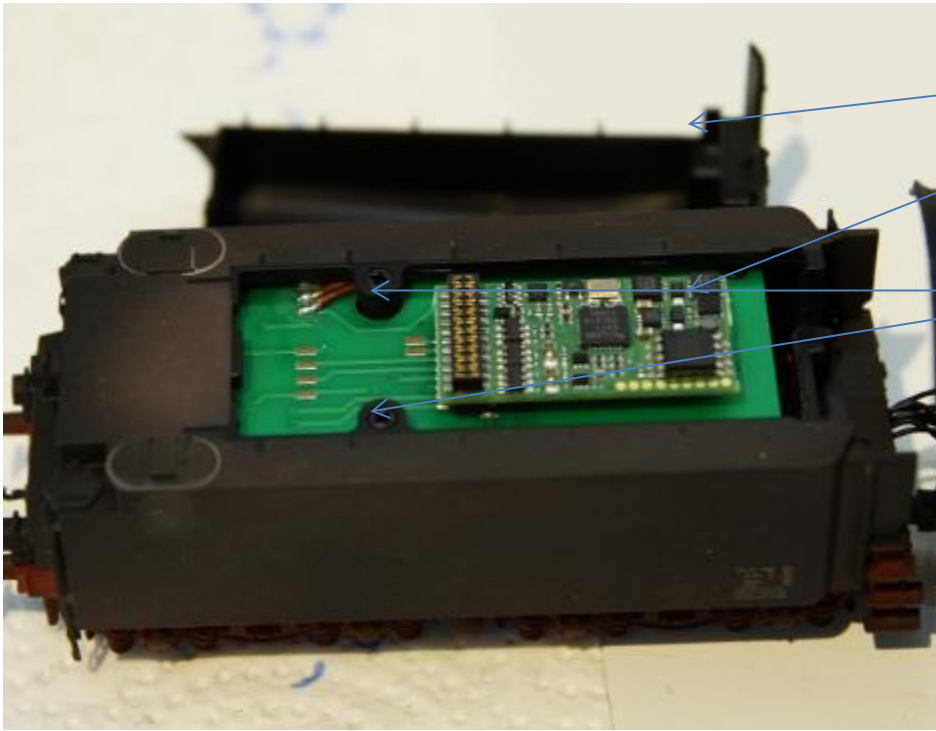


BR41, TRIX H0 22928 für EXPRESS

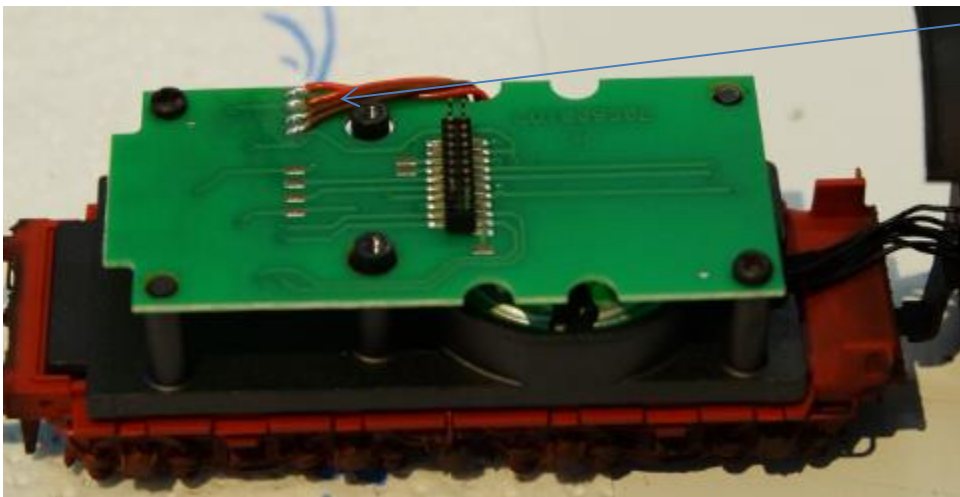




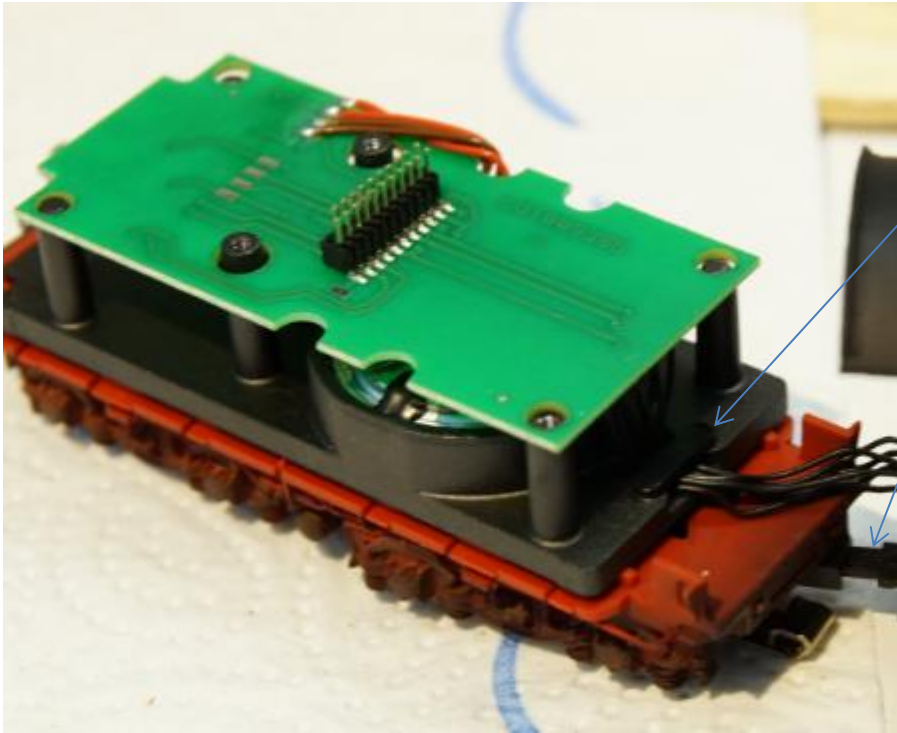
Der Kohlenkasten am Tender ist aufgeclipst und wird einfach abgezogen

Der Decoder wird von der Schnittstelle gezogen

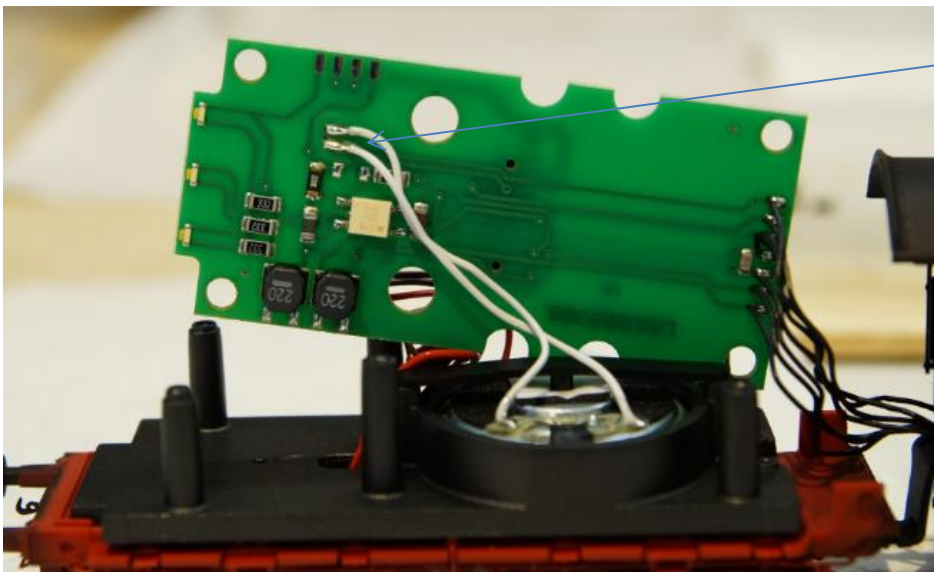
Die beiden Schrauben halten das Tendergehäuse



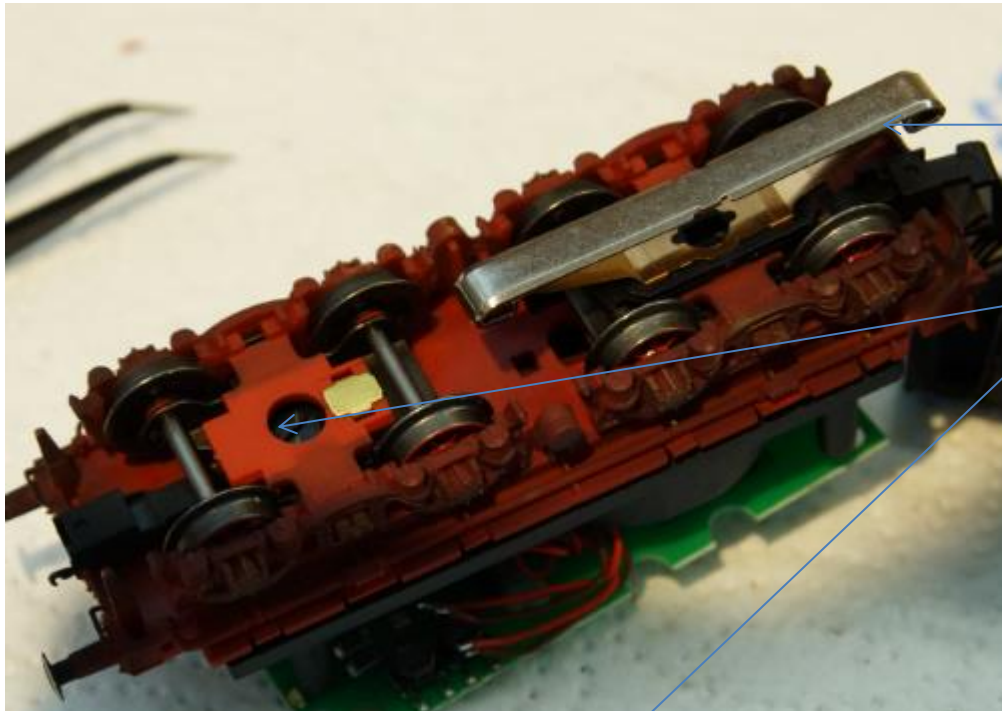
Diese vier Kabel sind die Anschlüsse von den Tenderdrehgetellen (Räder und Mittelkontakte)



Die Kabelbrücke vorsichtig abhebeln
Die Tenderkupplung aus dem NEM- Schacht ziehen



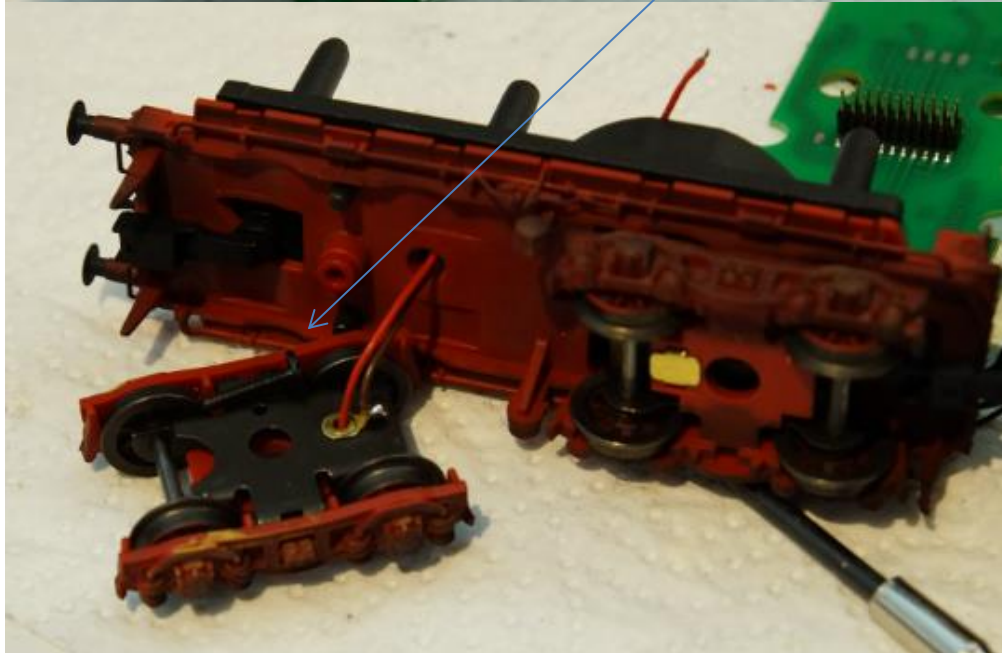
Lautsprecherkabel ablöten

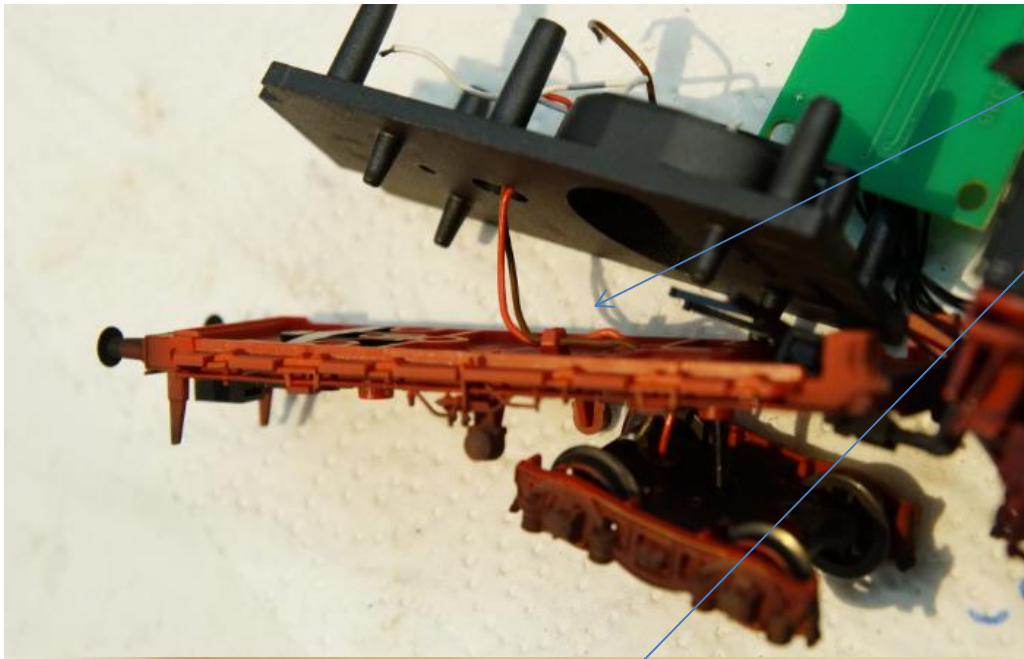


Der Schleifer war nur für einen Funktionstest eingeklippt – Hier sitzen ab Werk die Radschleifer für die isolierten Räder -> entfernen

Diese Schrauben halten die Drehgestelle.

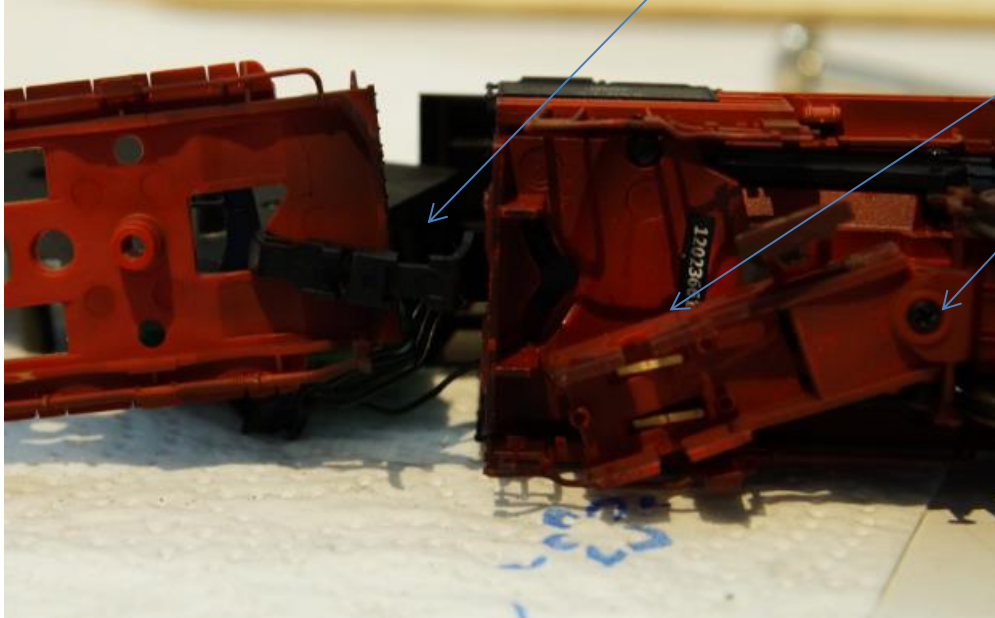
Die Kabelführung beachten





Die Kabelführung des vorderen Drehgestells

Die Kupplung abziehen.

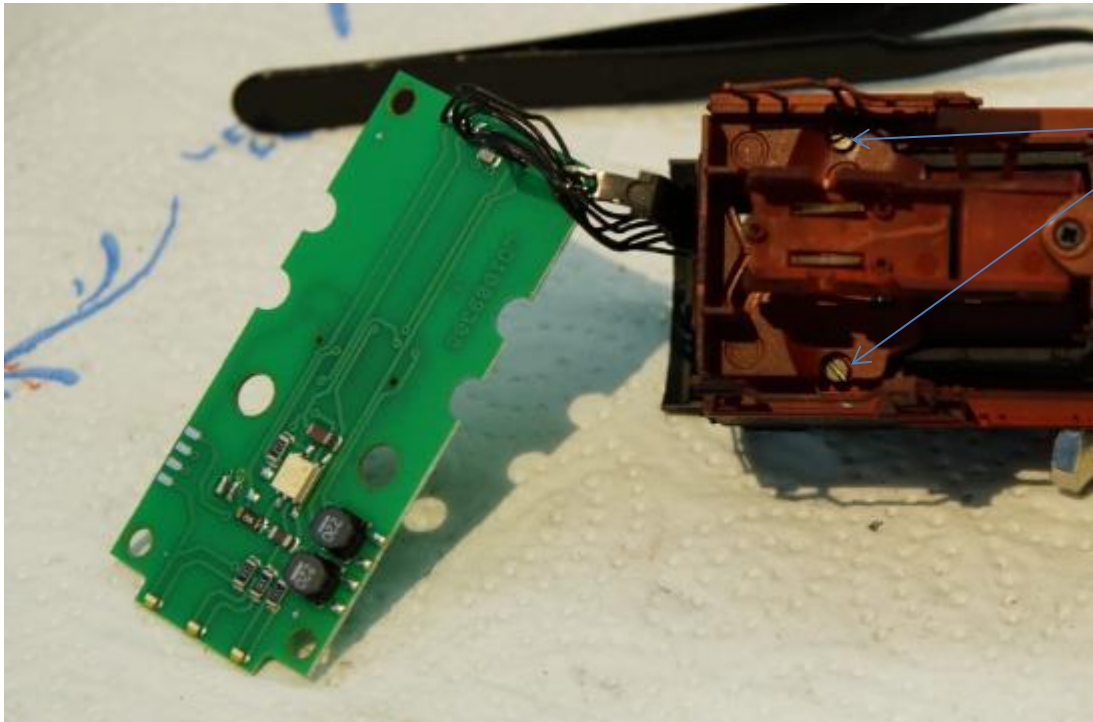


Die Achse des Nachläufers ist bereits entnommen.

Diese Schraube hält den Nachläufer am Rahmen



Die Kupplungskulissen können einfach ausgehängt werden.



Die Platine lasse ich am Kabelbaum hängen.

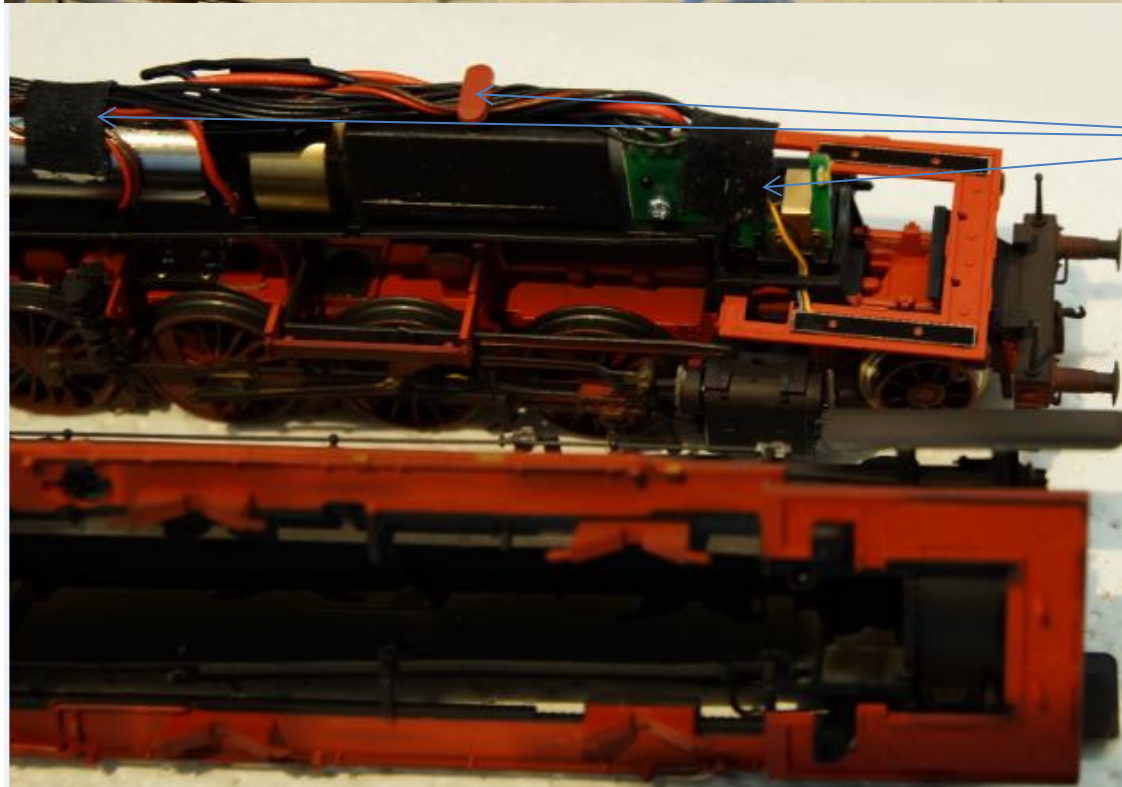
Diese beiden Schrauben halten das Gehäuse der Lok hinten



Diese beiden dunklen Schrauben halten das Gehäuse vorn.

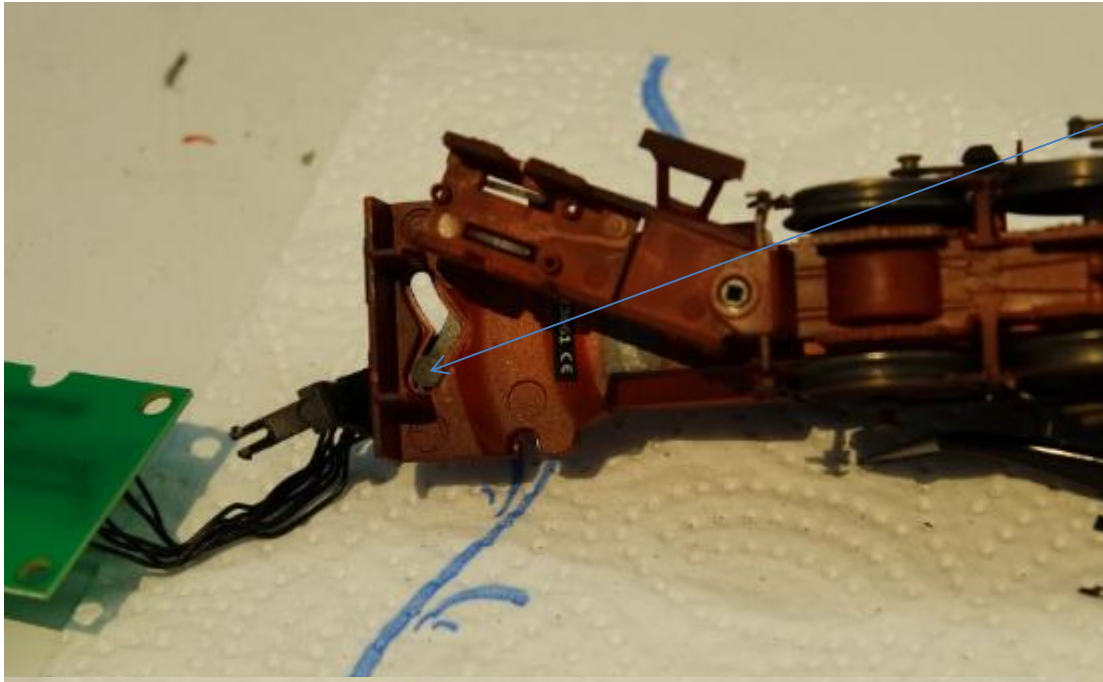
Die mittlere Schraube hält den Vorläufer

Die silbernen Schrauben halten die Zylinder – jetzt noch nicht lösen!



Die Klebepads und die Kabelbrücke werden als nächstes entfernt.

Der Klebepad auf dem Motor ist später bei der Montage sehr wichtig. Sonst kann sich der Motor im Betrieb verdrehen.

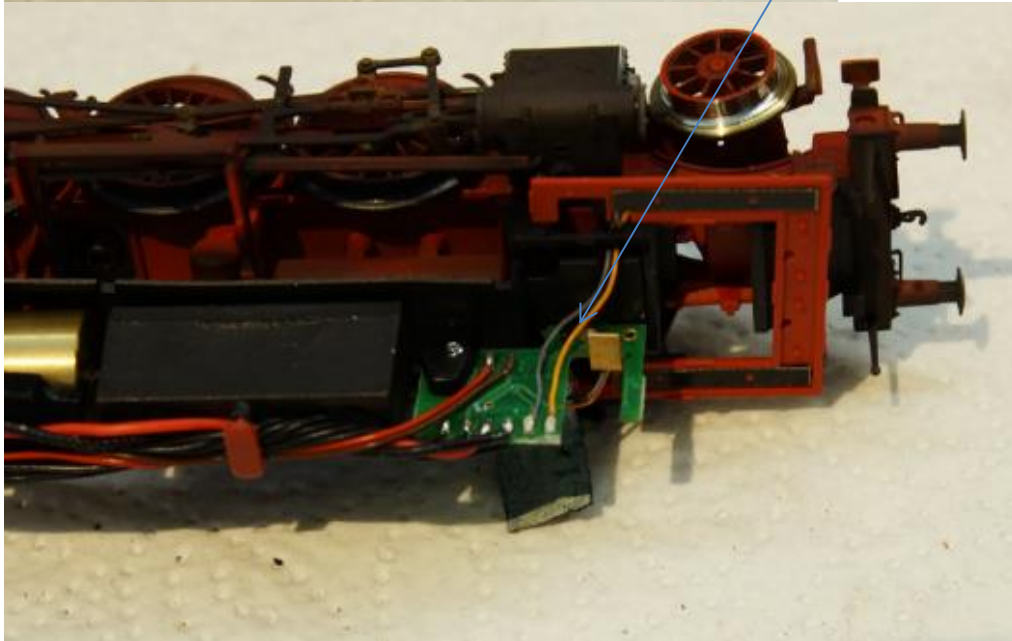
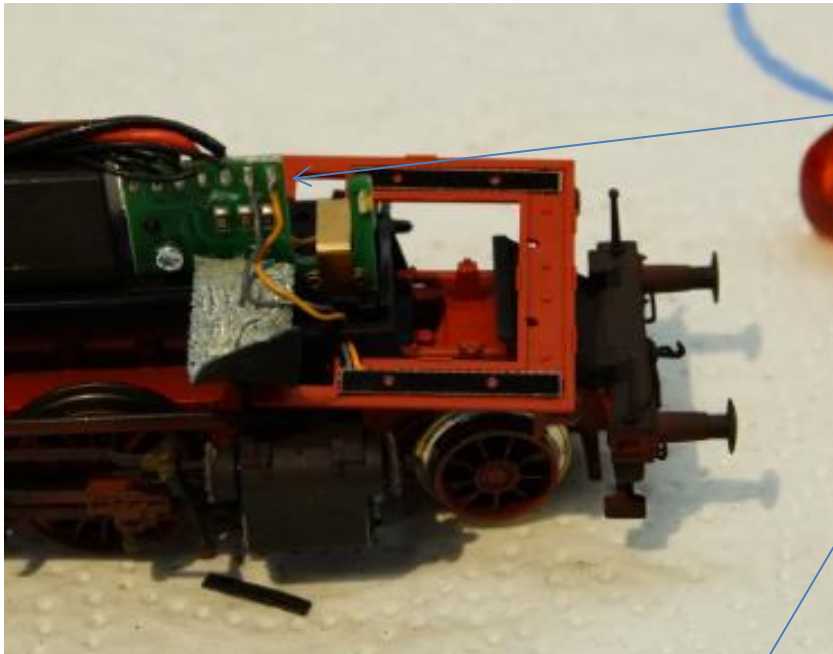


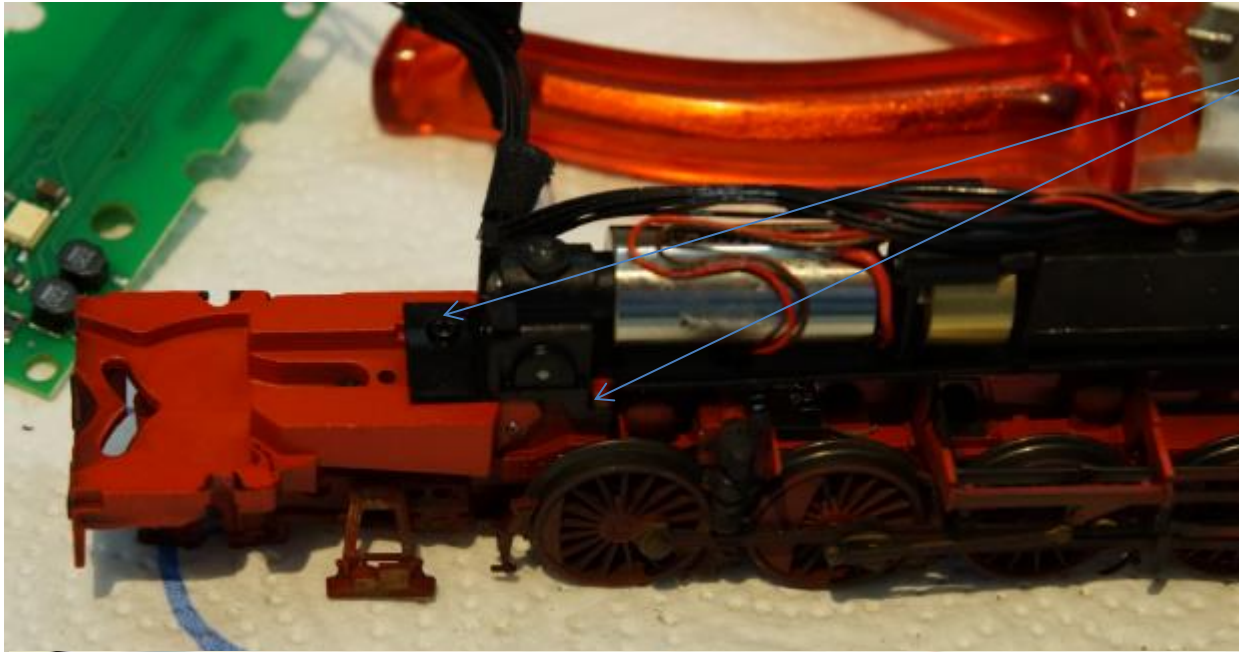
Dieser Stift muß vorsichtig ausgehebelt werden, um die Kupplungskulisse entnehmen zu können



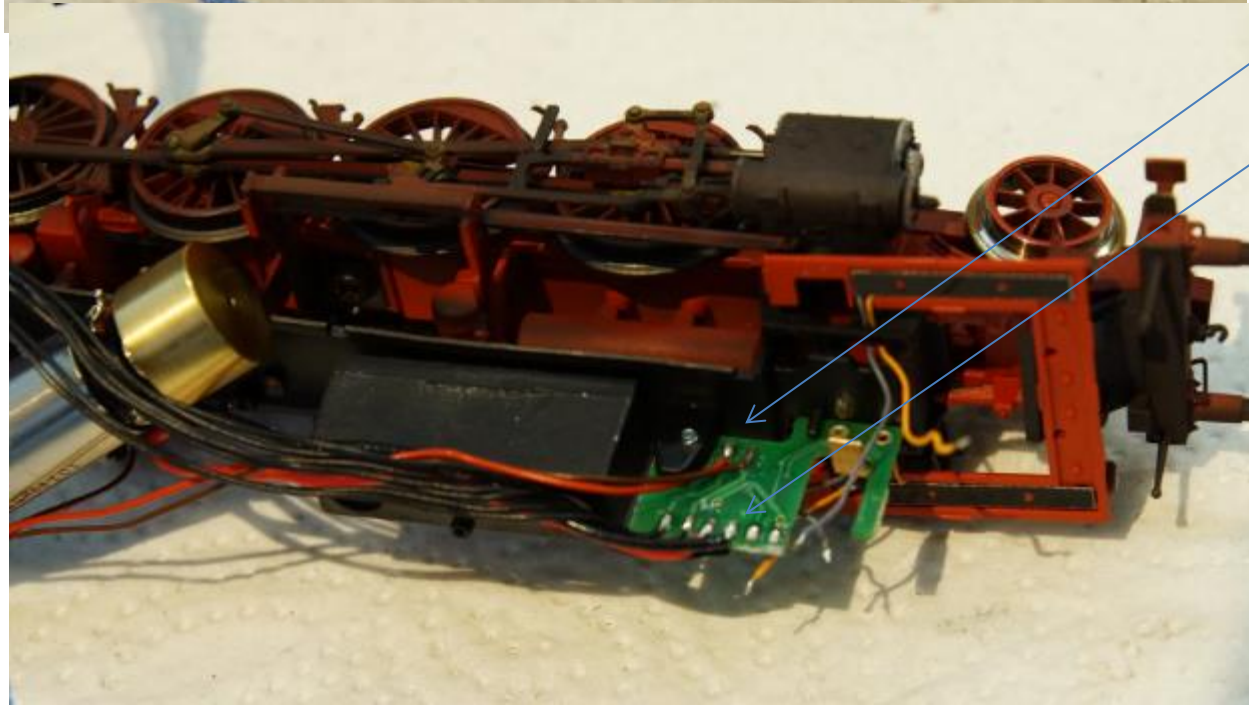
Auch die Feder auf der Oberseite muß ausgehängt werden

Die Kabel der Frontbeleuchtung werden
beidseitig abgelötet

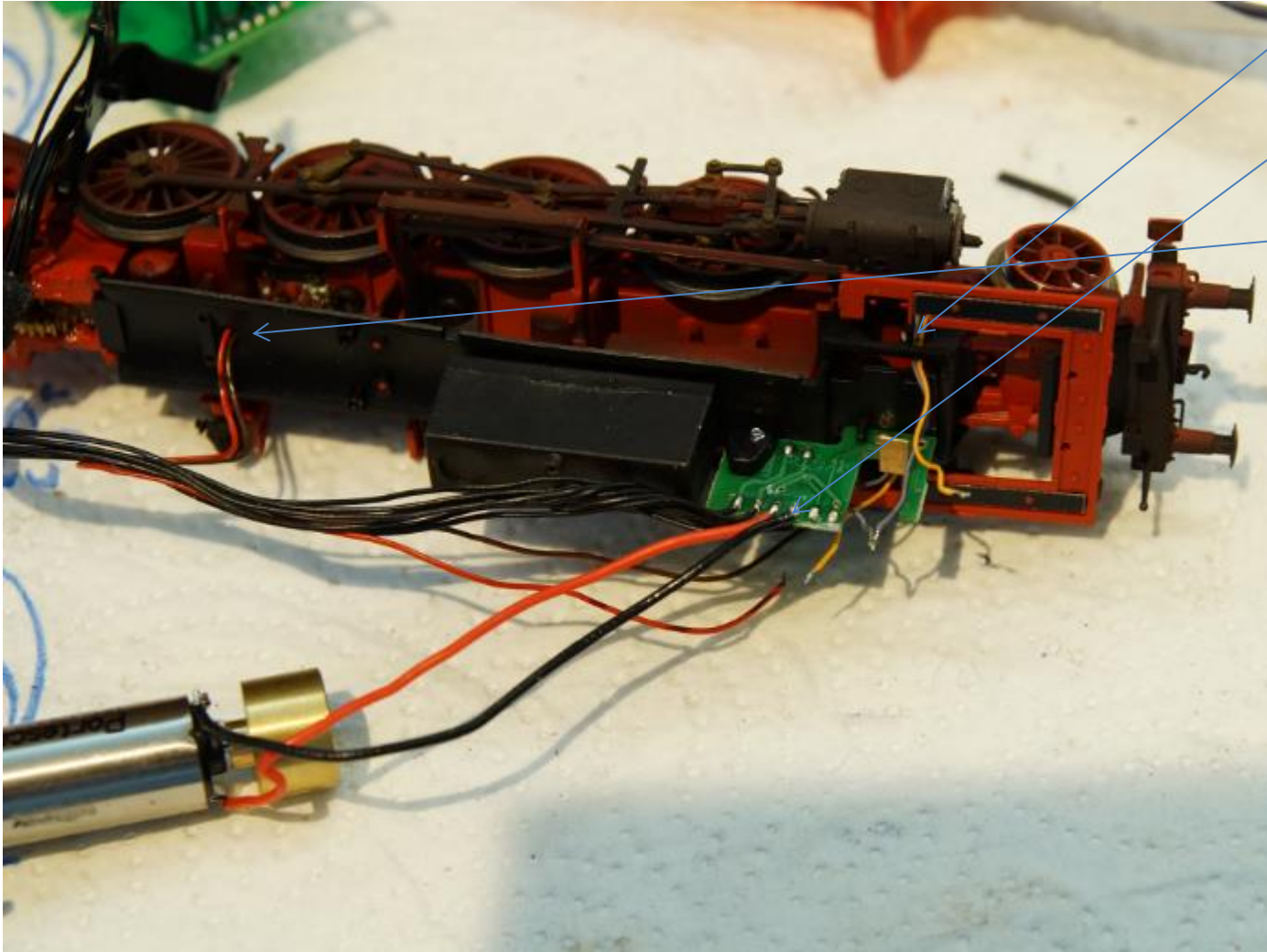




Diese Schraube hält Die Motor/
Getriebeeinheit
Hier auf die Rastnasen achten ->
Einheit nach hinten schieben, wenn die
Schraube gelöst ist



Die Kabel der Radschleifer
Motorkabel ablöten



Hier nochmals die
Kabelführung der Beleuchtung,

Die Motoranschlüsse

Kabelführung der Radschleifer

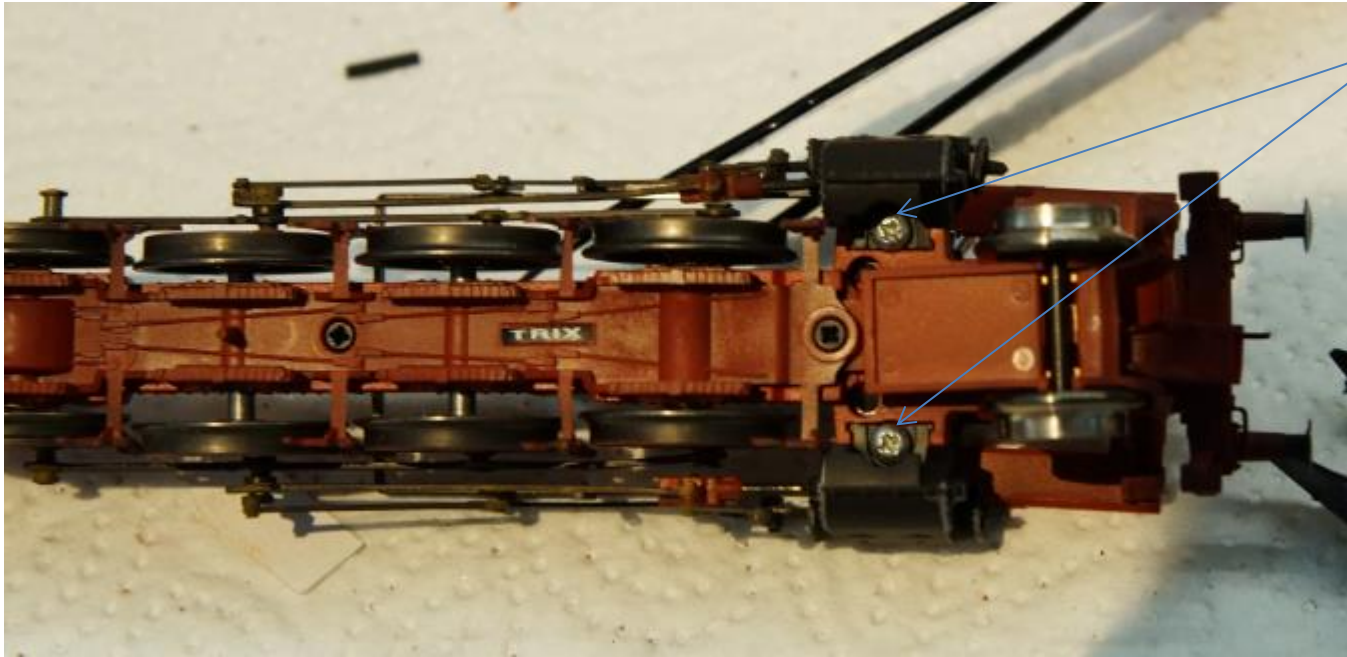


Diese Einheit lege ich als Ganzes zur Seite



Die Radschleifer.

Diese Schraube hält die Gestängeträger. Darunter sitzt eine Isolierscheibe!
Unter den Auflagen der Gestängeträger liegt eine rote Isolierplatte



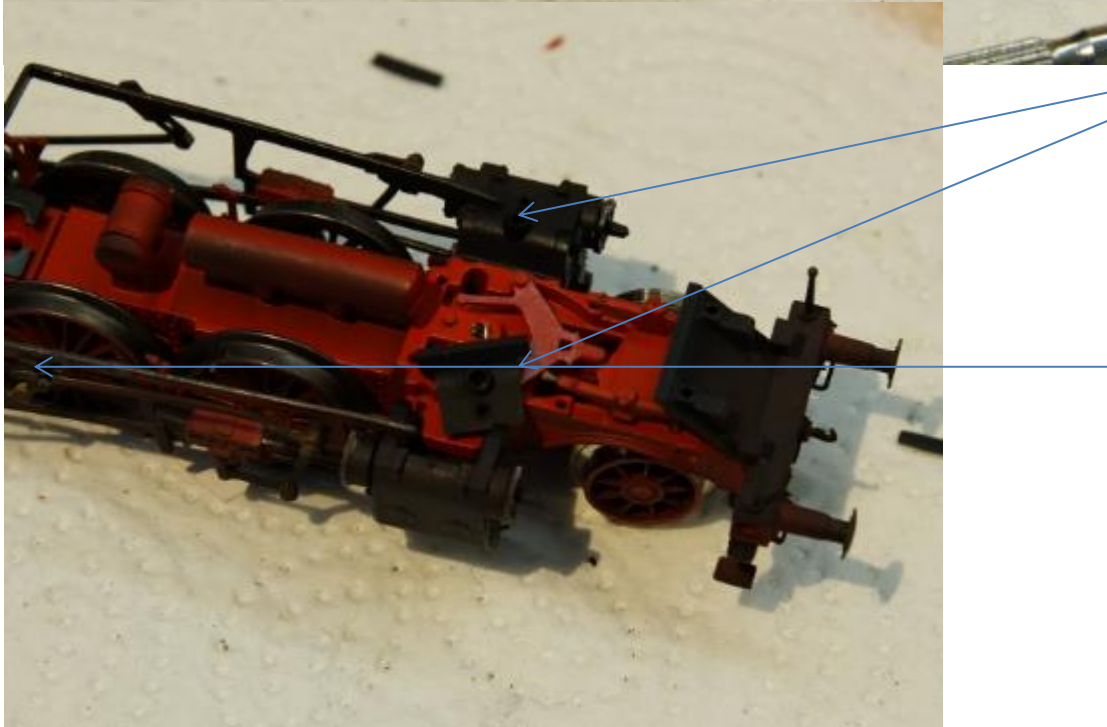
Jetzt die Zylinderschrauben
ausdrehen



und den Rauchkammerträger
ausclipsen



Die Abdeckung der Kulissee



und der Zylinder abnehmen

Dann kann man die Steuerungen mit den Zylindern komplett aushängen und zur Seite legen.

Die Gegenkurbeln in den Treibrädern sind aus Kunststoff und sehr empfindlich. Ich heble sie aus, indem ich mit einem kleinen Schraubendreher unter die Treibstange fasse und diese nach außen drücke



Die Isolierplatte der Gestängeträger nicht verlieren und die genaue Ausrichtung beachten!

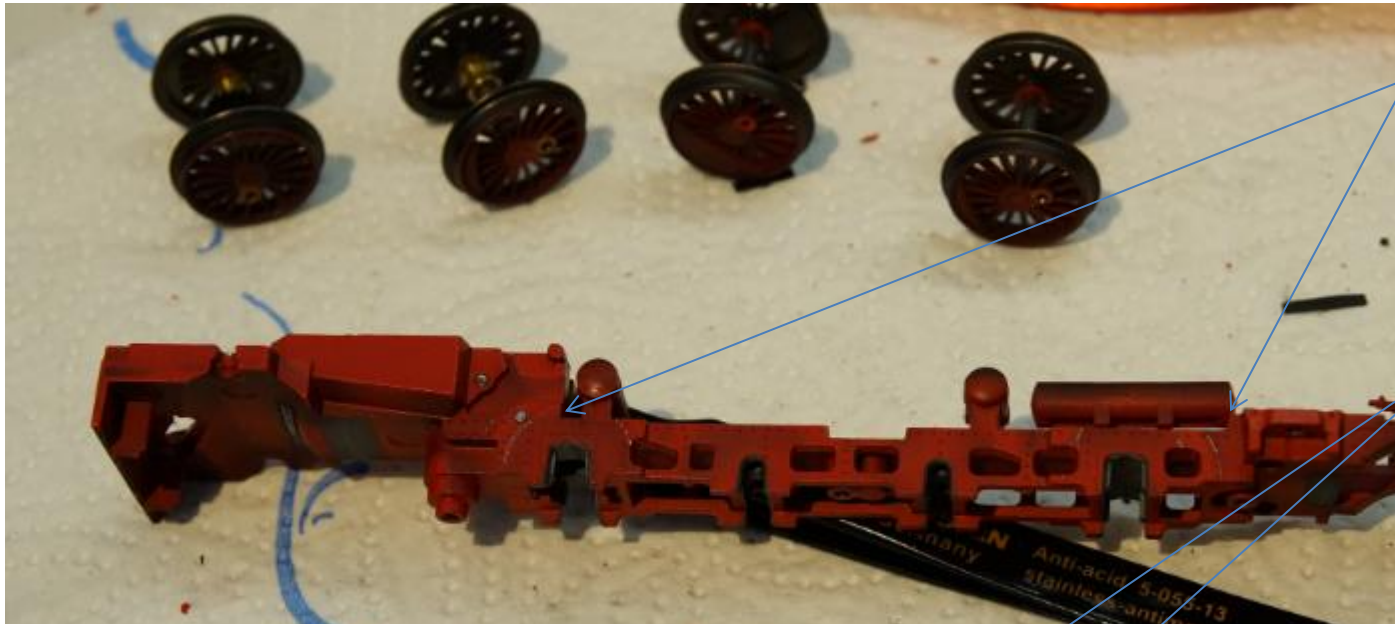


Vorläufer und Kulisse sind ausgehängt.

Die Treibstangenschrauben sind unterschiedlich lang. Ich lege sie entsprechend ihrer Position an der Lok auf zwei Streifen Papierklebeband ab.

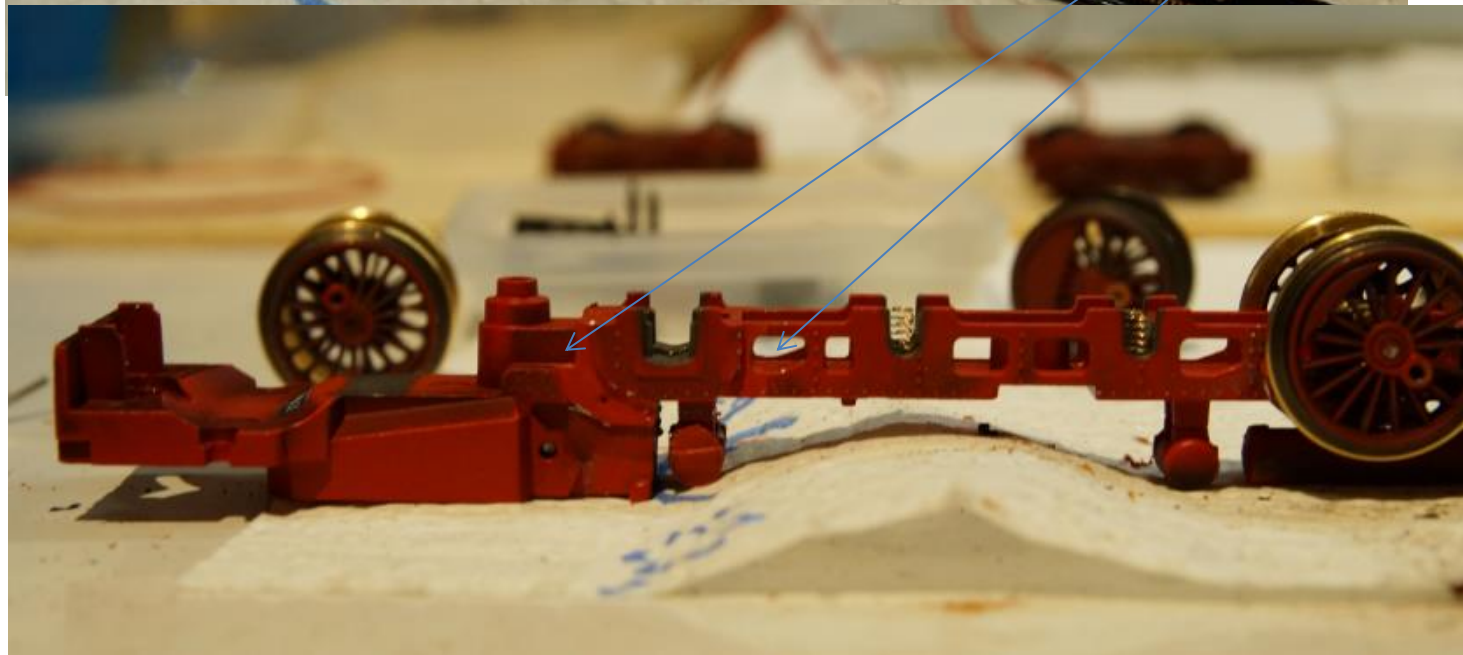


Die vier Federn unter den mittleren Achsen nicht verlieren



Um an dem filigranen Rahmen nichts zu beschädigen, reiße ich mit einer Nadel genau ab, wo gefräst werden muß.

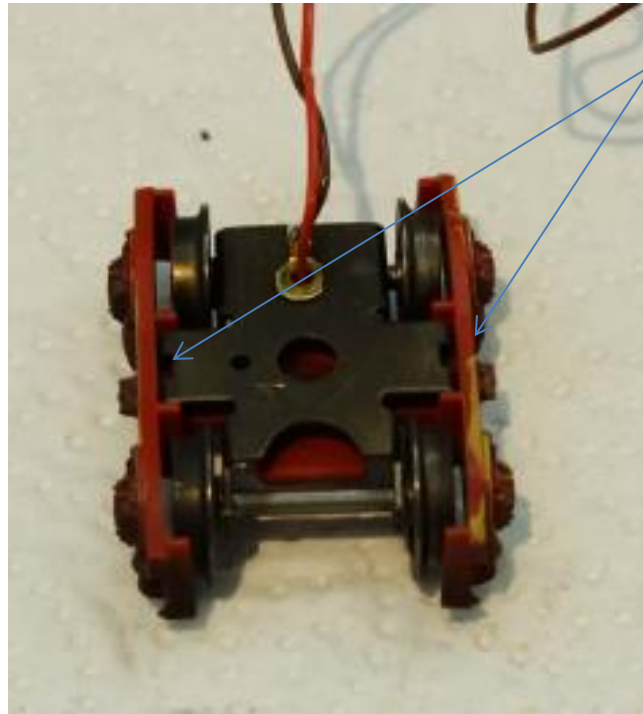
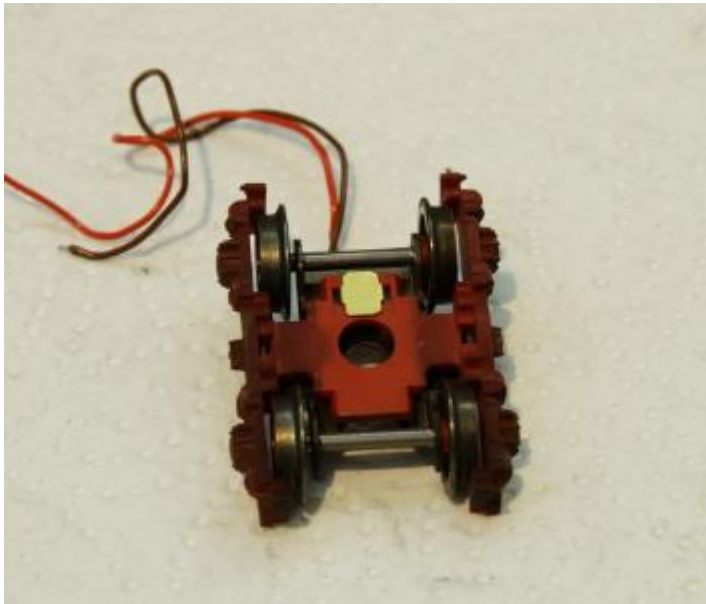
Es wird mit einem kleinen Fräskopf nur genau das Material weggenommen, um Platz für die Radringe zu schaffen



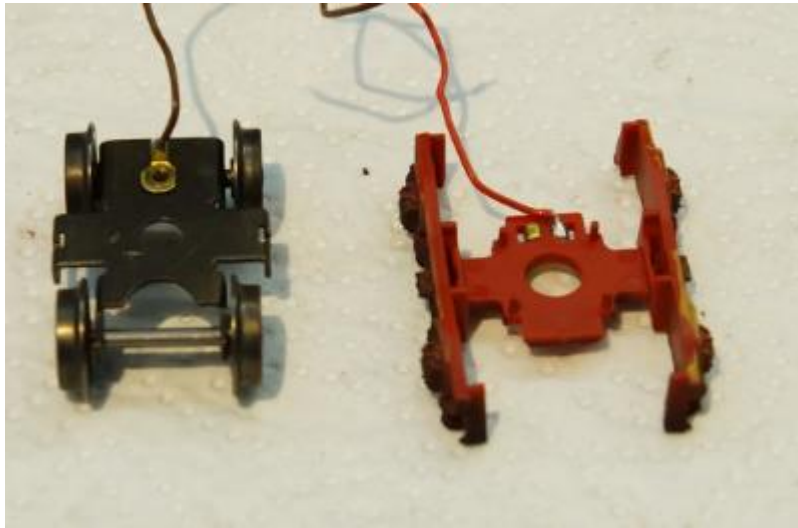


So weit wieder montiert, kann man eine Schiebeprobe auf den Gleisen machen.

Die Radrings von Vor- und Nachläufer habe ich später noch um 1mm abgedreht. Da die Lok sonst im Übergang auf Steigungen hängen bleibt



Die Blenden der Tenderdrehgestelle sind hier eingerastet



Die Metallrahmen müssen bearbeitet werden.

Links unten die Ausgangslage, rechts unten der fertig bearbeitete Rahmen mit Platz für die Spurkranzringe

