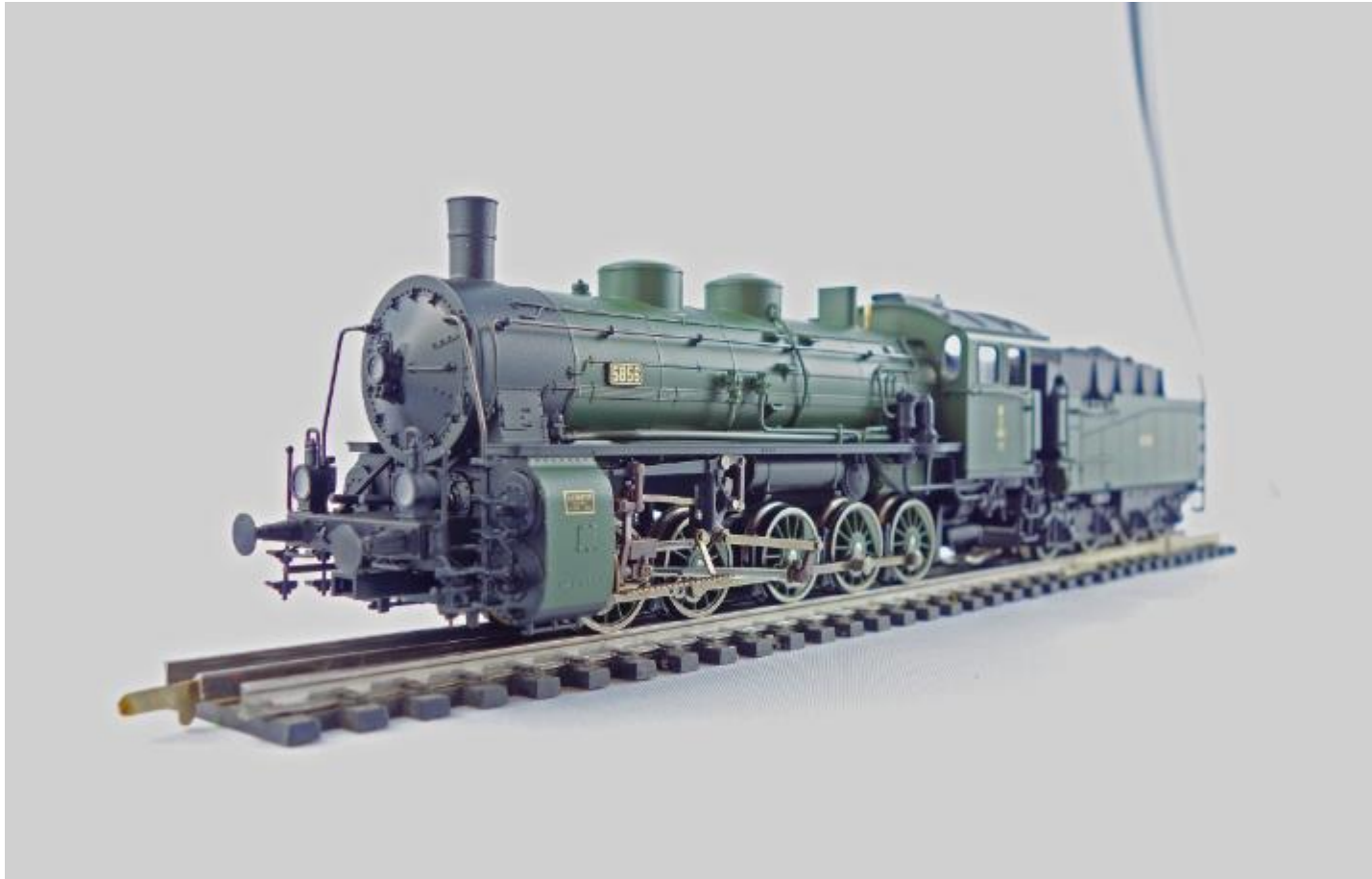
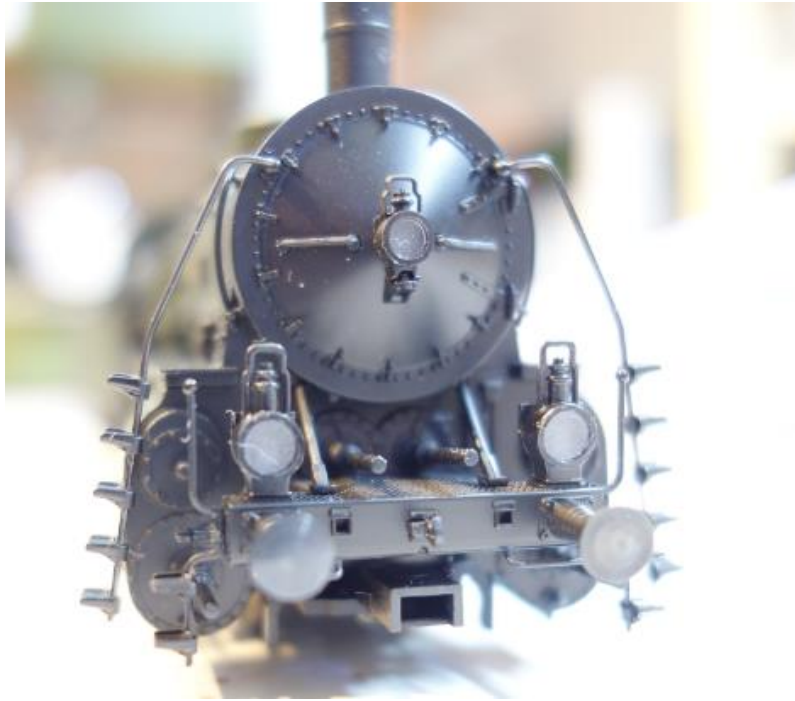
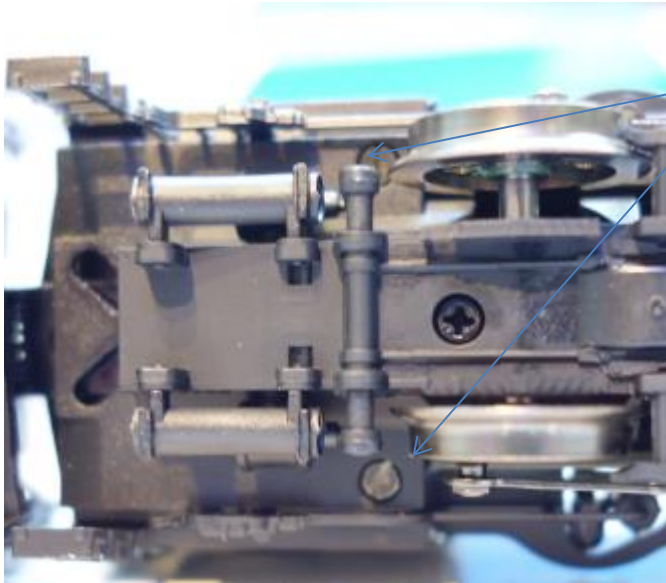


# TRIX bayr. G 5/5(BR57) für Express

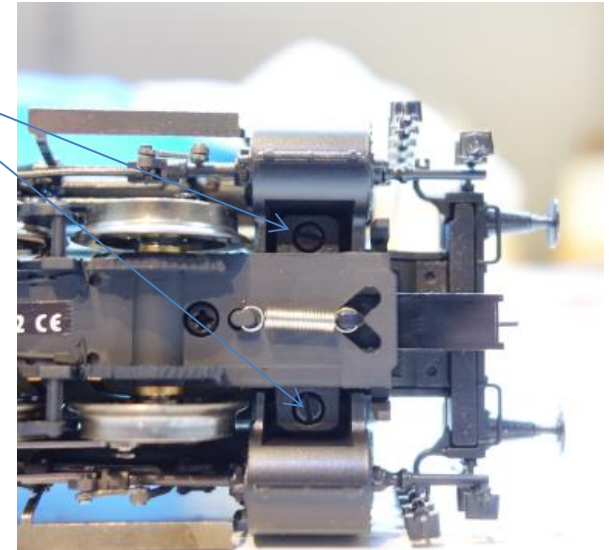




Für die Demontage des Gehäuses werden zunächst die Leitern vorn ausgehängt – ganz vorsichtig ausclipsen



Unter dem Führerhaus und unter den Zylindern findet man je zwei Schrauben. Die vorderen sind erheblich länger

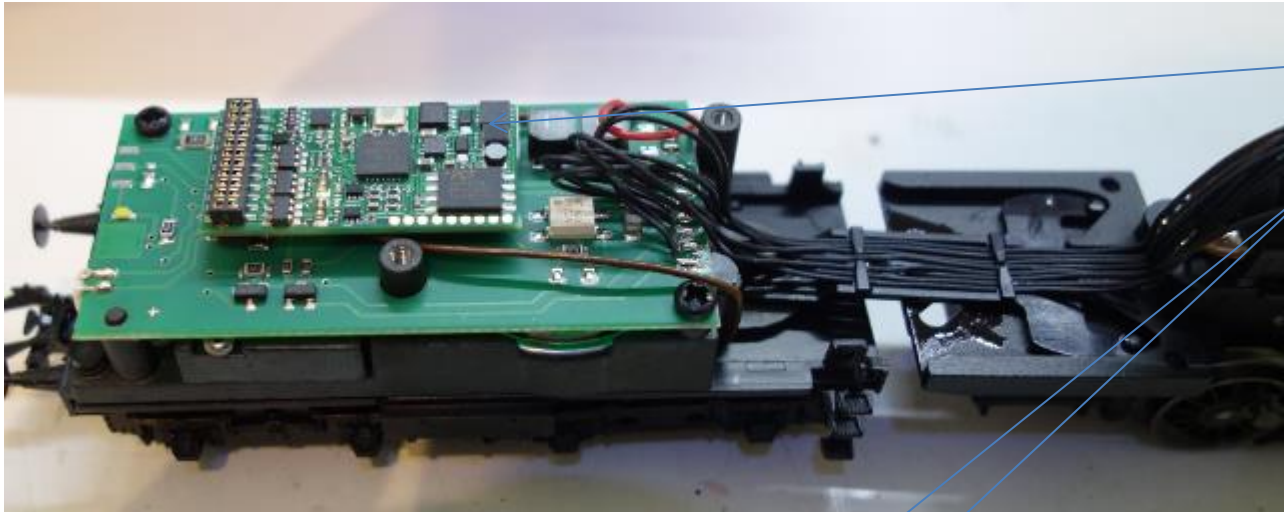




Das Gehäuse ist herunter.

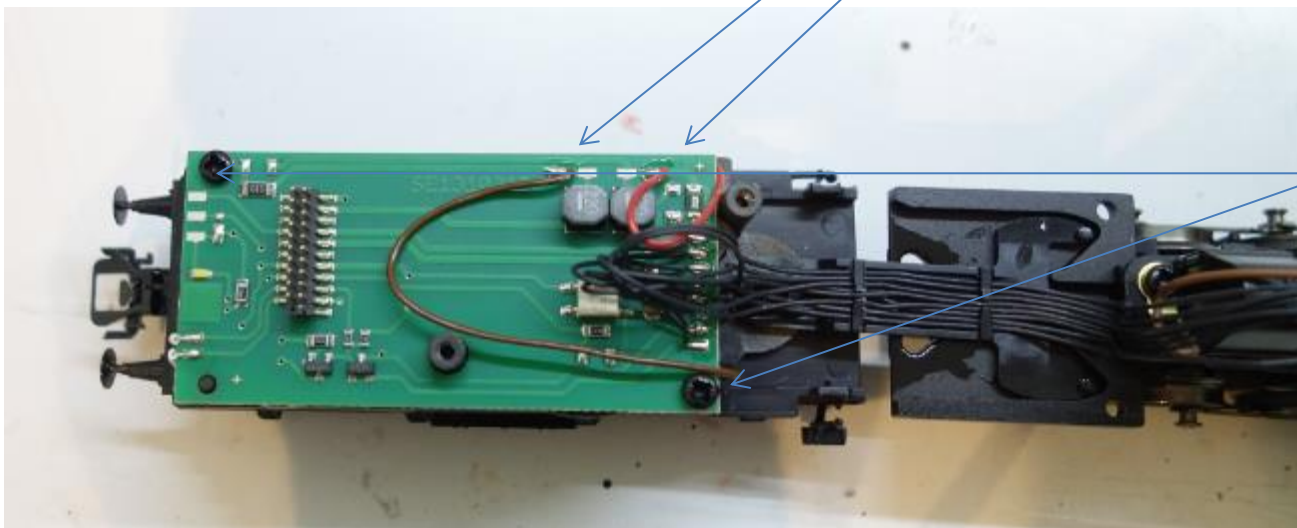


Der Kohlenkasten des  
Tenders ist geclipst, wie  
üblich  
Darunter liegen zwei  
Schrauben, die das  
Gehäuse halten



Der Decoder wird abgezogen

Die Kabel rot und braun werden abgelötet

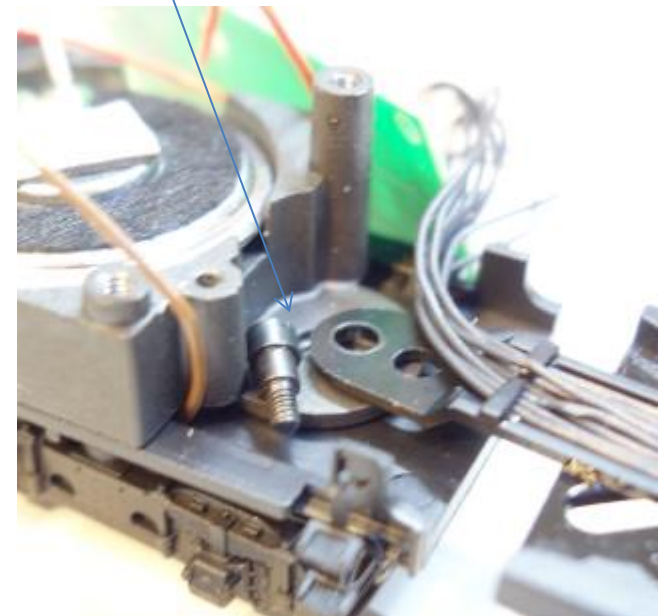


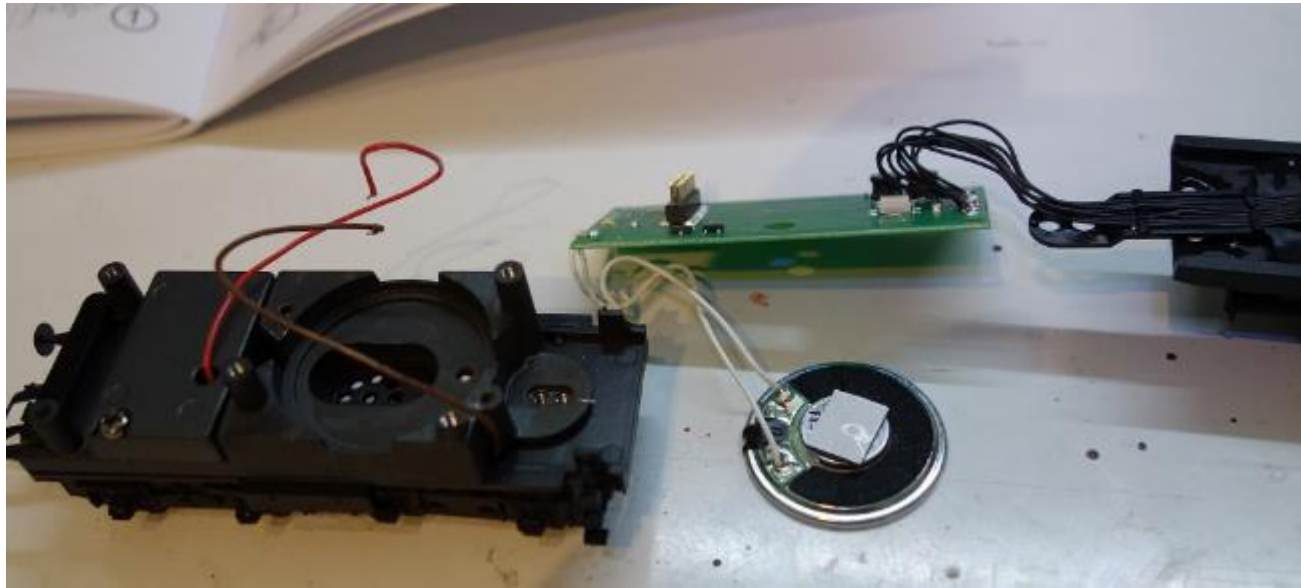
Zwei Schrauben halten die Platinen



Ein geclipster Bügel hält den Lautsprecher.

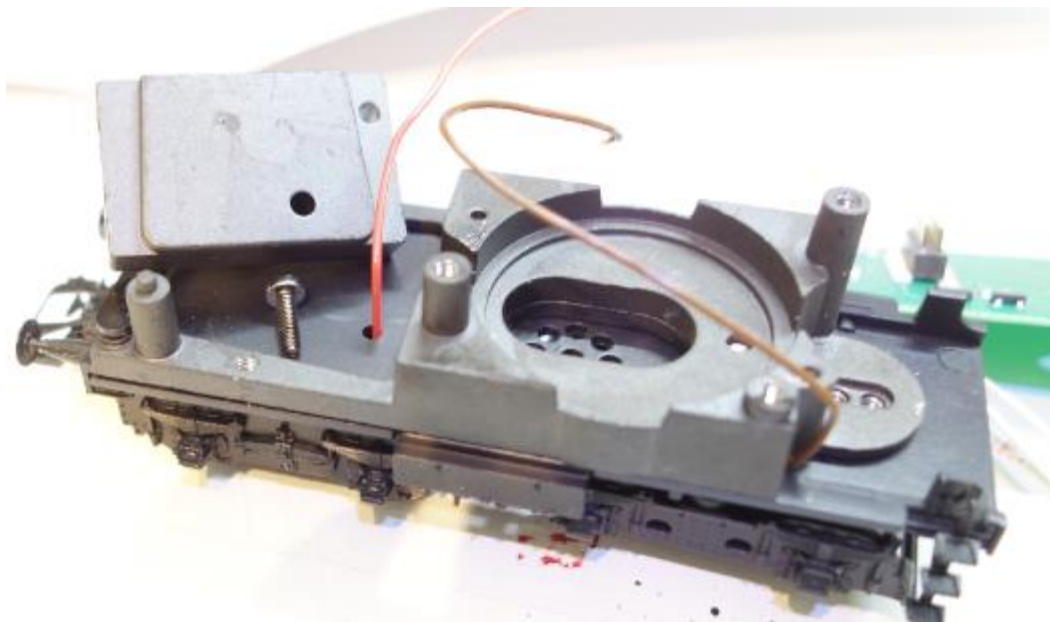
Eine Bundschraube hält die Kupplung am Tender



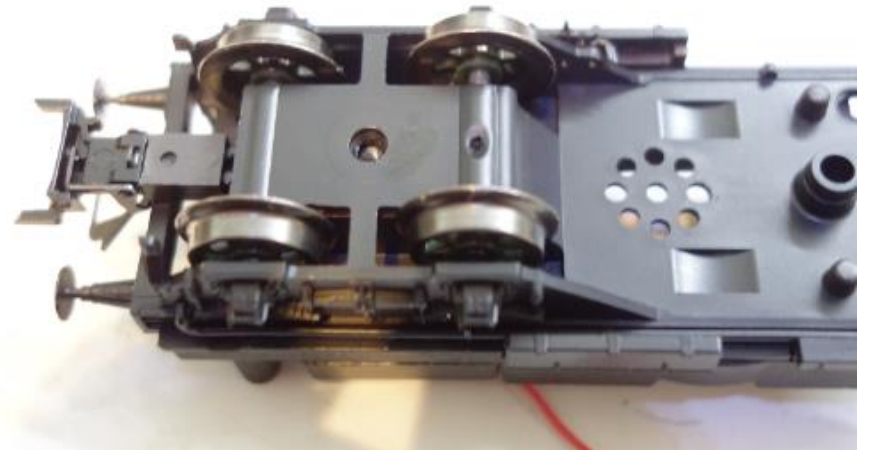


Nun ist der Tender frei.

Hinten gibt es ein verschraubtes  
Ballastgewicht, das aber  
verbleiben kann



Die ersten beiden Achsen sind in einem Drehgestell gelagert, die beiden hinteren Achsen liegen fest im Tenderrahmen

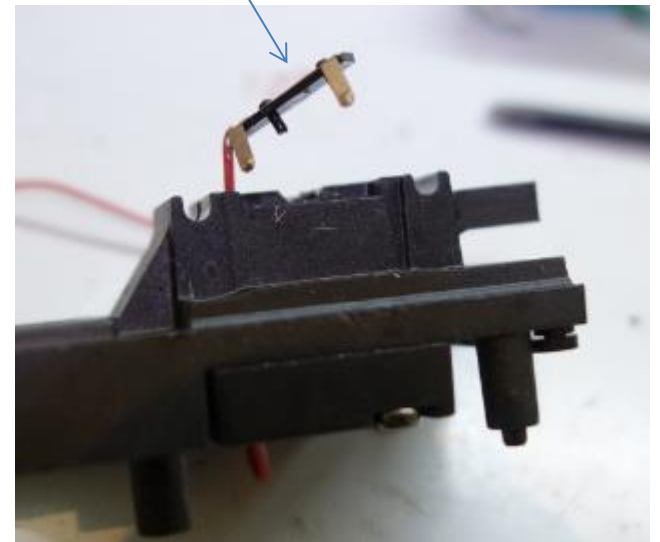
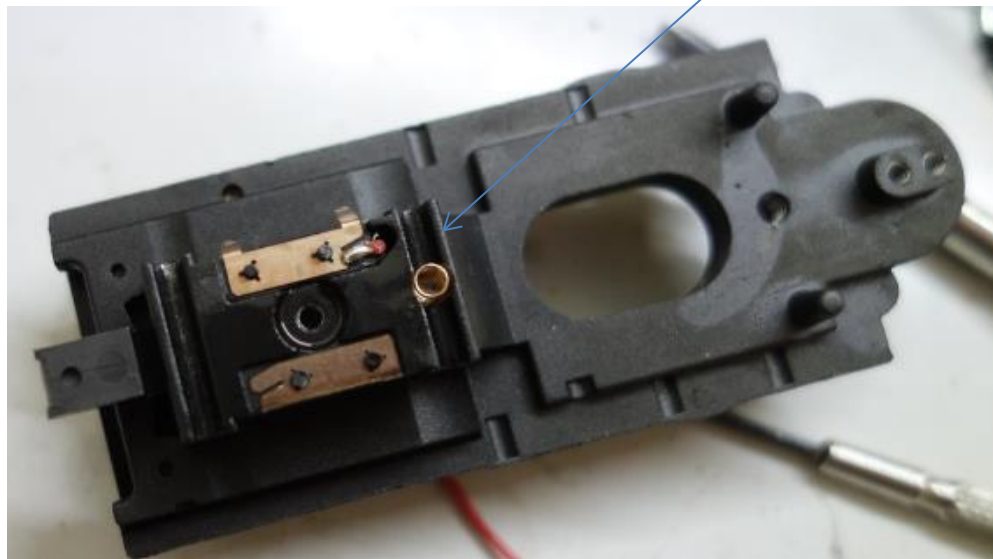




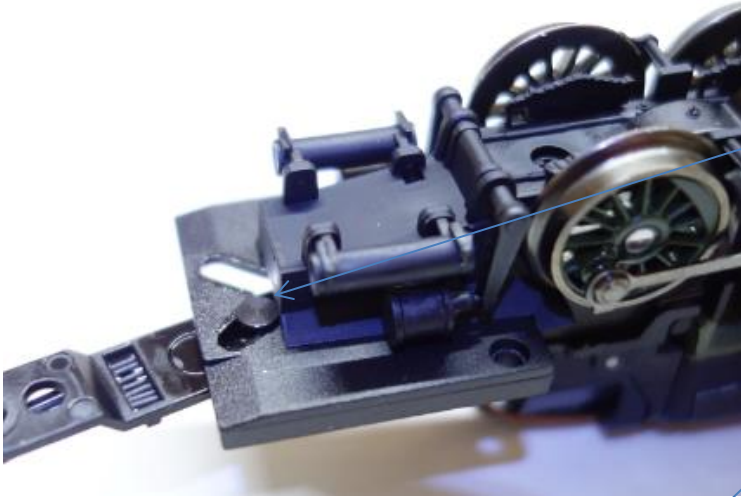
Die Bodenplatte besteht aus einem Stück Kunststoff.

Unter der vorderen, der beiden festen Achsen liegt wieder eine Feder

Der Radschleifer kann heraus genommen werden

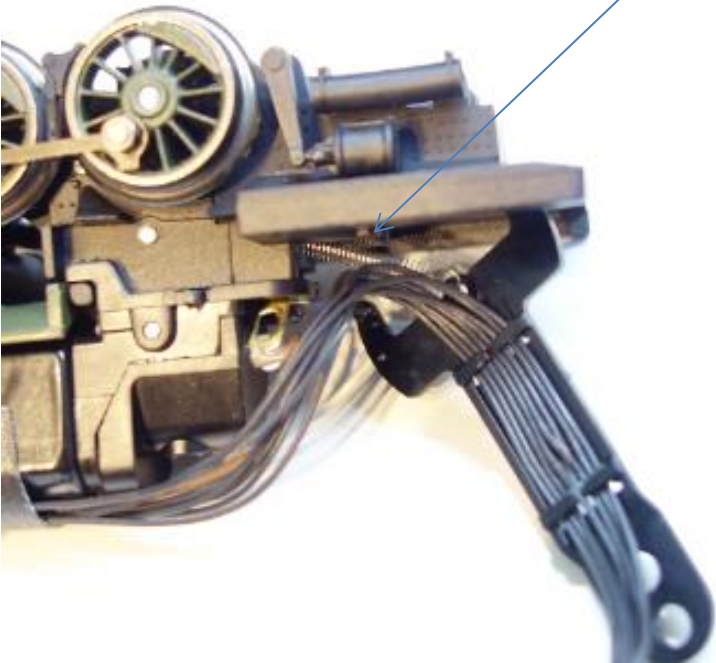


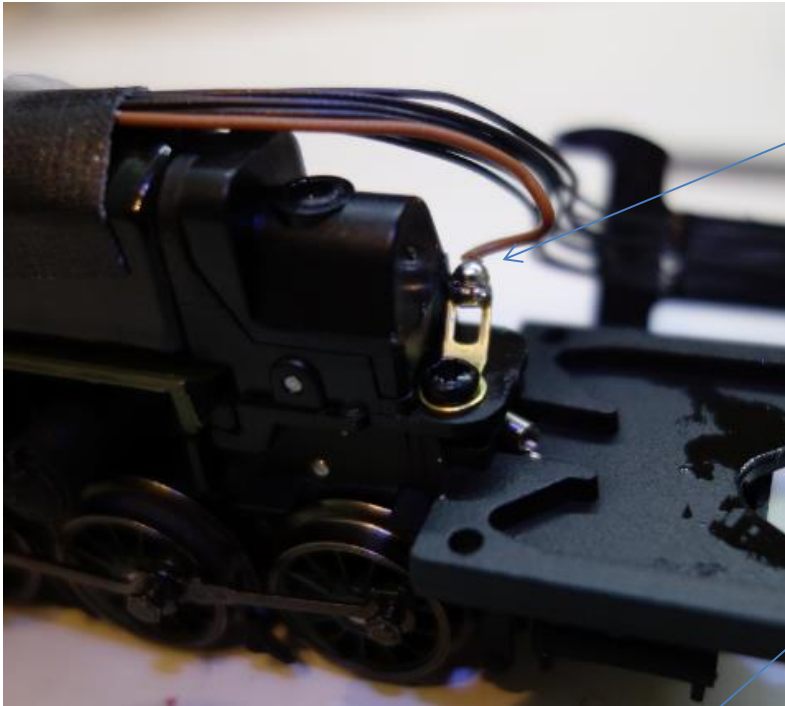




Der Zapfen der Kulissee wird heraus gezogen

Die Feder dahinter wird vorsichtig ausgehängt

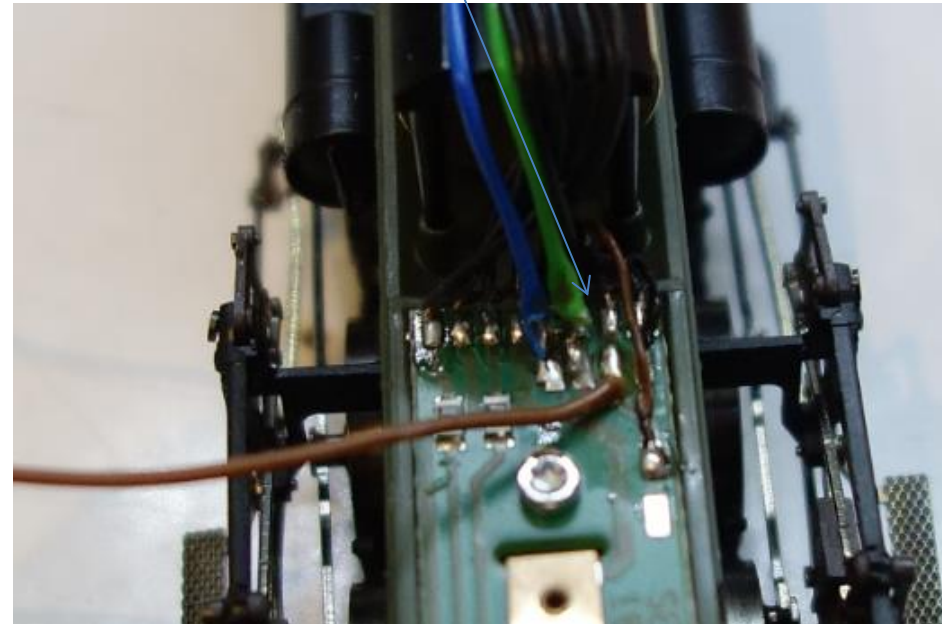
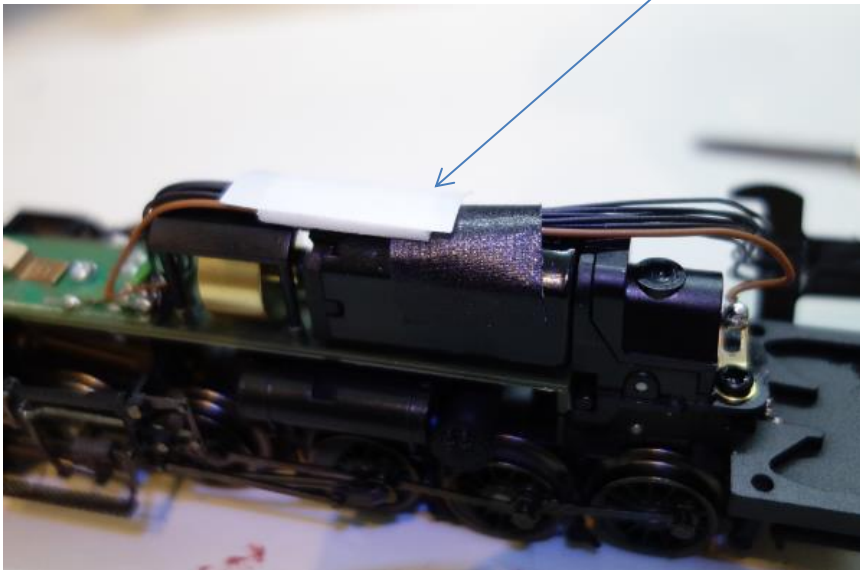


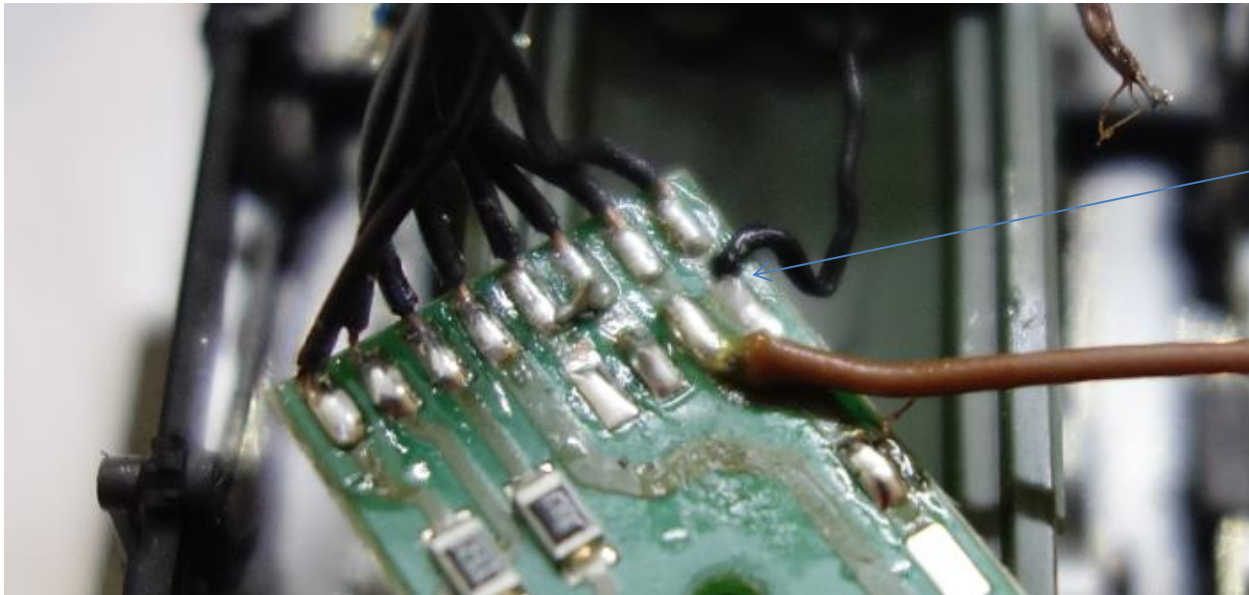


Das braune Kabel von der Massefahne ablöten

Die Klebestreifen auf dem Motor abziehen

Das braune und das schwarze Kabel von den Stromabnehmern, sowie grün und blau (Motor) ablöten

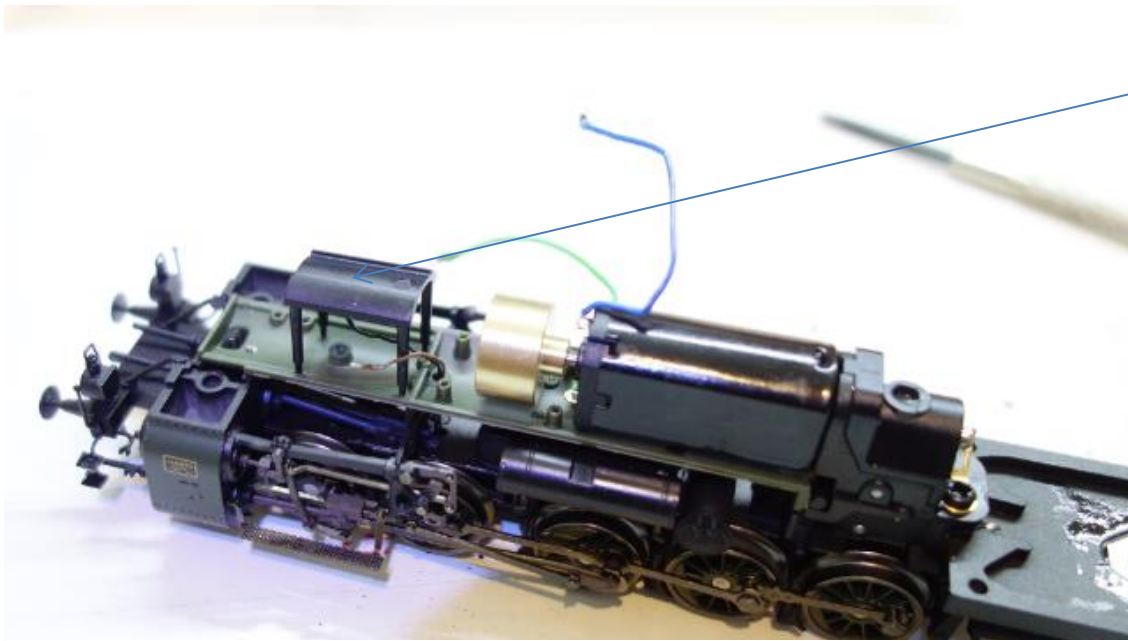




Auf diesem Bild sind braun, blau und grün bereits ab.  
Dieses schwarze muß auch abgelötet werden

Die Platine ist abgeschraubt – Der gesamte Kabelbaum konnte damit abgenommen werden

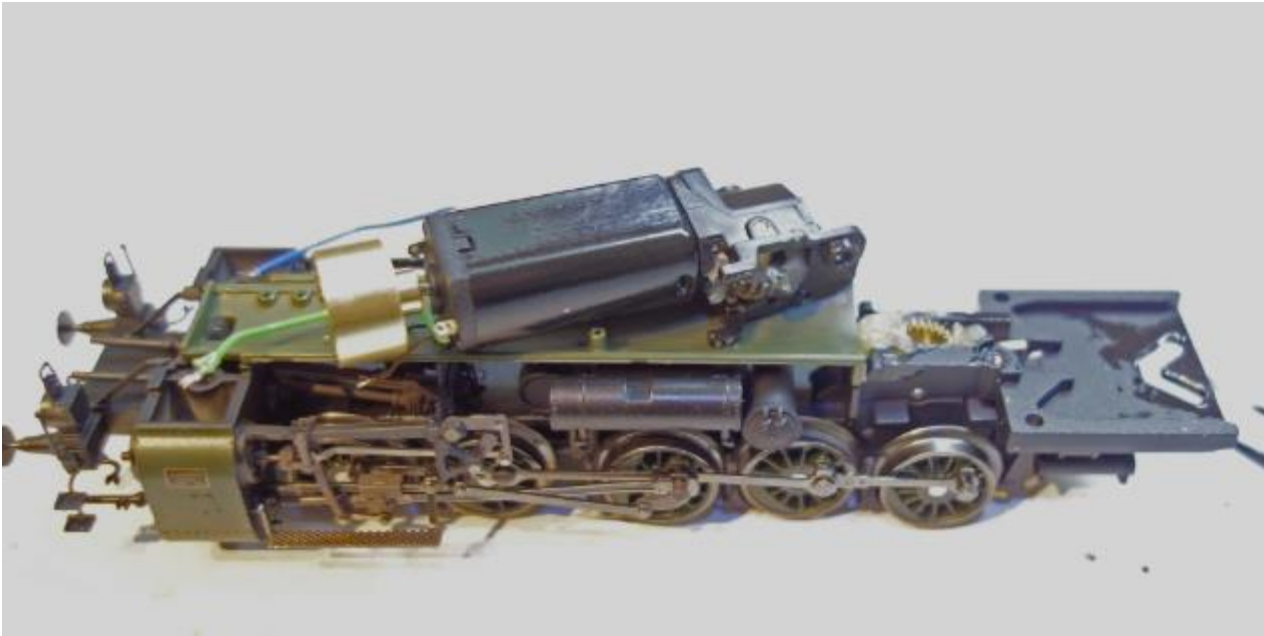




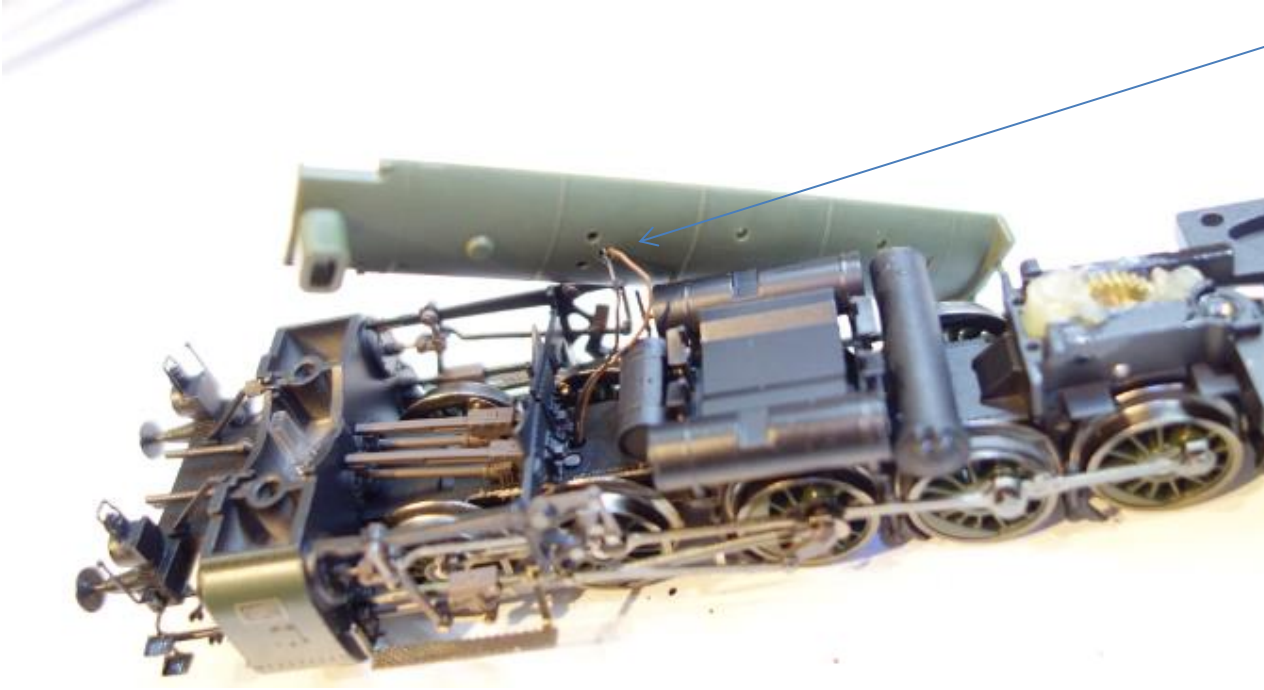
Die Abdeckung der Schwungmasse wird abgezogen.



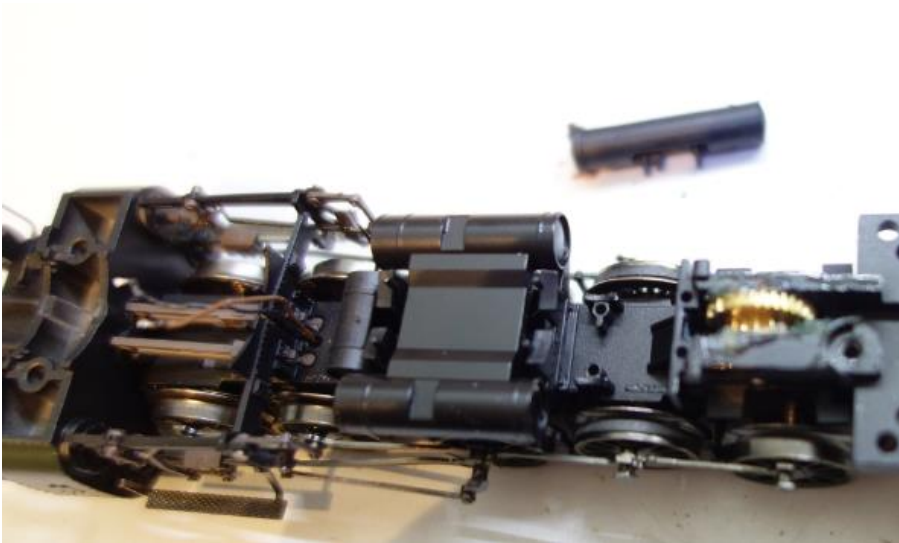
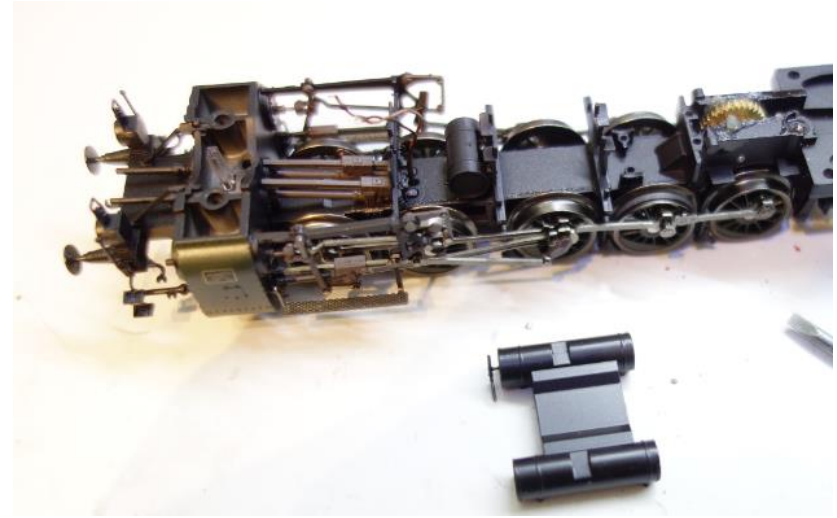
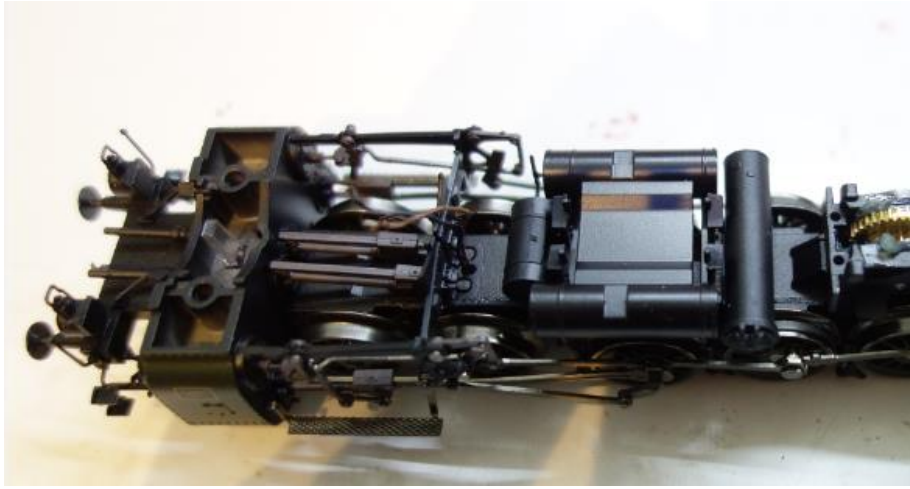
Die Schraube mit der Lötferne hält auch den Motorblock



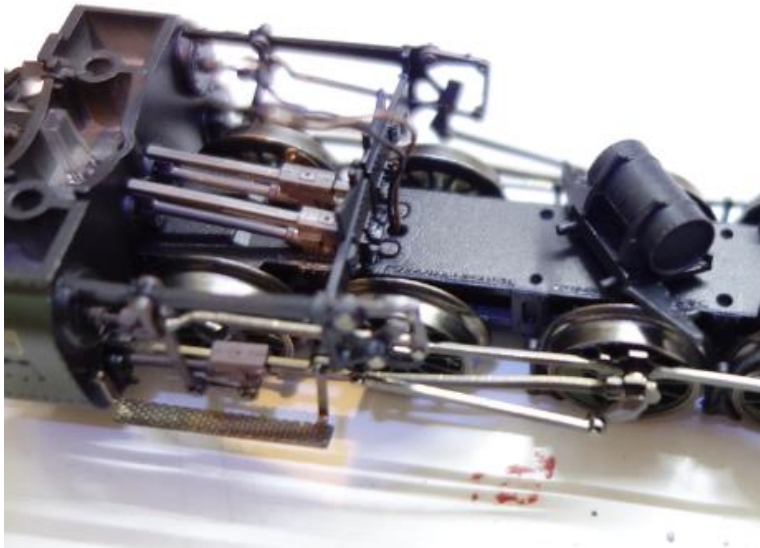
Der Motor ist ausgehängt.



Die Kesselunterseite wird  
abgezogen.  
Man beachte die Kabelführung

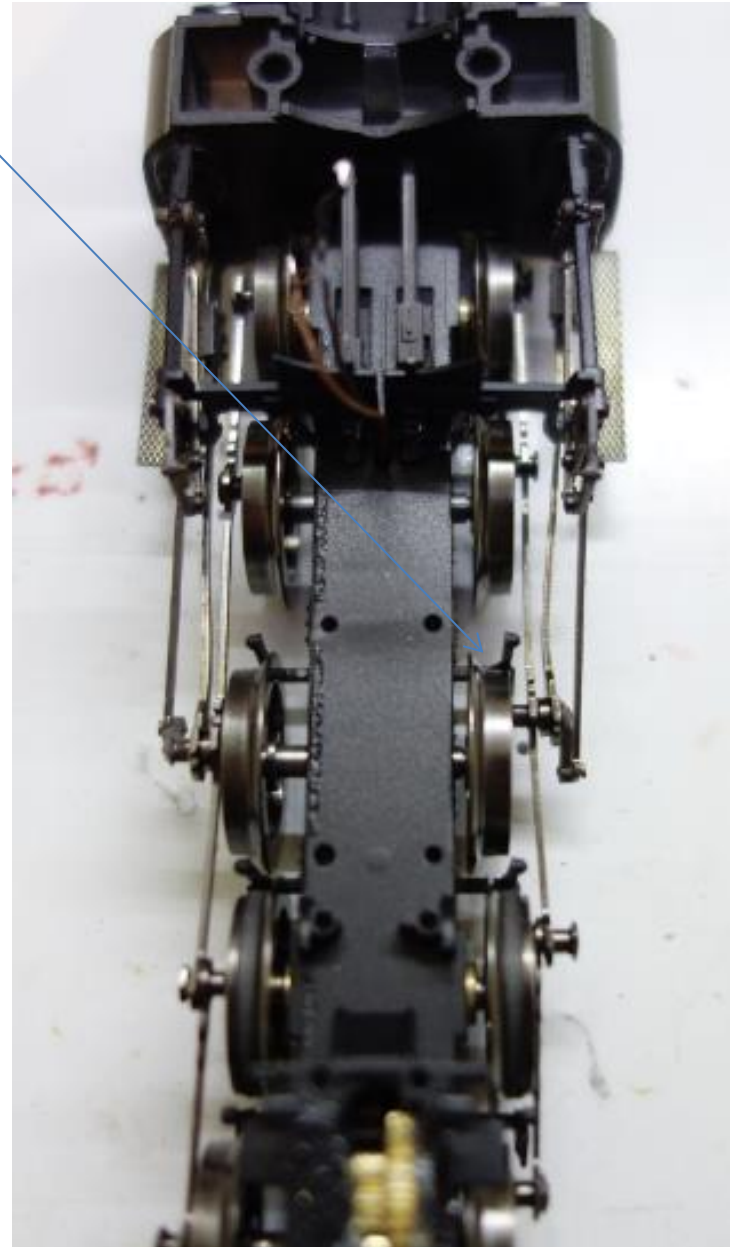
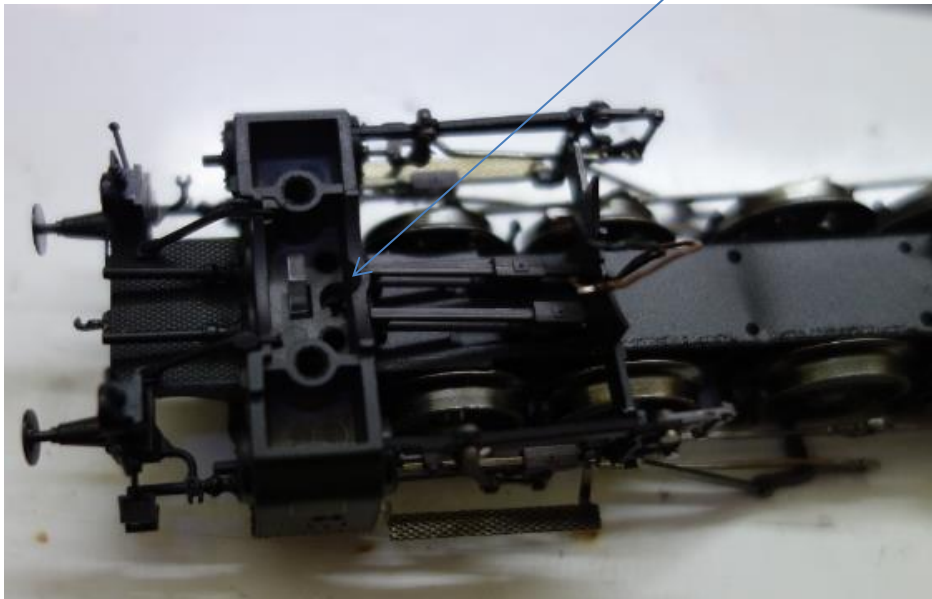


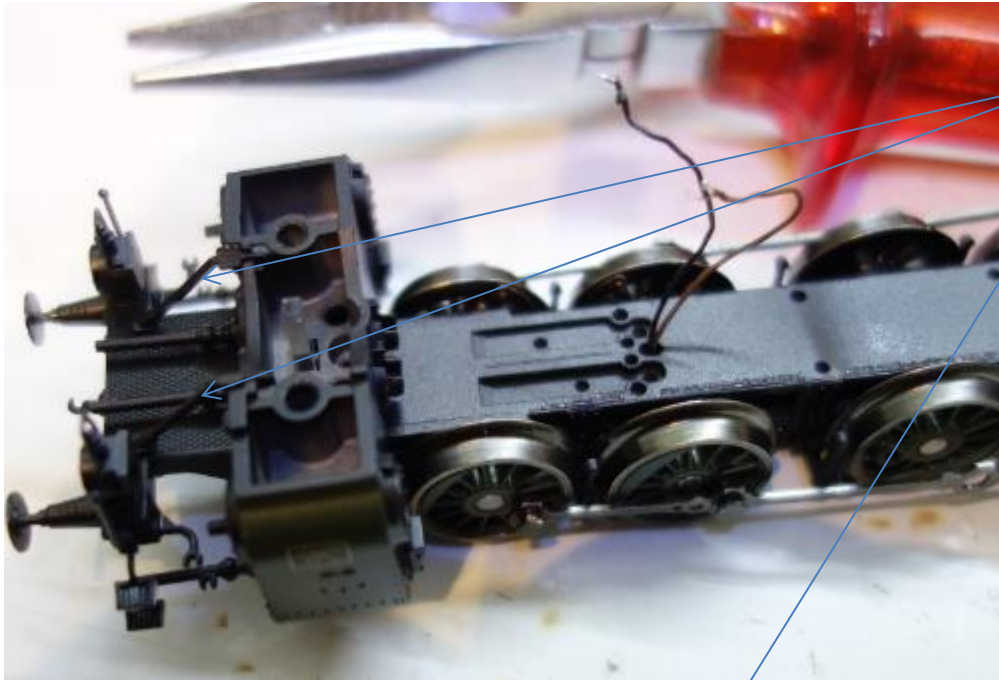
Die Plastikteile werden vom Rahmen abgezogen. Die Bilder sind hinterher bei der Montage hilfreich



Die Anordnung der Stangen auf der Treibachse. Die Gegenkurbeln vorsichtig herausnehmen.

Eine Schraube hält den Zylinderblock

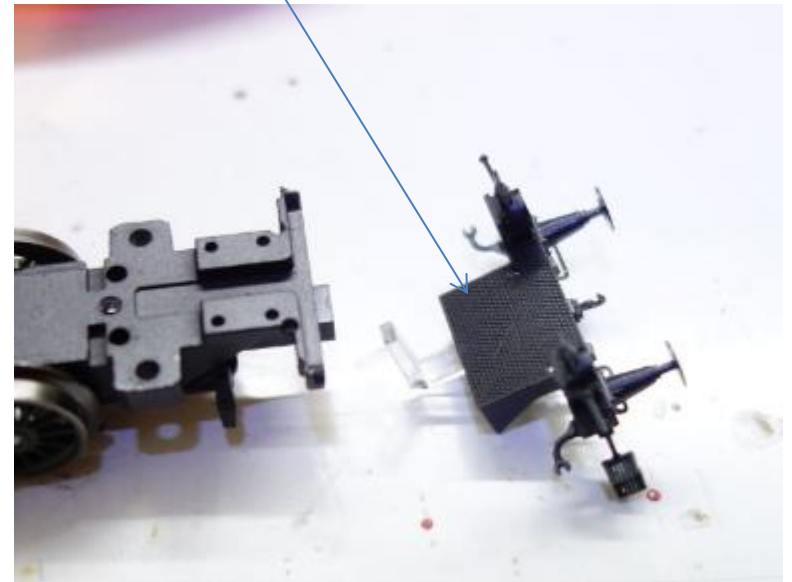
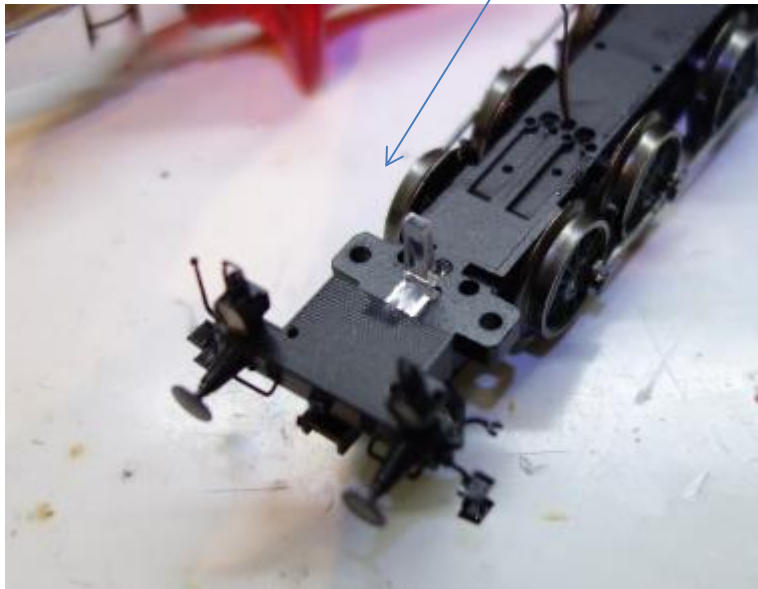




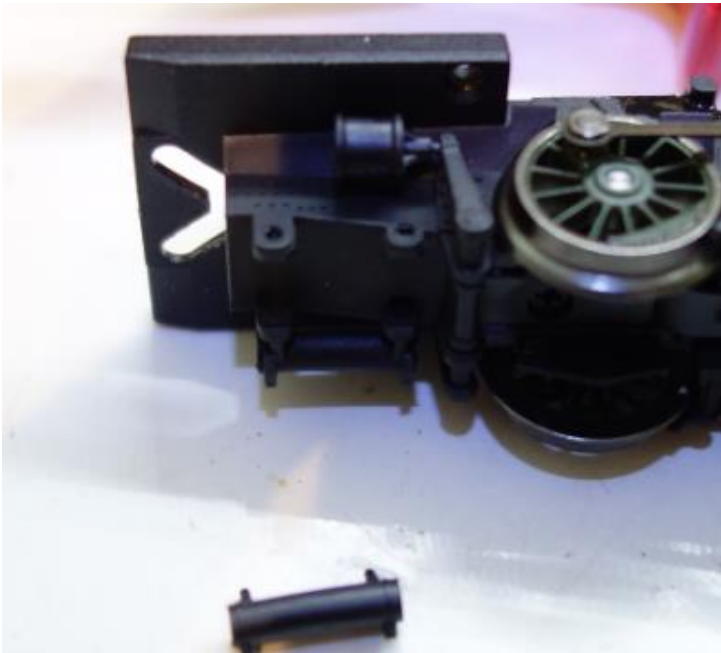
Die Streben vorsichtig abziehen

Den Zylinderblock abnehmen

Die Abdeckung mit den Lampen abnehmen

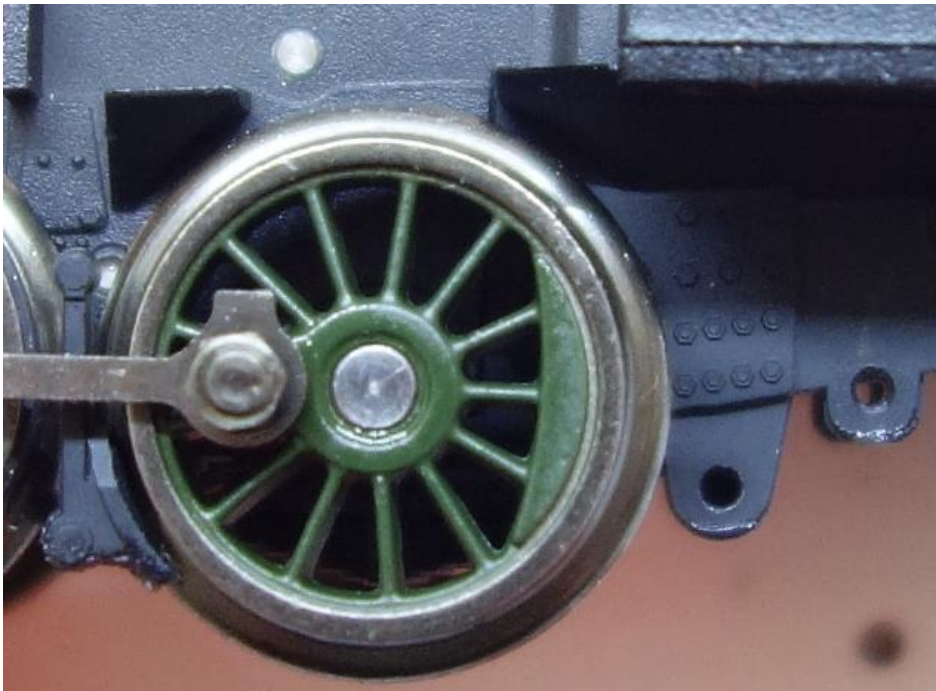






Kessel und Pumpen werden abgezogen.

Für Spurkranzerhöhungen ist kein Platz. Der Ring würde auch mit dem Spurkranz des nächsten Rades kollidieren

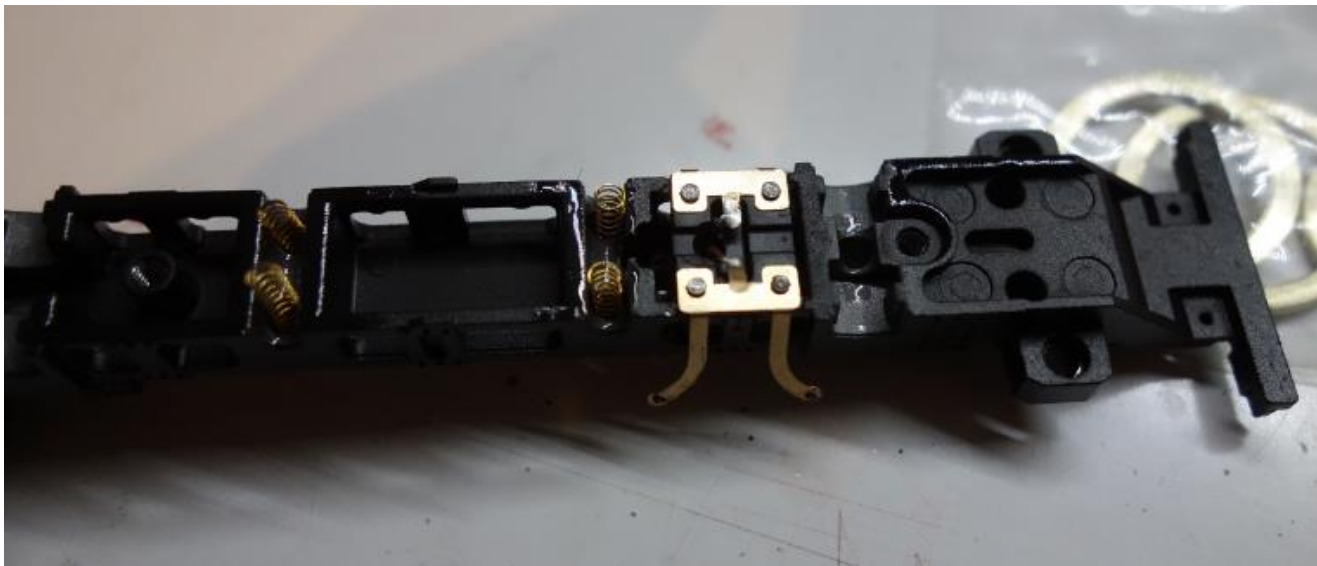


Übersicht Achsen und Kuppelstangen. Die letzte Achse wird von zwei einzelnen, kurzen Stangen mitgenommen. Obwohl die Achse locker gelagert ist, werde ich sie für die Führung verwenden. Hier muß nur wenig gefräst werden. Auch bei der vorderen Achse sollten sich grobe Verunstaltungen vermeiden lassen.

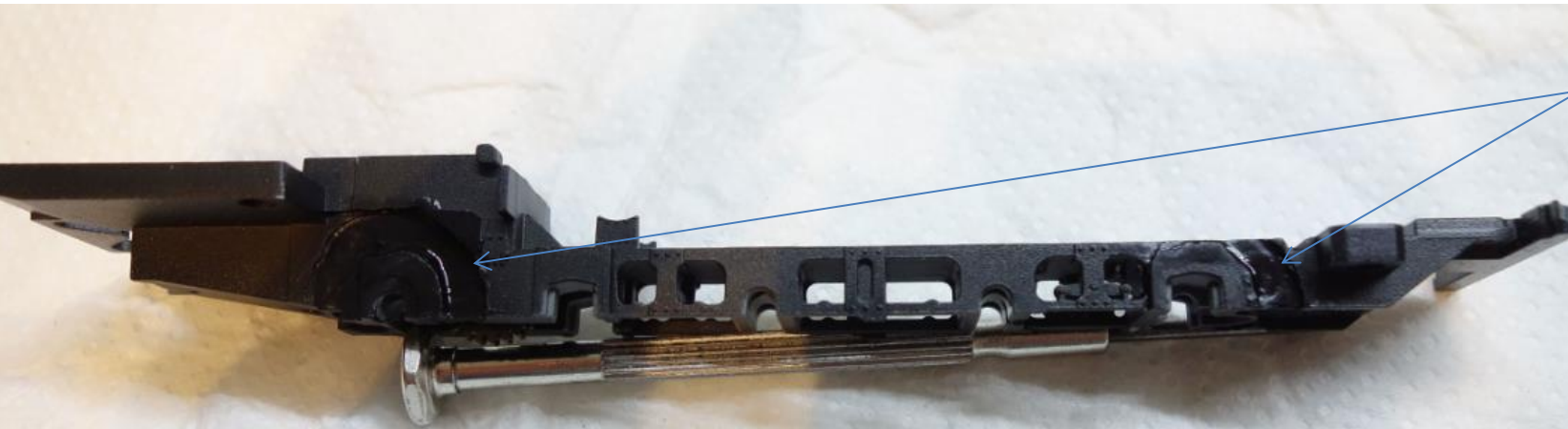




Die Achsen nachdem die Bodenplatte abgeschraubt ist. Auf die Radschleifer verzichte ich



Unter der 2., der 3., und der 5. Achse sitzen je zwei federn. Achtung: Sie sind unterschiedlich -> Lage merken/notieren



Entsprechend den Spurkranzringen wird an der ersten und letzten Achse jeweils 1mm tiefer gefräst. Ich verwende nur „Unterlegscheiben“ ohne Spurkranzerhöhung, weil nicht genügend Platz ist und bei einem 5-Kuppler die Erhöhung nicht unbedingt gebraucht wird. Die Ringe fertigt Bernd Tauert nach Maß.



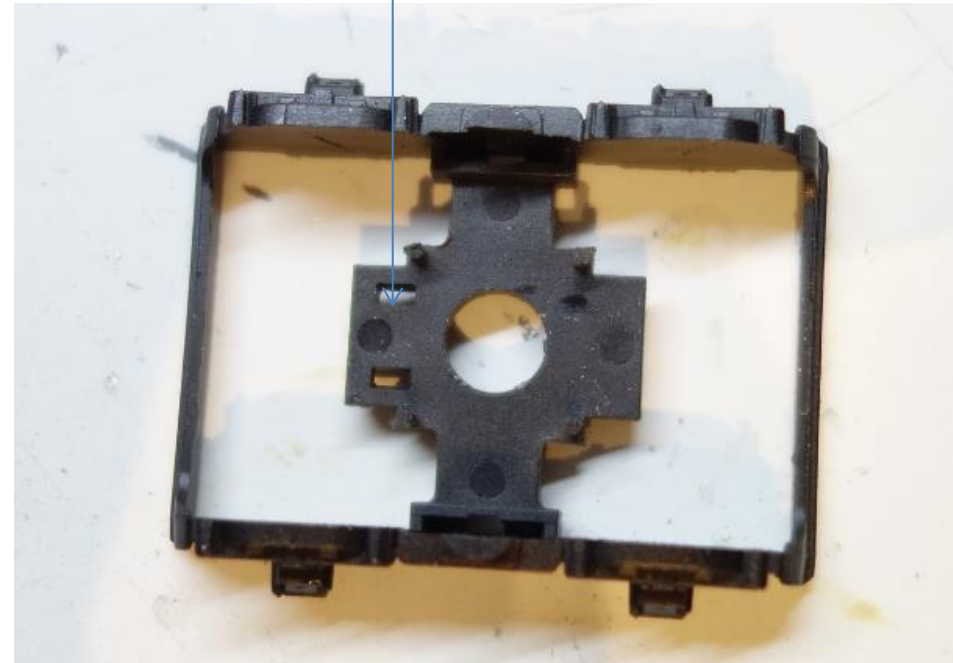
Probelauf nach Montage der Achsen und des Gestänges



Von den fest gelagerten Achsen braucht nur die hintere Spurkranzringe.

Am Drehgestell muß sowohl am Rahmen, wie auch an der Blende Platz geschaffen werden.

Hier wird ein Kontaktblech für einen Schleiferclip eingesetzt und ein Kabel angelötet.



An der Bodenplatte der Lok muß im Bereich der Spurkranzringe auch Material abgenommen werden. Besonders an der hinteren Achse ist das relativ aufwändig -> Die Achse immer wieder einlegen und prüfen, daß die Achse das vollständige Seitenspiel bekommt.

Eine Schleifereinheit unter dem Tender reicht. Die Stromaufnahme erfolgt von allen Rädern der rechten Seite.

Radringe:

Treibräder: 16,4 mm „Unterlegscheiben“ von BerndTauert

Tender: 13,4 mm

