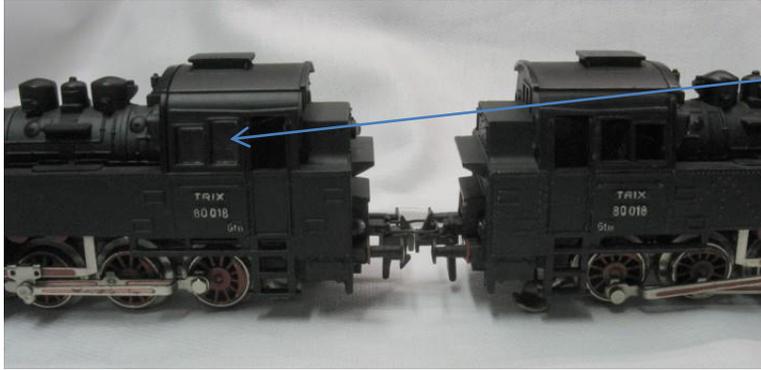


# Wartung / Reparatur BR 80 Teil 1 (Modell 751, 201)

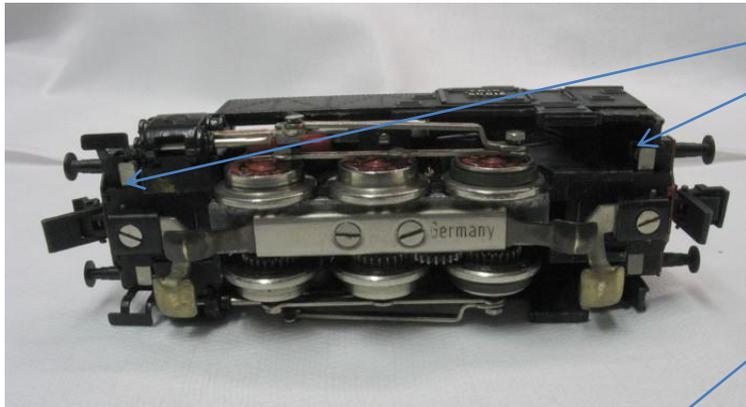


Modell 2218 (1968)

Modell 751, 201 (1954)



Die 2218, links, erkennt man auch an den Fenstereinsätzen.  
Auf diese Lok gehe ich im 2. Teil ein

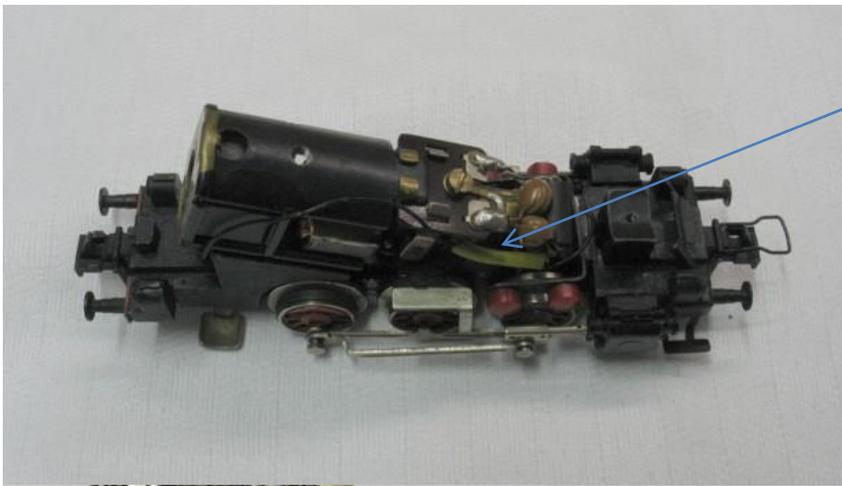


Von unten wird ein weiterer Unterschied sichtbar:  
An den Platten der Seitenschleifer findet man die  
Kontaktbleche für die Steckbirnchen.

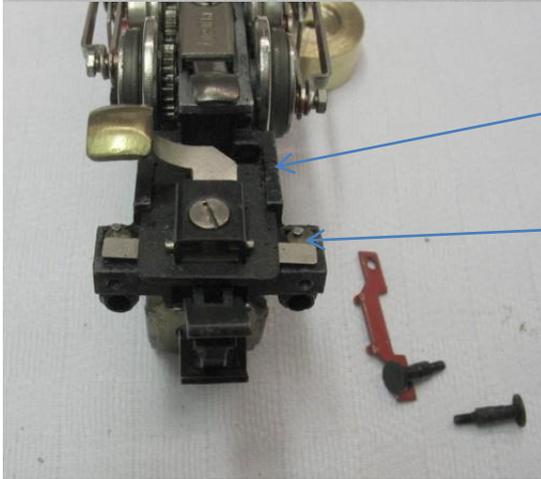


Hier nochmals komplett von der Seite.  
Geöffnet wird die Lok durch eine zentrale Schraube im  
Schornstein. Hinten wird das Gehäuse durch eine Formnase  
am Gehäuse gehalten.

*Einführend etwas zum Entfernen alter Schmierfettreste:  
Feste Lipide, teilweise mit Staub vermischt und festgebrannt,  
teilweise durch das Alter verharzt, löst man am besten mit  
dünnflüssigen Lipiden. Gärtner und Forstwirte entfernen  
Baumharz nicht mit Wasser und Seife, sondern waschen sich  
die Hände zunächst mit Margarine, oder Pflanzenöl. Erst  
danach kommt die Seife. Analog können wir Wundbenzin  
nehmen. Allerdings greift dieses einige Kunststoffe an, macht  
sie zumindest spröde. Für die Radbuchsen und Haftreifen ist  
es jedenfalls weniger geeignet. Besser eignet sich Ballistol.  
Das ist ein lebensmittelechtes Weißöl. Es kriecht nicht und  
läßt sich gut mit Wasser und Seife entfernen.*

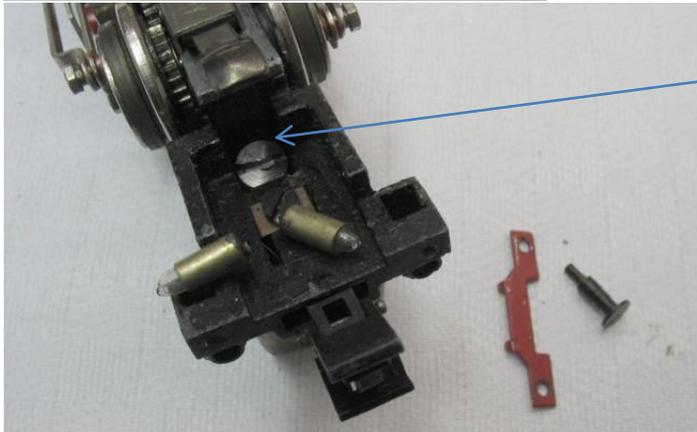


An der rechten Motorseite, unter dem gelben Schutzschlauch, sind die beiden Kabel von den Seitenschleifern angelötet. Diese lötet man zuerst ab, damit die Schleiferplatten auf der Unterseite abgenommen werden können. Die Entstördrosseln lassen wir am Motor. Den Schutzschlauch schneide ich auf und ersetze ihn bei der Montage durch einen neuen.



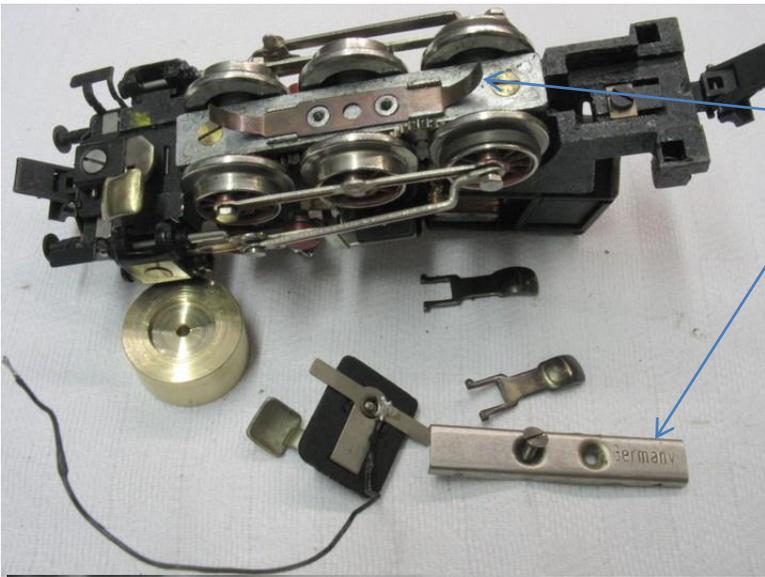
Die Schleiferplatten werden durch die Pufferbohlen und diese durch eingeschraubte Puffer gehalten. Ist solch ein Puffer zu fest eingeschraubt, löse ich den mit der Zange mit glatten Backen.

Dann kann man die Schleiferplatte nach hinten aus den Schienen heraus schieben und die Steckbirnchen werden sichtbar.



Hier habe ich die Steckbirnchen zur Verdeutlichung liegen gelassen.

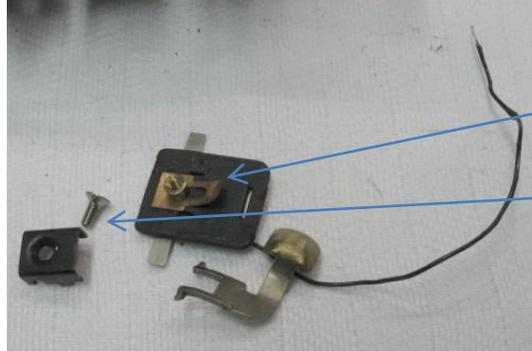
Jetzt wird auch die Schraube sichtbar, welche den Motor hält



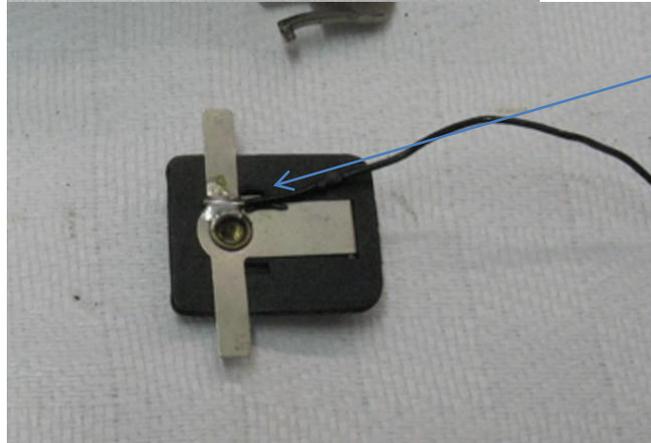
Hier ist jetzt die Kappe der Mittelschleifer los geschraubt und man sieht das Federblech.

Dieses Federblech wird bei der Montage etwas nachgebogen, so daß die Schleifer ordentlich auf die Schiene gepreßt werden. Ist der Druck zu gering, gibt es Funkenflug, der Schmutz auf dem Schleifer fest brennt -> Kontaktprobleme

(Die „Messingwalze“ auf diesem, und anderen Bildern hat nichts mit der Lok zu tun, sondern dient der Fixierung für die Fotos.)

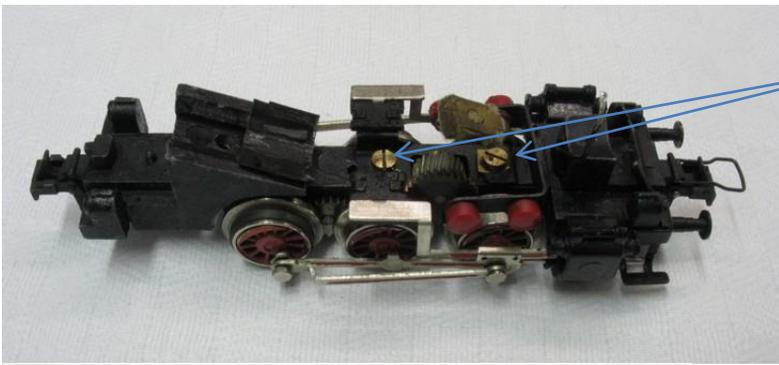


Hier sieht man die Einzelteile des Seitenschleifers. Für das Federblech gilt ebenfalls das oben gesagte. Die Kontakte für die Steckbirnchen reinigt man natürlich auch (Glasfaserstift)  
Die Schraube darf nicht durch eine längere ersetzt werden. Auch muß es eine Senkkopfschraube sein!!

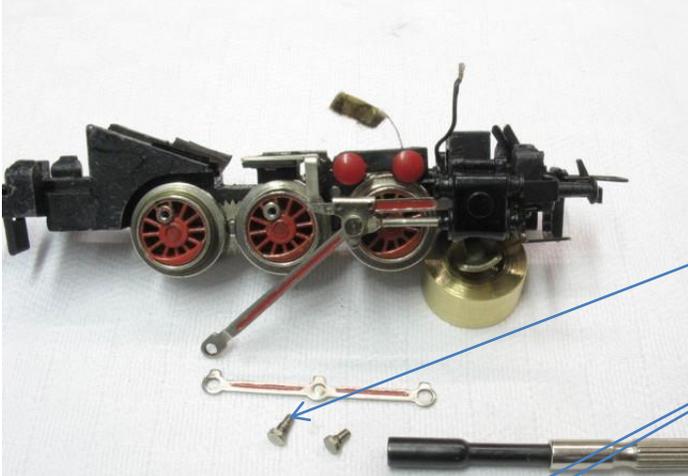


Die Kabel von den Schleiferplatten sollte man erneuern, da sie meist brüchig sind. Die Seitenschleifer stellen den + Pol dar. Also darf es keine Verbindung zum Rahmen geben.

Deshalb ist es wichtig, daß das Kabel genau hier und genau so flach angelötet wird!! Ein dicker Lötpickel garantiert einen Kurzschluß



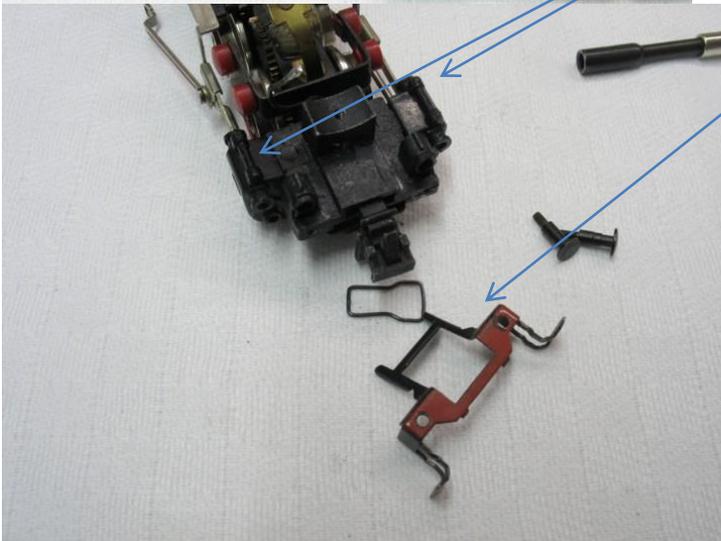
Diese beiden Schrauben halten die Schneckenwelle, die Attrappen der Druckbehälter und den Schmierfilz. Dieser Schmierfilz ist verzichtbar. Er bringt kaum etwas. Später hat Trix den auch weg gelassen



Die Schraubenköpfe für das Gestänge löst man mit einem passenden Schlüssel, oder mit einer Spitzzange (vorsichtig). Bei der späteren Montage keine Gewalt anwenden. Die kleinen Schrauben hat man schnell überdreht.

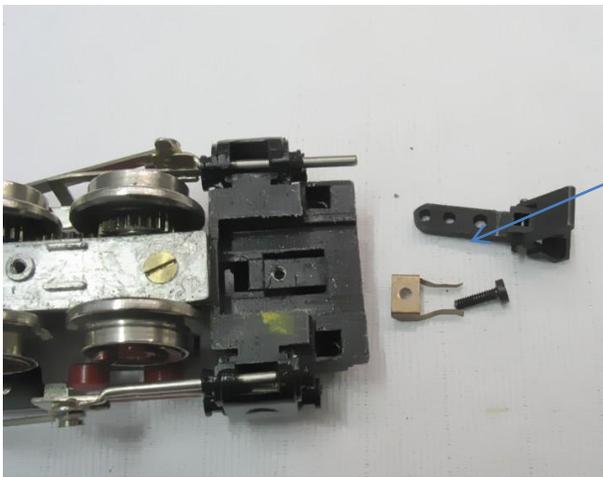
Darauf achten, daß die hintere Schraube länger ist!

Sind die Kuppelstangen abgeschraubt, kann man die Treibstangen mit den Kreuzkopfgleitbahnen und den Zylindern als ein Teil vom Rahmen heben und beiseite legen. (vgl. nächste Seite)

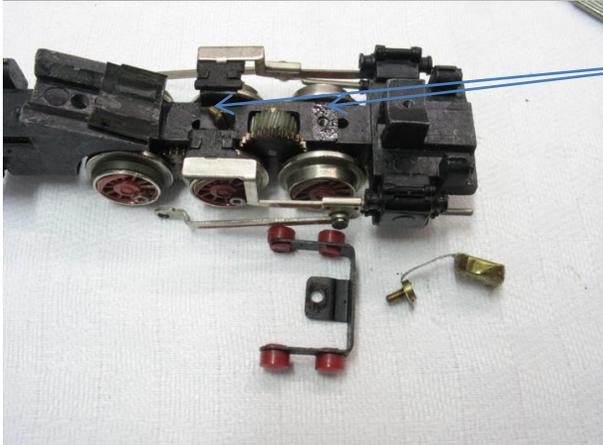


Die vordere Pufferbohle mit dem Rauchkammerauftritt bekommt man nur über die Kupplung, wenn man den Kupplungsbügel vorher ausgehängt hat.

Hat man die Schleiferplatte heraus gezogen, wird die Schraube der Kupplung sichtbar. (vgl.nächste Seite)



Hier ist die Kupplung ausgebaut, mitsamt ihrer Rückstellfeder.



Die Schrauben der Schneckenwellenhalterung sind ausgedreht



Jetzt sind Zylinder, Gleitbahnen und Schneckenwellenhalterung als ein Teil abgehoben. Normalerweise braucht man das nicht weiter auseinander zu nehmen. Sollte es wegen Beschädigung nötig sein: Es ist nur zusammengesteckt.



Mit den beiden Senkkopfschrauben nimmt man die Achslagerplatte ab. Alles wird gereinigt und frisch gefettet.

Sollten sich tiefe Spuren in die Lagerplatte und den Rahmen gefressen haben, lohnt bei diesen Loks die Reparatur nicht mehr. Das Ausbuchen ist teurer, als ein besseres Exemplar vom Gebrauchtmart.

Man sollte die Achsen keinesfalls ölen, weil das Öl unter die Radbuchsen auf den Achsen kriechen und diese lockern kann. Alle paar Jahre einmal ordentlich einfetten reicht normalerweise.

Für die Montage werden die Räder der einen Seite fluchtend auf den Rahmen ausgerichtet.

Auf der anderen Seite müssen dann alle Räder genau um 90 Grad versetzt in einer Flucht liegen.

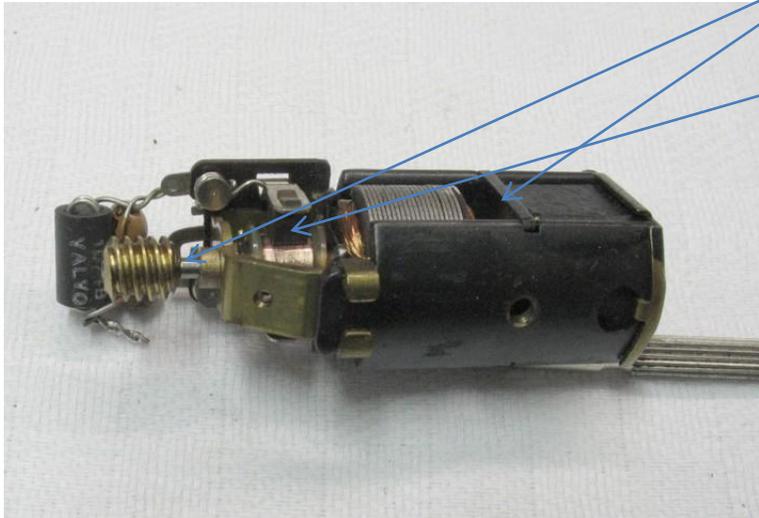
Beim Einsetzen der Schneckenwelle muß man aufpassen, daß man die Achsen nicht verdreht.

Stimmt der Radversatz von 90 Grad auf einer Achse nicht, muß eine Rad abgezogen und passend aufgepreßt werden. Ist eine Buchse lose -> entfetten und das Rad mit Loctite 648 (Buchsenkleber ) aufsetzen.



Das Spurmaß (zwischen den Rädern auf der Achse) sollte 11,6 bis 11,9mm betragen.

Wechselt man die Haftreifen, drückt man diese schön gleichmäßig mit einem kleinen Schraubendreher in die Nut, damit die Lok hinterher nicht auf dem Gleis taumelt.



Der Motor wird an den beiden Lagerstellen sparsam geölt.  
Abgenutzte Kohlebürsten werden gewechselt.

Den Kollektor reinige ich mit passend geschnittenen Streifen Schmirgelleinen mit 1000-er Körnung. Die Zwischenräume der Kollektorplatten kann man mit einem Zahnstocher reinigen. Hat unter dem Motor ein Papp- oder Papierplättchen gelegen, legt man genau dieses wieder ein. Die Schnecke darf nicht auf dem Schneckenrad klemmen, aber sie muß ordentlich greifen. Deshalb hat Trix unterschiedlich dicke Papierunterlagen verwendet. Nach meiner Erfahrung paßt in den meisten Fällen Papier der Stärke 80g ganz gut, falls man das Original ersetzen muß.

Im 2. Teil sehen wir uns die neuere BR 80, Modell 2218 an.