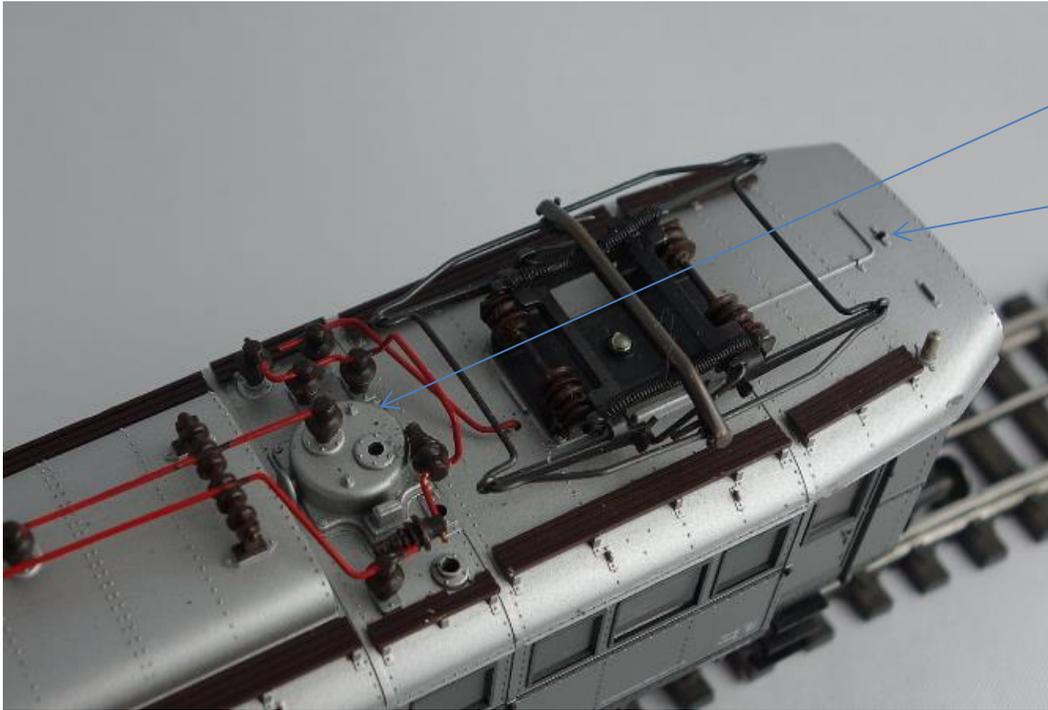
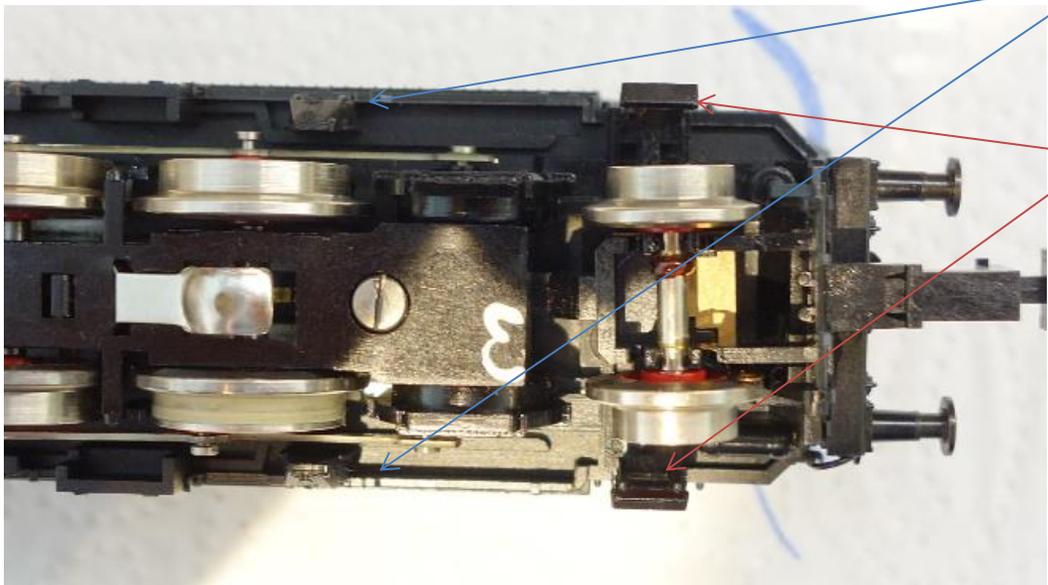


E75, TRIX EXPRESS



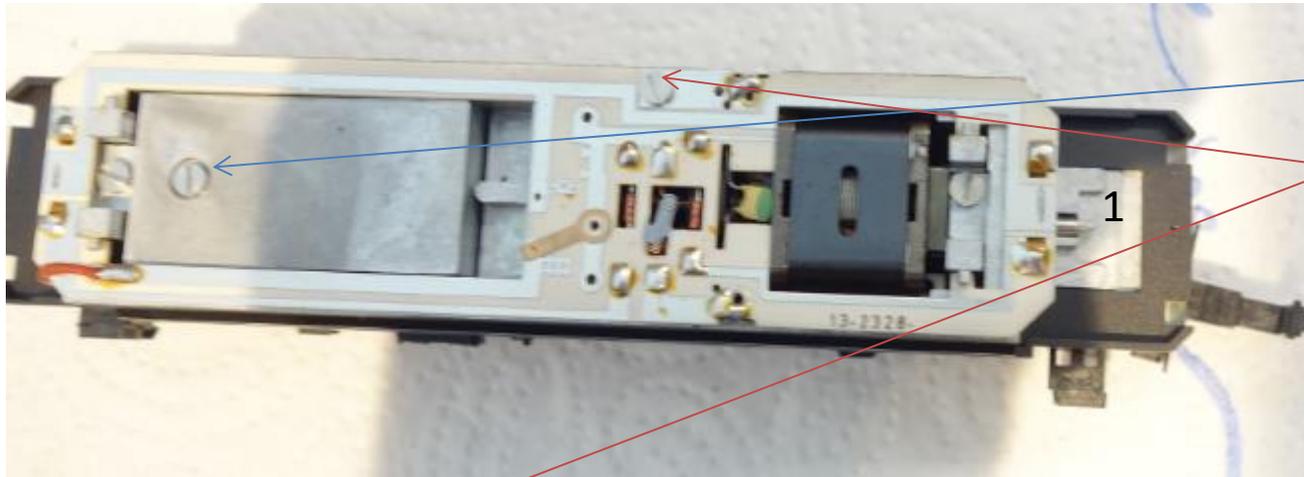


Der „Dachgarten“ war – wohl durch den Transport-
etwas derangiert.
Zwar habe ich nicht die passenden- Original-
Pfeifen, aber ich mag keine Löcher. Deshalb habe
ich passende Teile aus Kunststoff eingesetzt.
Die goldene Beschriftung hat Trix in den 80-ern
scheinbar mit Ofenbronze ausgeführt. Deshalb
möglichst nicht in den Bereichen anfassen!

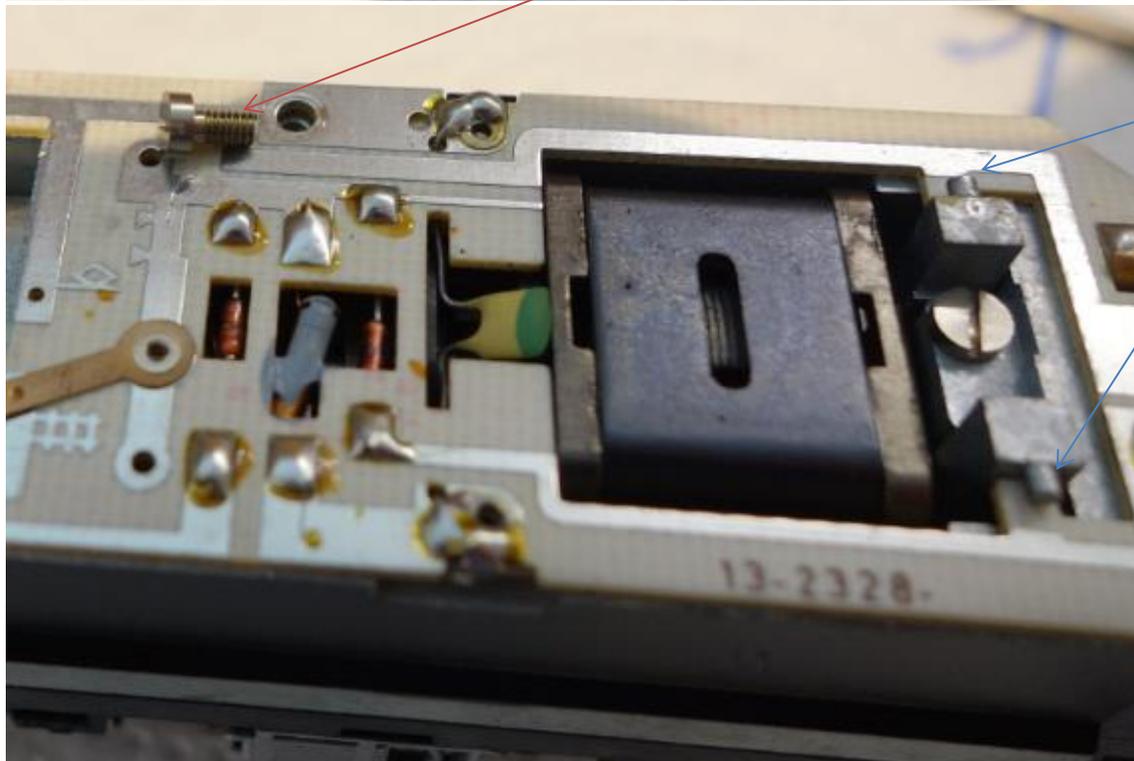


Das Gehäuse wird abgenommen, in dem man es an
den Enden etwas mit den Fingernägeln spreizt

Beim Betrieb darauf achten, daß die schwenkbaren
Aufstiegsleitern nicht aus dem Vorläufer ausgehakt
sind. Sonst entgleist die Lok



Nach der Platine entfernt man das Ballastgewicht mit einer Schraube. Zuerst wird die Schraube der Platine gelöst.

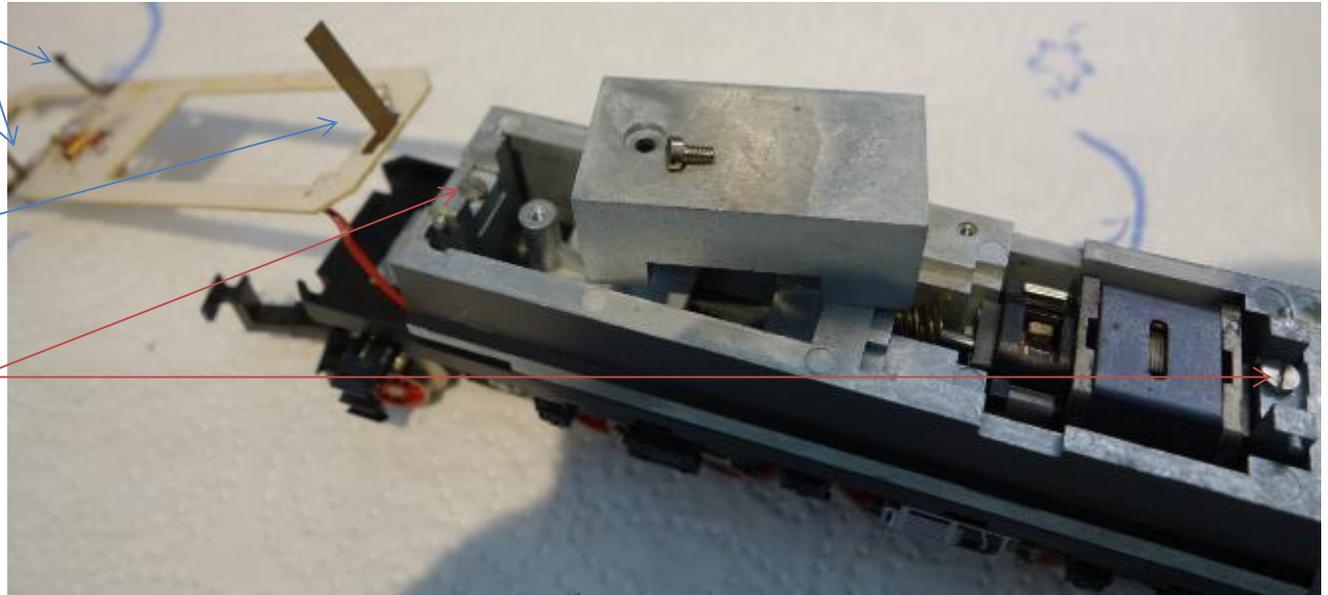


Um die Platine abnehmen zu können, muß sie etwas nach hinten geschoben werden, denn sie wird von Nasen am Gewicht gehalten.

An den Enden hat die Platine jeweils einen Kontaktblechstreifen zur Versorgung der Glühbirnchen. (1) Die Birnchen fallen heraus, wenn das Kontaktblech fehlt. -> Gut weg legen. Bei dieser Lok fehlte bereits ein Birnchen. Dadurch kann es zum Kurzschluß kommen, wenn das „arbeitslose“ Kontaktblech den Rahmen berührt.

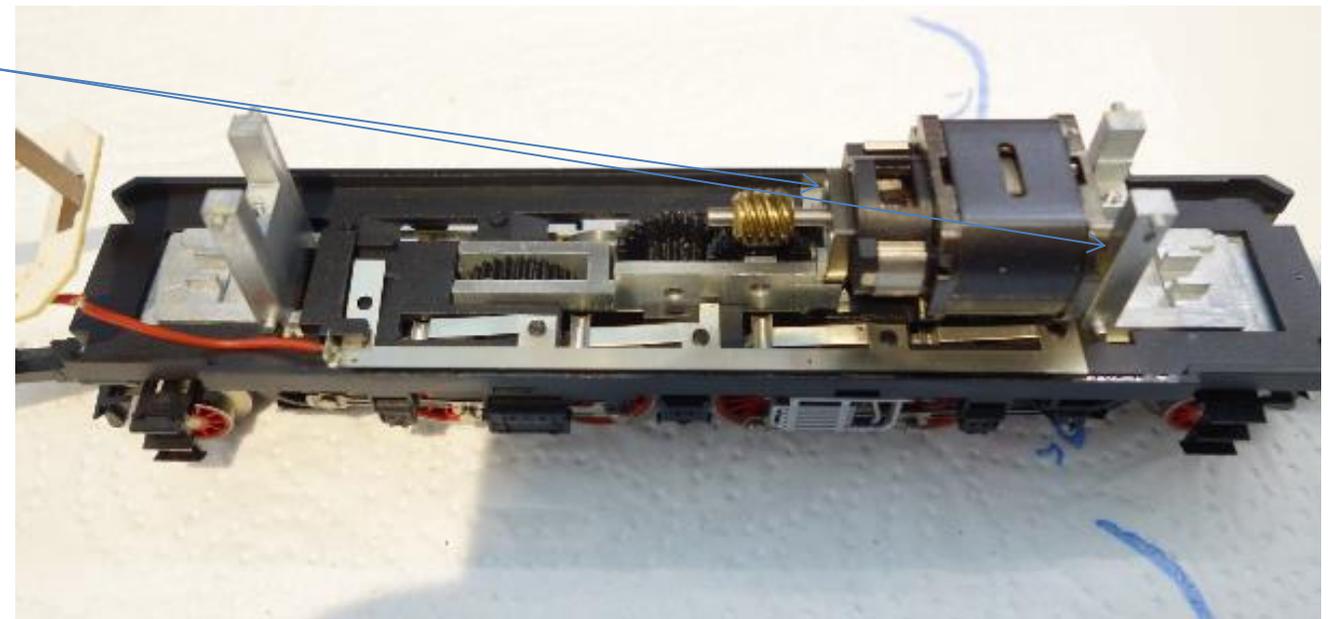
Zwei Kontaktfedern versorgen auch den Motor mit Strom. Sie müssen sauber an den Motorkontakten anliegen, wenn die Platine wieder montiert wird und dürfen nicht den Rahmen berühren.
Federblech für die Beleuchtung

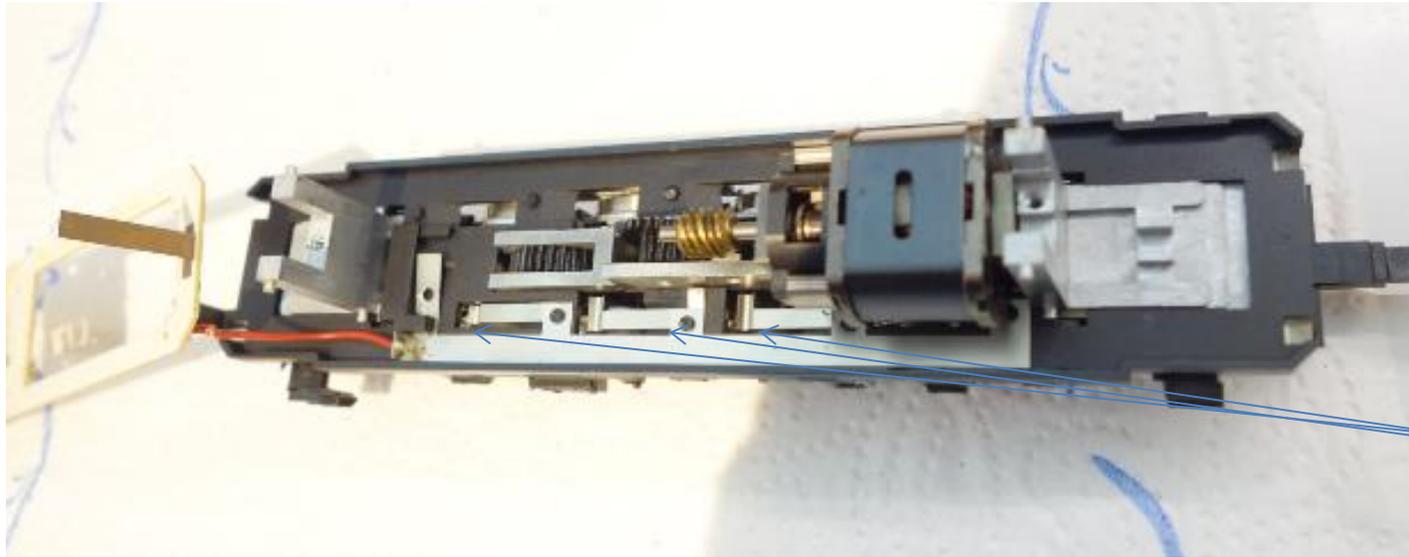
Jeweils eine Schraube am Ende hält den Ballastrahmen.



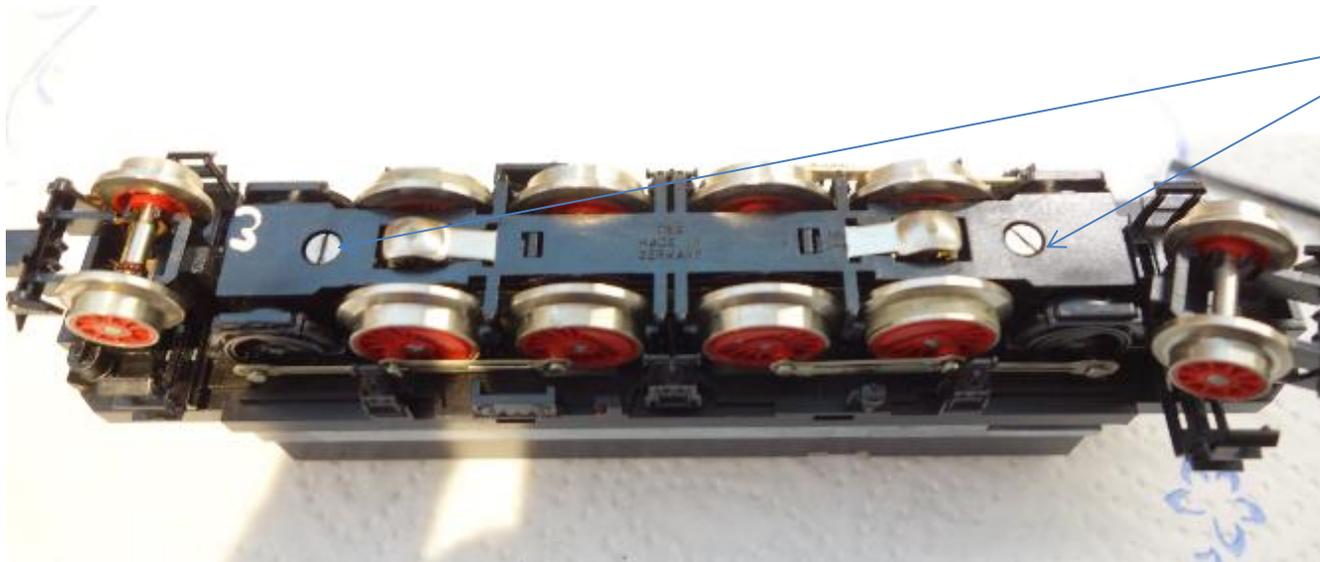
Nun liegen Motor und Getriebe frei.
Will man den Motor entnehmen, entfernt man die beiden Stahlfederbügel mit einem kleinen Schraubendreher. Vorsicht, die fliegen fantastisch.

Den Motor markieren, daß man ihn später genau so herum wieder einlegt.
Er paßt natürlich auch anders herum in den Rahmen, aber dann läuft die Lok falsch herum, weil die Pole gewendet sind

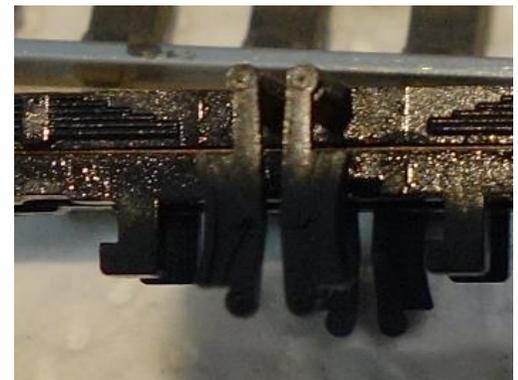


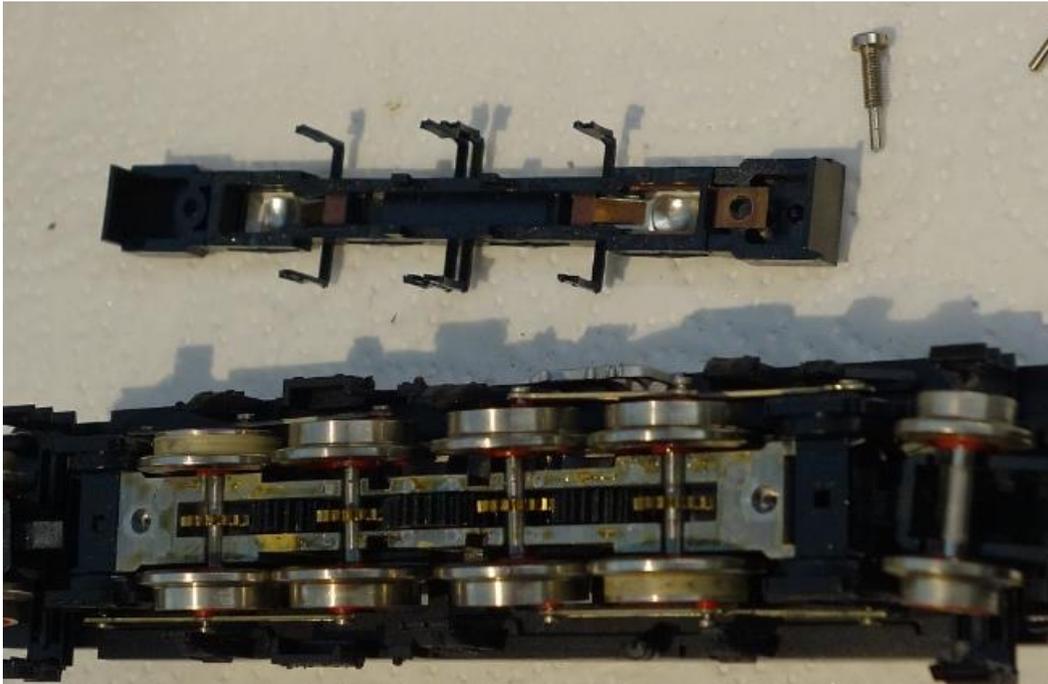


Sollen die Radschleifer gewechselt werden, so muß die gesamte Kunststoffplatte abgenommen werden, nachdem der Motor entfernt wurde. Wahrscheinlich wird man die Radschleifer aus Messingblech selbst fertigen müssen, weil es die Platte nicht mehr als Ersatzteil gibt



Um die Mittelschleifer zu bearbeiten, muß man die Bodenplatte abnehmen. Vorsicht, die beiden Schrauben halten auch die Laufgestelle. Um die Platte zu lösen, muß sie auch etwas nach hinten geschoben werden, um die Fixiernasen zu befreien.





Die Bremsattrappe mit den Schleifern bekommt man komplett herunter. Es ist zweigeteilt und wird auseinander gezogen, um die Schleifer heraus zu bekommen.

Oft ist das völlig verölt. Ab einem gewissen Alter nehmen Öl und Fett die Konsistenz von Klebstoff an. Dann ist eine Totalreinigung fällig und man muß alles neu schmieren.

Bei dieser Lok bekamen die Mittelschleifer nur noch in entspannter Stellung Kontakt. Sobald sie auf das Gleis gestellt wurde, rutschten die Kontaktfedern auf eine Stelle, die von altem Fett völlig isoliert wurde ->

Auf dem Dach liegend und mit angehaltenen Kabeln lief der Motor. Sobald die Lok aufs Gleis kam, ging nichts mehr.



Wenn die Achsen heraus müssen, faßt man mit einem kleinen Schraubendreher zwischen Rad und Kuppelstange, um den Stift auszutreiben, ohne ihn zu beschädigen.

Notieren, welche Achse an welcher Stelle sitzt, um sie genau so wieder einzulegen.

Die Räder und die Blindwelle eines Antriebsgestells müssen genau ausgerichtet sein, damit das Gestänge nachher nicht klemmt.

Antriebsgestell 1 und 2 sollten im Versatz von 90° zueinander arbeiten, wie auf dem Bild zu sehen.

Arbeitet man hier nicht genau, kann man die Lok hinterher praktisch wegschmeißen. Ich mache mir immer eine Ablage, in welcher die Stangen genau so abgelegt werden, wie sie an der Lok montiert sitzen. Das hört sich blöd an, aber fast jeder Reparaturwunsch, den ich für E75 bekomme, beruht darauf, daß jemand die Stangen falsch montiert hat

