

ELD Trix Express 2281 Wartung/Reparatur

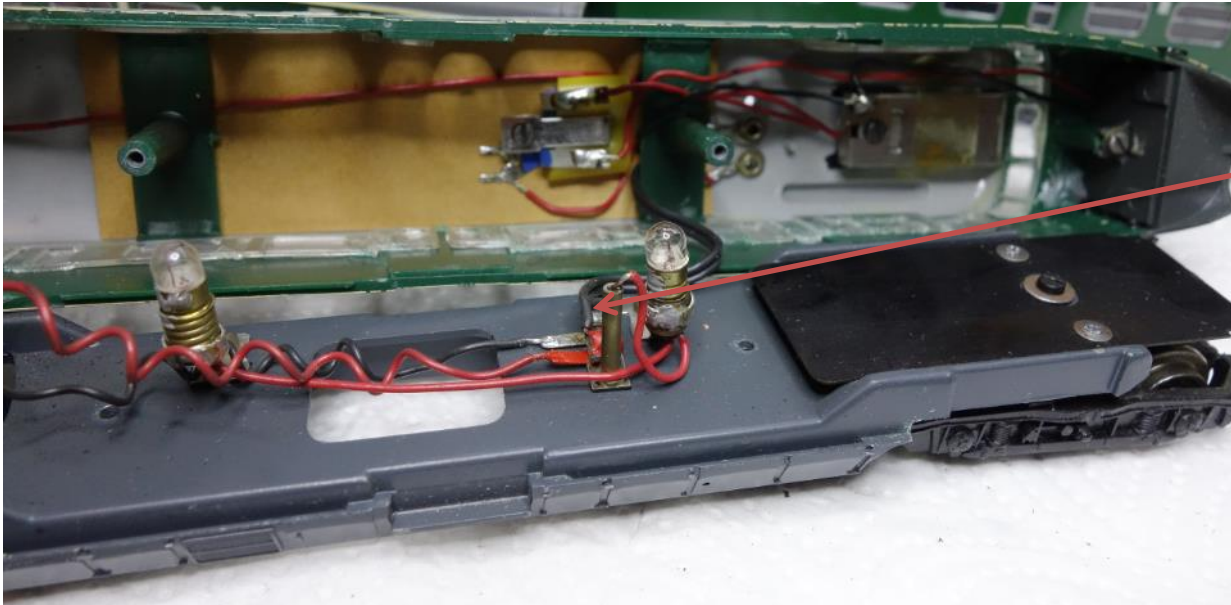




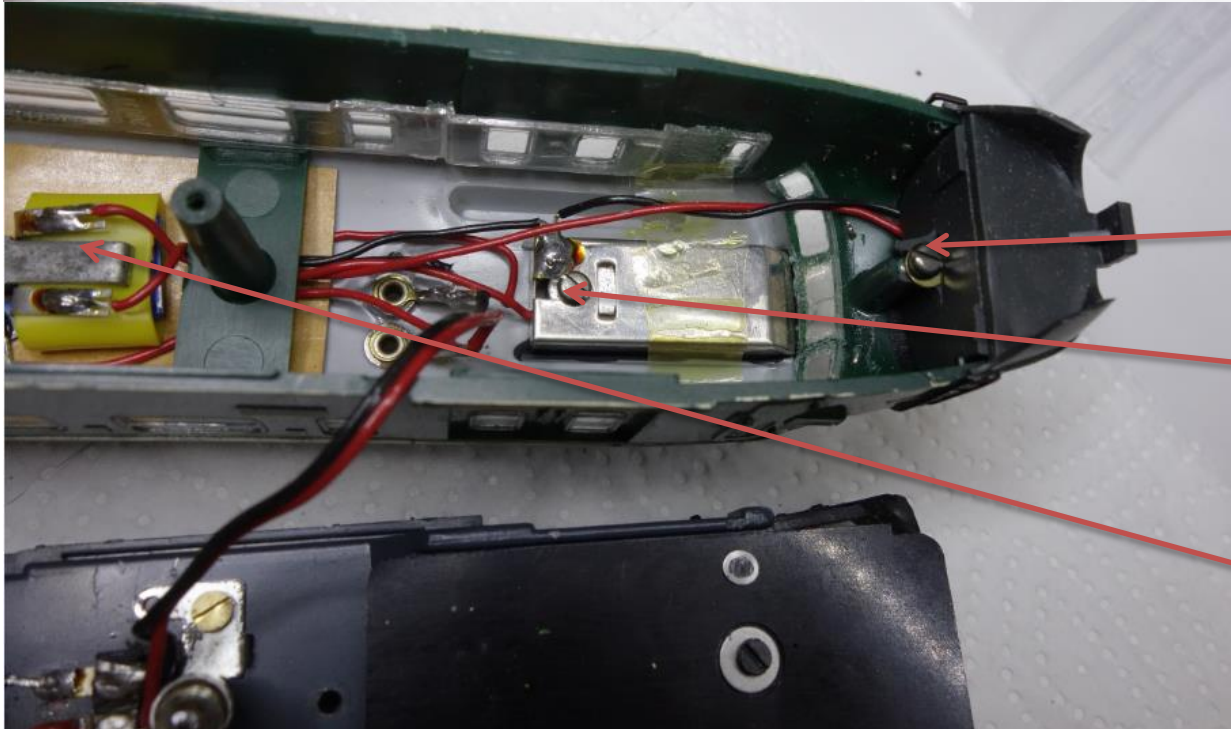
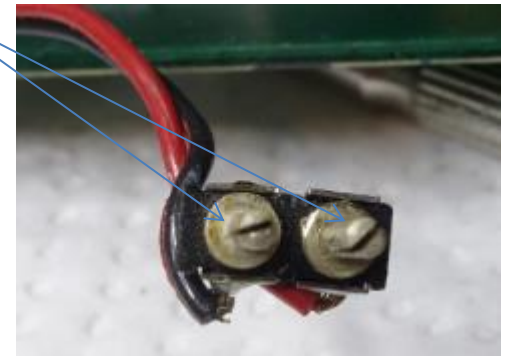
Das sieht man bei den alten Fahrzeugen oft:
Ein Fenstereinsatz ist heraus gefallen.
Zum einkleben verwende ich durchaus
Sekundenkleber, aber nur ganz sparsam an
zwei Punkten zwischen den Fenstern. Man
Darf das Gehäuse dann nicht zu früh wieder
aufsetzen. Verdunstende Lösungsmittel aus
Klebstoffen machen die Scheiben blind ->
ein paar Stunden offen lassen!



Zwei Schrauben halten das Gehäuse und die
Bodenplatte am Rahmen. Beim Triebkopf ist
der Boden als Ballastgewicht aus Metall
ausgeführt.
Die Schrauben gefühlvoll eindrehen und
nicht „anknallen“!



Diesen Doppelstecker hinter der Innenbeleuchtung zieht man vom Rahmen, um das Gehäuse endgültig vom Rahmen zu trennen. Die Steckkontakte und die Buchsen werden ordentlich blank gemacht. Die Oxidschicht legt sonst gern die Stirnbeleuchtung lahm. Sitzt der Stecker zu lose, weitet man den Spalt ganz vorsichtig mit einem Messer



Hier verbirgt sich die Birne für die unteren weißen Lampen...

...und hier die Birne für die oberen, roten Lampen. Die schwarzen Kabel haben Verbindung zur Gehäuse- Masse. Die roten Kabel stellen den jeweiligen Pluspol dar.

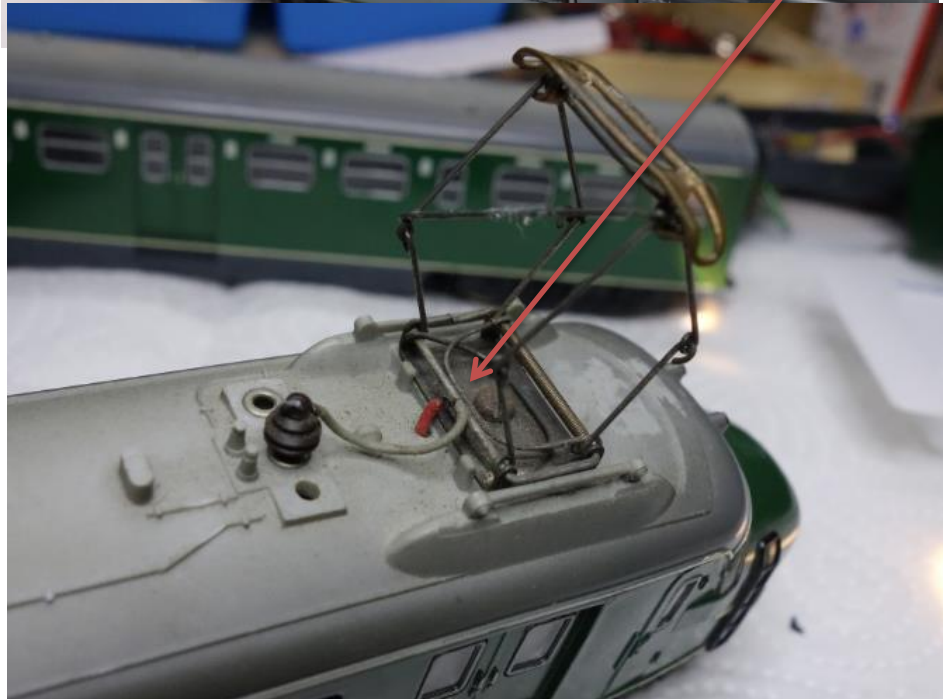
Über den Gleichrichter wird der Lichtwechsel besorgt. Man kann die Funktion der Lampen mit zwei Krokodilklemmen am Stecker testen. Plus an rot = weißes Licht und Plus an schwarz = rotes Schlußlicht.



Die Pantographen werden von jeweils einer Schraube gehalten.
Ein rotes Kabel verbindet die beiden elektrisch. Der vordere trägt das Kabel zum Umschaltstecker -> ablöten. Die Stelle wird mit einem Glasfaser- Radierer ordentlich blank gemacht, bevor man die Kabel wieder anlötet. Der Lötvorgang muß schnell gehen, damit der heiße Pantho nicht das Plastikgehäuse beschädigt

Dieses Dach ist arg ramponiert. Man kann es vorsichtig vom Rahmen trennen. Dazu hebt man ganz behutsam mit einem kleinen Schraubendreher auf der Innenseite.

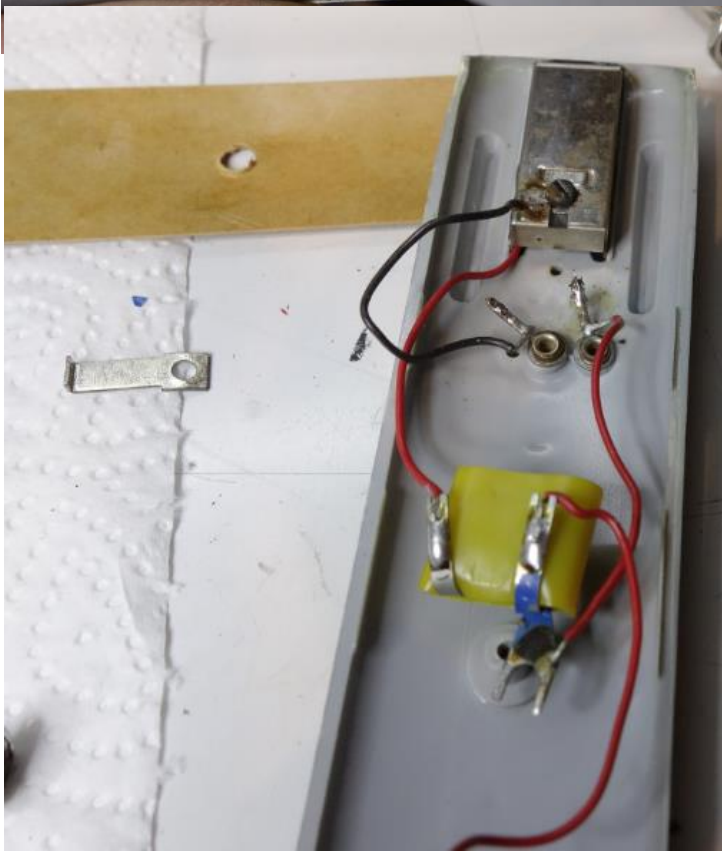
Hier nochmals die Position des Dachsteckers:



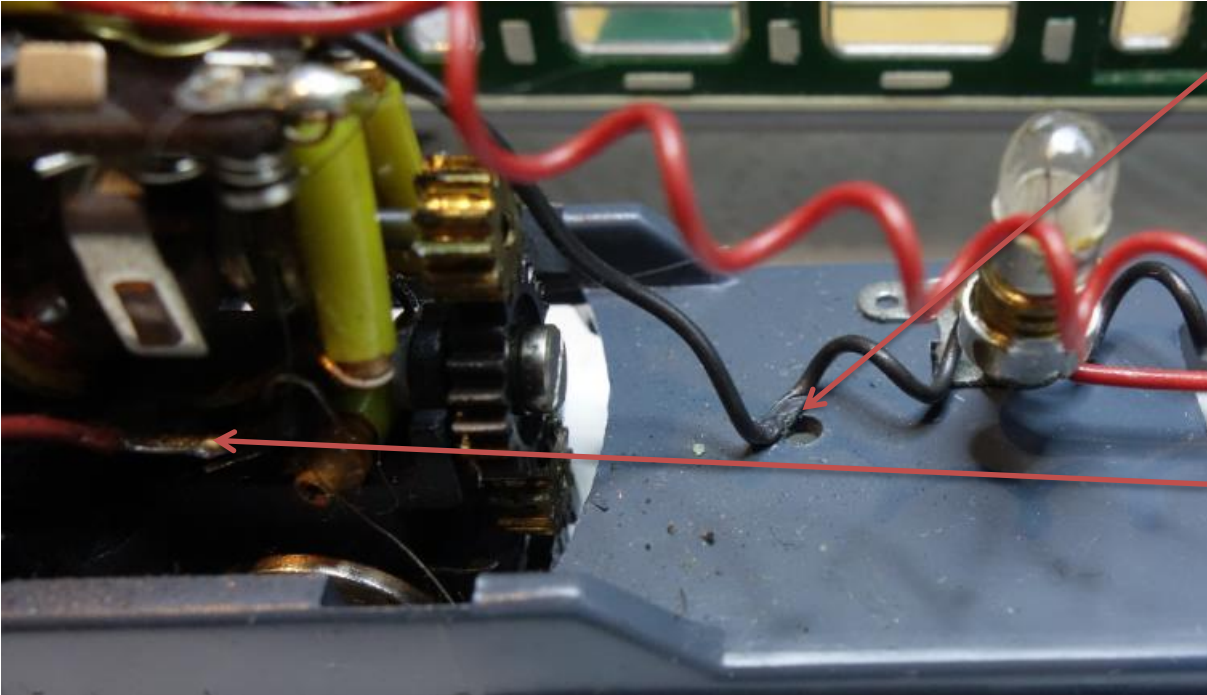


Weil das Dach unter dem Pantho Haarrisse aufweist, habe ich von innen Plastik in 1mm Stärke eingeklebt. Das läßt sich der Dachform anpassen und so ist die Reparatur von außen unsichtbar

Die Plastikgehäuse reinige ich vorsichtig in handwarmem Wasser mit etwas Spülmittel und einem weichen Borstenpinsel. Gründlich trocknen lassen.

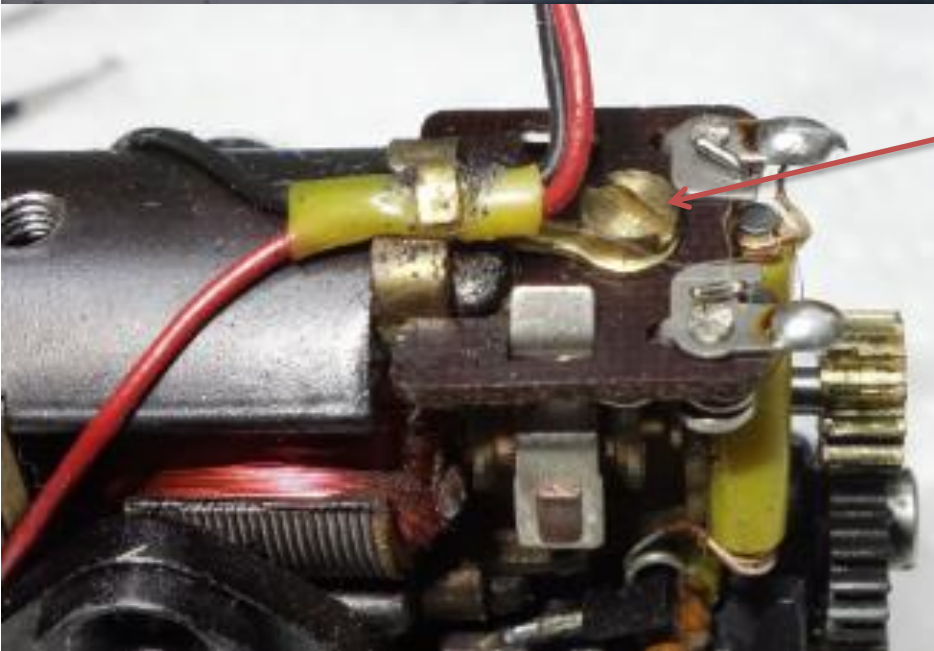


Hier sieht man die Verdrahtung vom Gleichrichter und der oberen Beleuchtungseinheit.



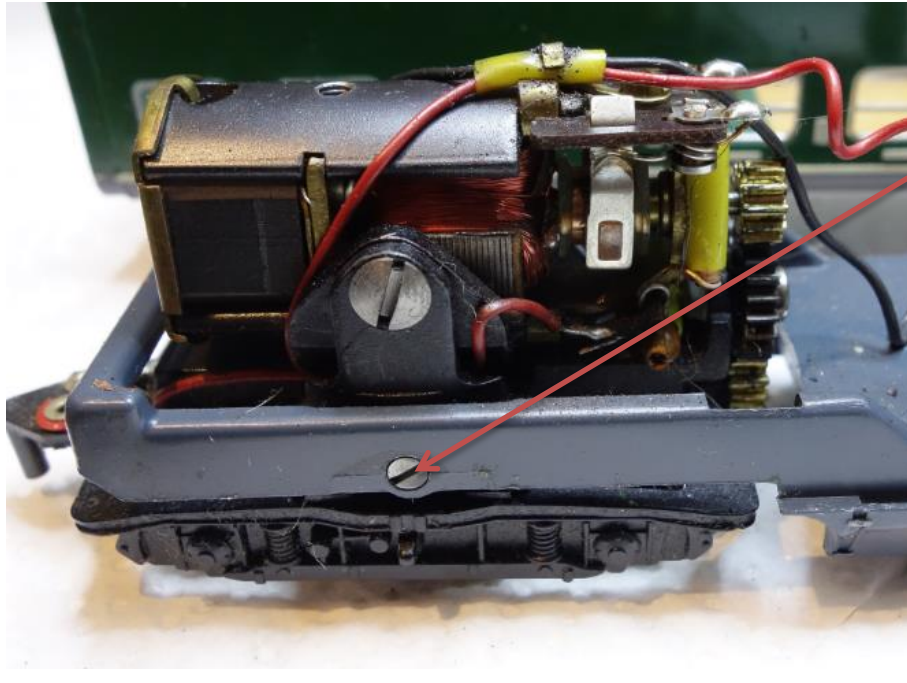
Hier war ein Kabel durch unachtsame Gehäusemontage gequetscht worden!

Für den Ausbau des Motors müssen rot und schwarz an der Unterseite abgelötet werden. Das geht meist besser, wenn das Drehgestell schon ausgebaut ist (nächste Seite)

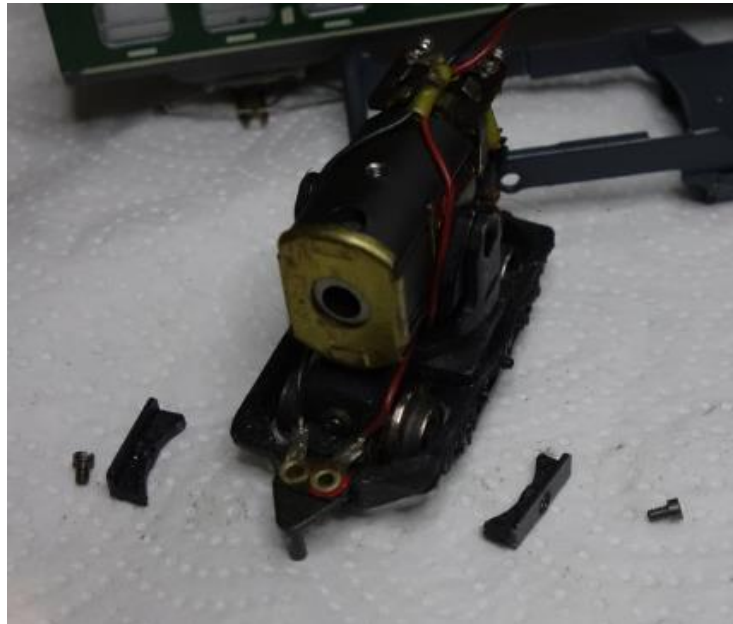


Das Kabelpaar von den Schleifern ist mit einem Bügel an der Bürstenplatte befestigt -> die Schraube gleich wieder eindrehen!



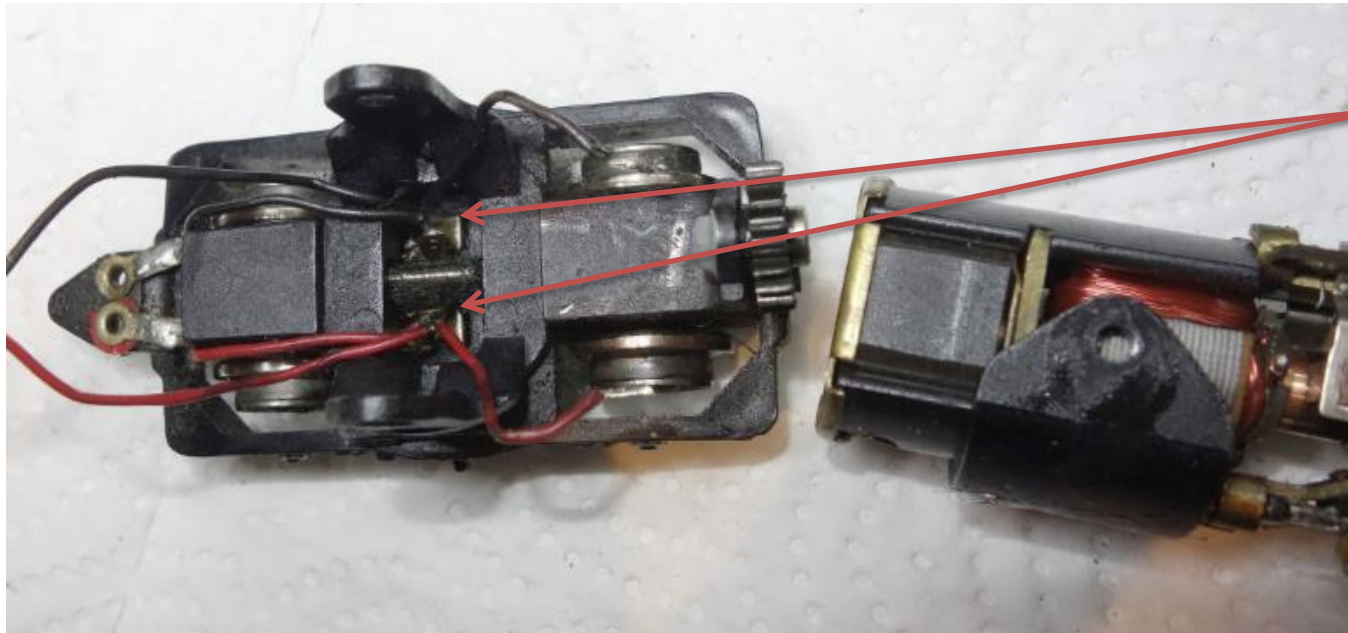


Das Drehgestell wird mit zwei Gleitstücken und zwei Schrauben im Rahmen gehalten

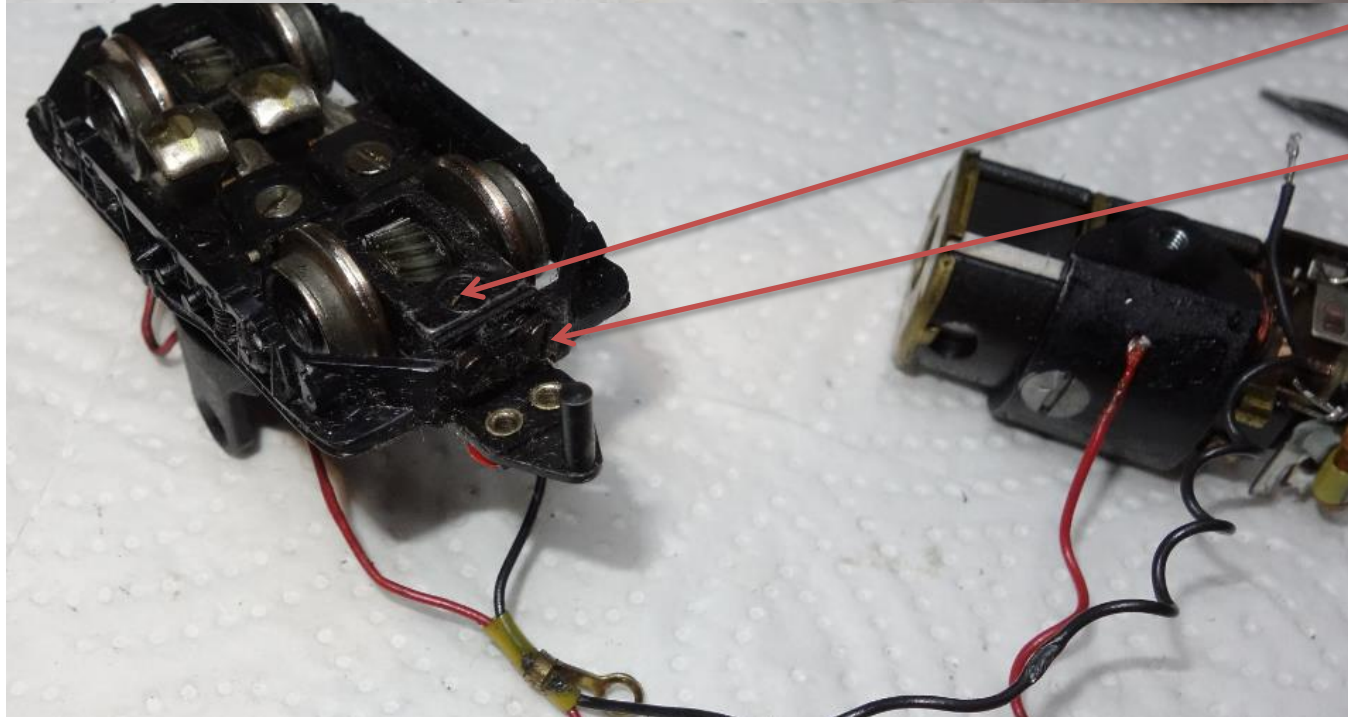


Hier sieht man die Schrauben und Gleitstücke.

Für die Montage später:
Das geht am besten, wenn man den Rahmen über Kopf hält, die Gleitstücke am Drehgestell anlegt und das ganze zusammen wieder in den Rahmen setzt. Dort gibt es passende Aussparungen für die Gleitstücke. Dann werden von der Seite her wieder die Schrauben eingedreht.

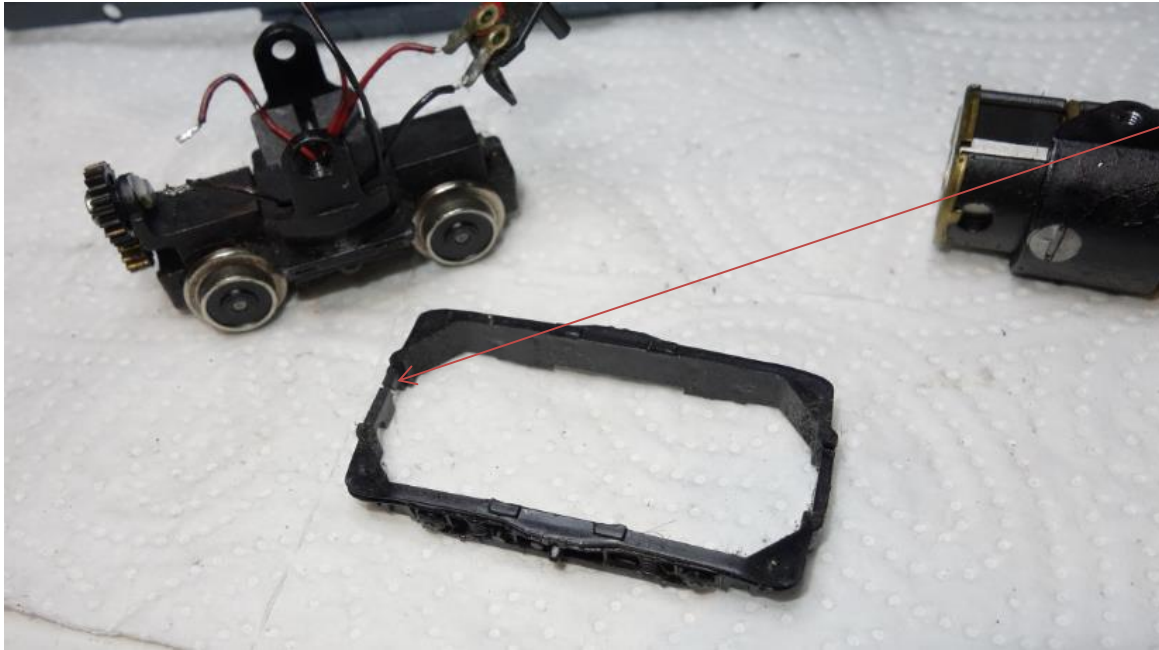


Der Motor ist vom Drehgestell abgeschraubt.
Hier sieht man gut die Lötflächen an der Schleiferplatte die Kabel müssen abgelötet werden, wenn die Schleiferplatte abgenommen werden muß

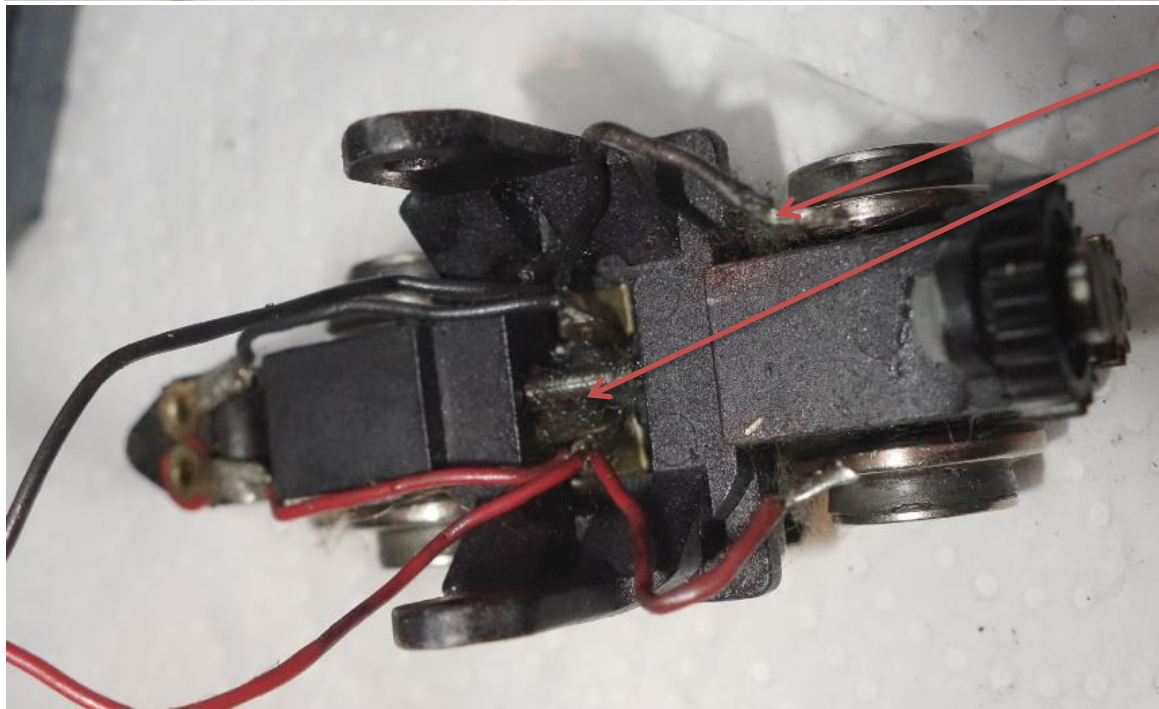


Eine Schraube hält die Achslagerplatte auf der Hakenseite. Vorn ist sie mit einer Nase eingehängt.

Zwei Schrauben halten die Achsblende und den Haken



Hier hatte die Achslagerblende einen Bruch -> Sauber verkleben mit Sekundenkleber. Die Klebestelle darf nicht auftragen, damit der Zughaken hinterher noch paßt



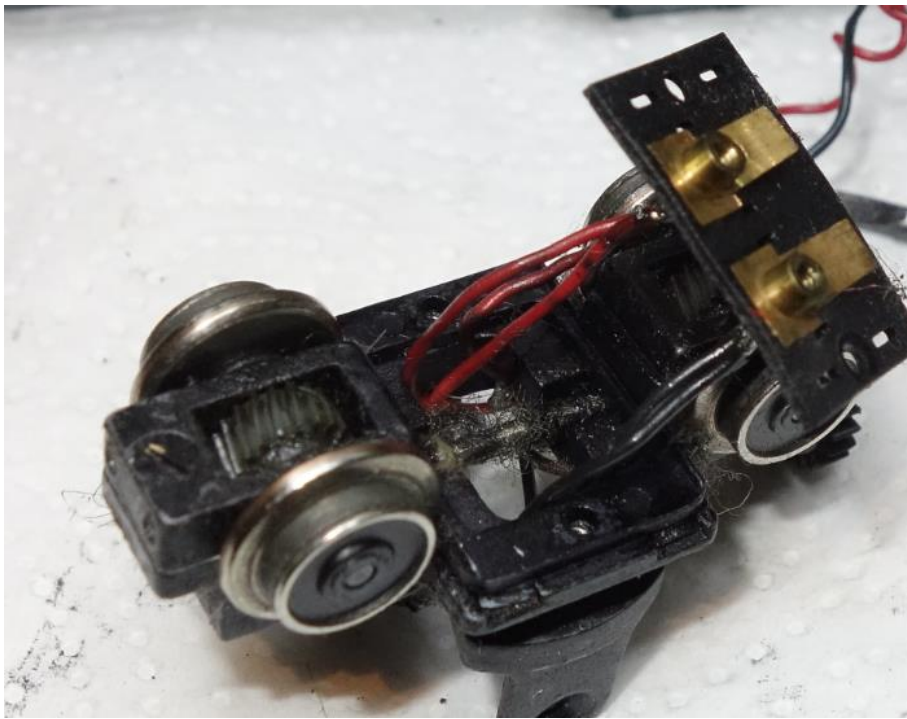
Hier sieht man, daß der Vorbesitzer ein Teppichbahner war und welche Folgen das hat



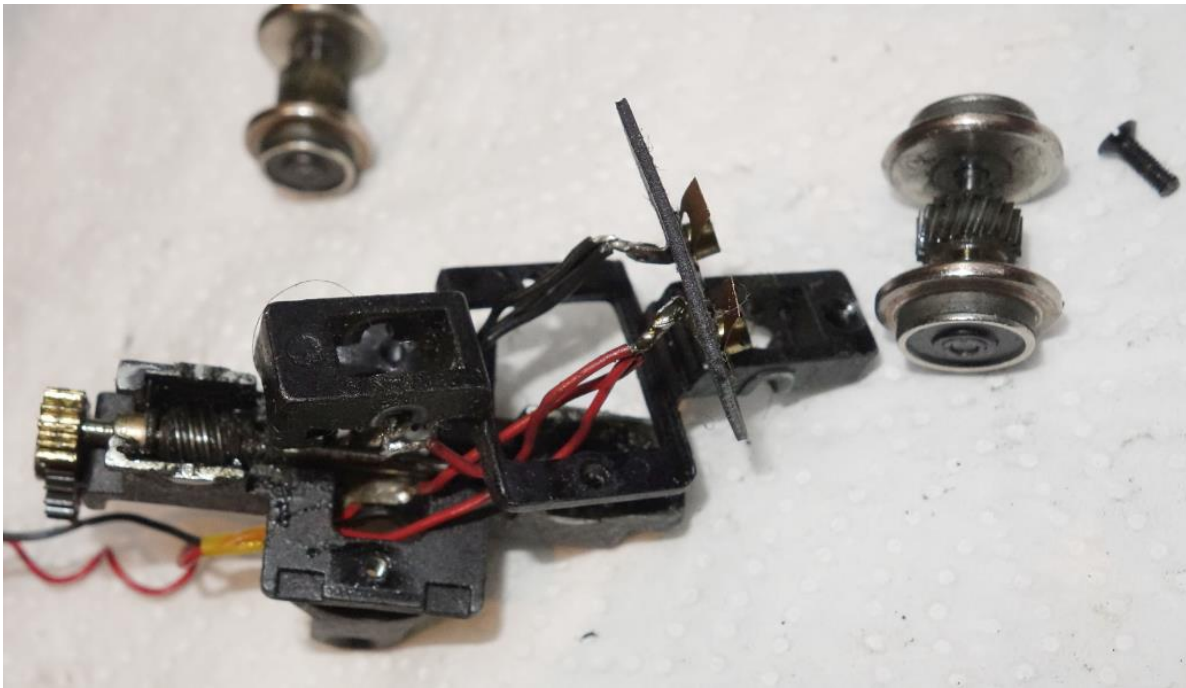
Schleifer abschrauben



Auch die Schleiferplatte wird von zwei Schrauben gehalten. Die Federn nachher vor der Montage der neuen Schleifer „ausrunden“, damit die Schleifer genügend Anpressdruck haben



So viel Dreck im Getriebe belastet die gesamte Mechanik und läßt sie vorzeitig verschleißen!!



Mit etwas Geschick muß man die Kabel der Schleiferplatte nicht ablöten, um die Achsen und die Schneckenwelle zu entnehmen. Alle Teile werden gründlich gereinigt und neu geschmiert. Dazu gebe ich etwas Öl an die Buchsen und Fett auf Schnecken und Zahnräder.



Auf der Schneckenwelle sitzt hinten auch eine Buchse (fehlt auf dem Bild)
Diese nicht verlieren!

Der schmutz aus einem einzigen Drehgestell. Die anderen sahen auch nicht besser aus



Das vordere Drehgestell wird von einer einzigen Schraube geführt. Die Scheibe darunter nicht verlieren.

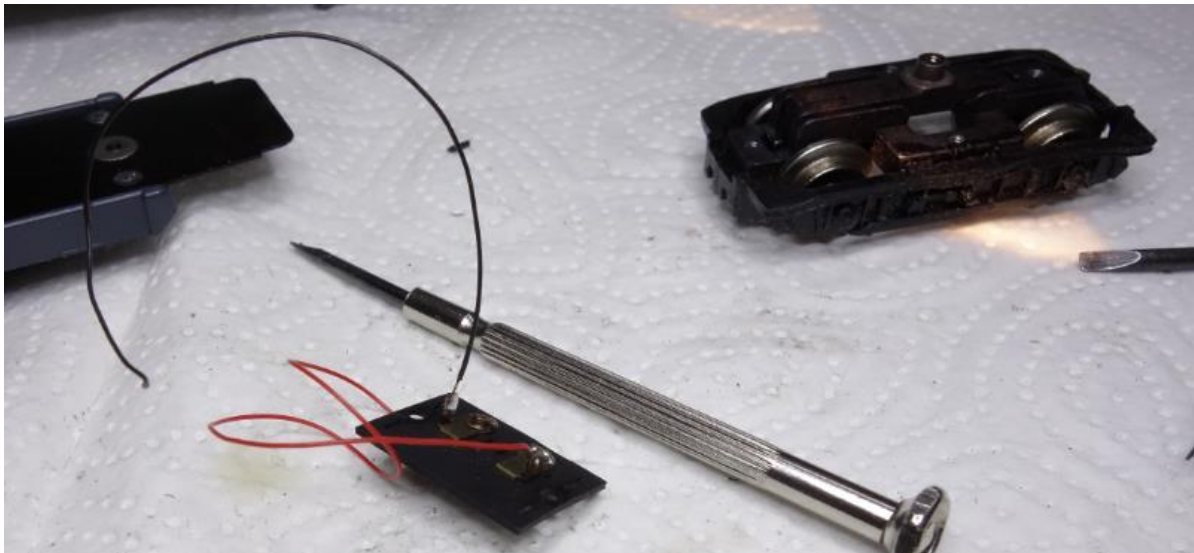
Die Bakelit- Platte dient der Abschirmung des Lichts



Auch dieses Drehgestell vorn war ein „Pelztier“
So weit sollte man es nicht kommen lassen!!

Eventuell wird dieser Zug zweiteilig gefahren.
Deshalb wird vorn im Triebkopf auch eine
Schleiferplatte eingebaut, so daß insgesamt
drei Schleiferpaare vorhanden sind.

Ein zweiter Zug hat auch im zweiten Kopf einen
Motor bekommen, um sechsteilig gefahren zu
werden. Dafür werden insgesamt vier
Schleiferpaare verbaut. Mehr ist nicht sinnvoll,
da der Rollwiderstand zu sehr erhöht wird.



Hier sieht man, daß der Rahmen es unmöglich macht, im selben Triebkopf ein zweites Motorgestell einzubauen. Deshalb kommt ein zweiter Motor in den zweiten Triebkopf. Wenn man möglichst gleichlaufende Motoren verwendet (prüfen am Labornetzteil mit Amperemeter), ist so auch ein sechsteiliger Zug sehr betriebssicher. Durch die elektrische Verbindung aller Wagen ist allerdings eine Automatische Schaltung mit Haltestrecken vor Signalen sehr problematisch. Dann dürften nur unter den Triebköpfen und dem ersten Drehgestell des nachfolgenden Wagens Schleifer installiert werden und eine fahrtrichtungsabhängige Schleiferumschaltung. Das funktioniert aber nicht über den Mittelleiter, weil auch über die Kupplungen Masseverbindung zwischen den Wagen besteht. Hier muß die „Bremsstrecke“ vor Signalen auf die Außenschienen gelegt werden und sie muß zwei Standard- Gleislängen haben

