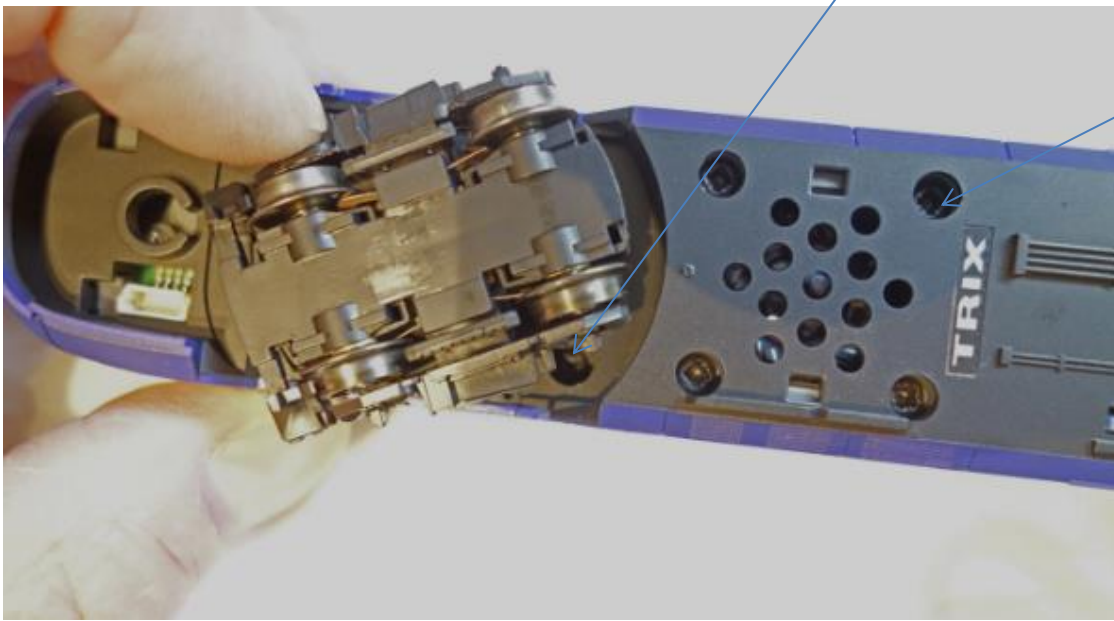


Lint Trix H0 für Express

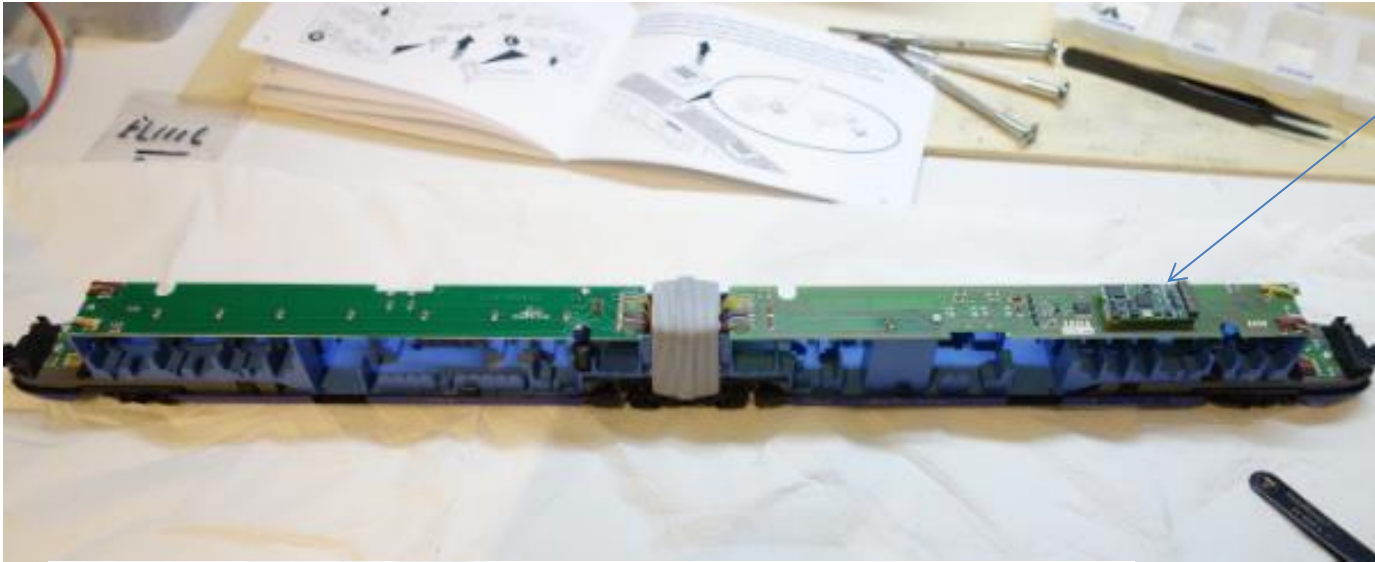




Geöffnet wird der Triebwagen durch lösen der Schrauben von unten.



Am Motorwagen kann man auch gleich die 4 Schrauben um den Lautsprecher herum ausdrehen, denn diese halten hier die Inneneinrichtung zusätzlich zu den Clips



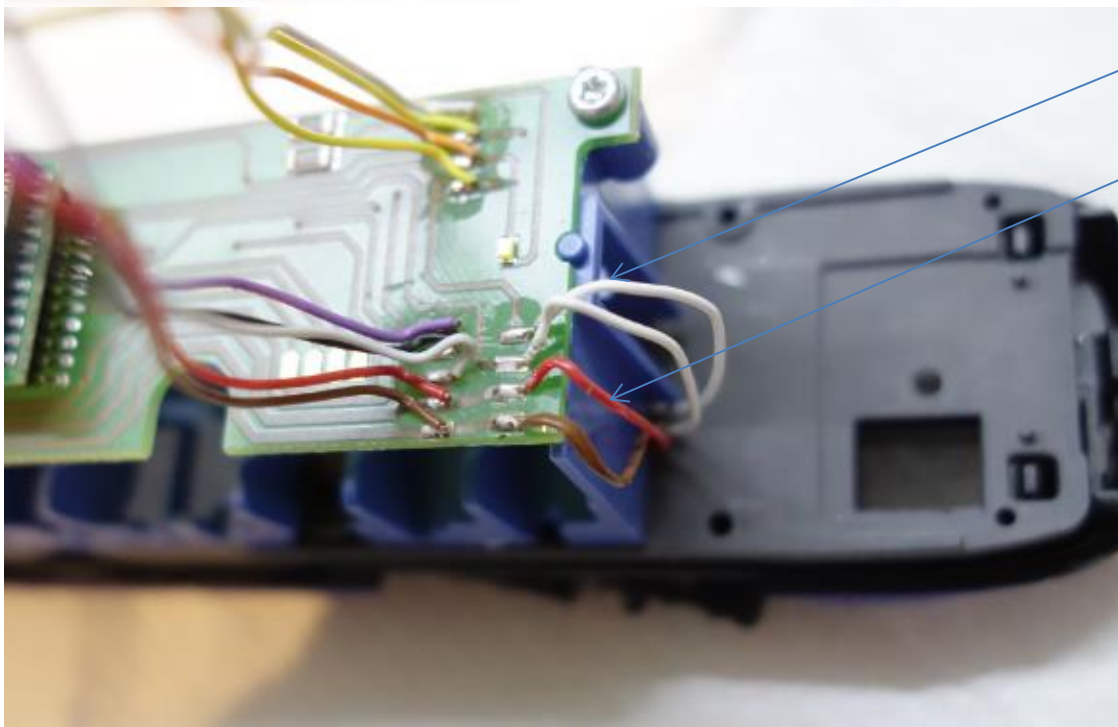
Das Innenleben in der Übersicht. Die Seite mit dem Decoder ist Führerstand 1 (innen mit „A“ beschriftet). Die Ausrichtung aller Teile ist wichtig.



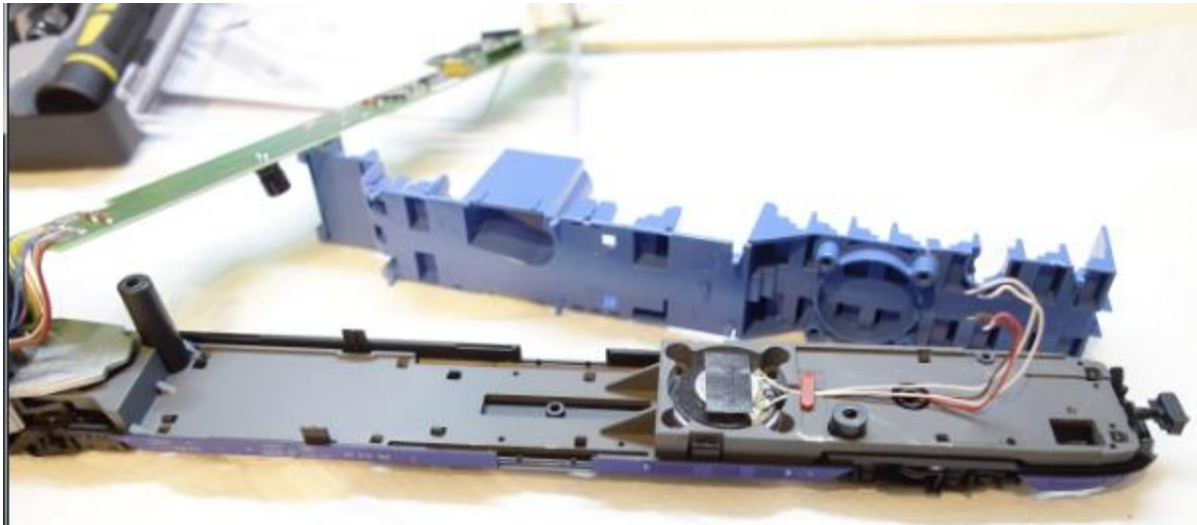
An den Enden werden die Kabelbügel und Lichtleiterabdeckungen entfernt



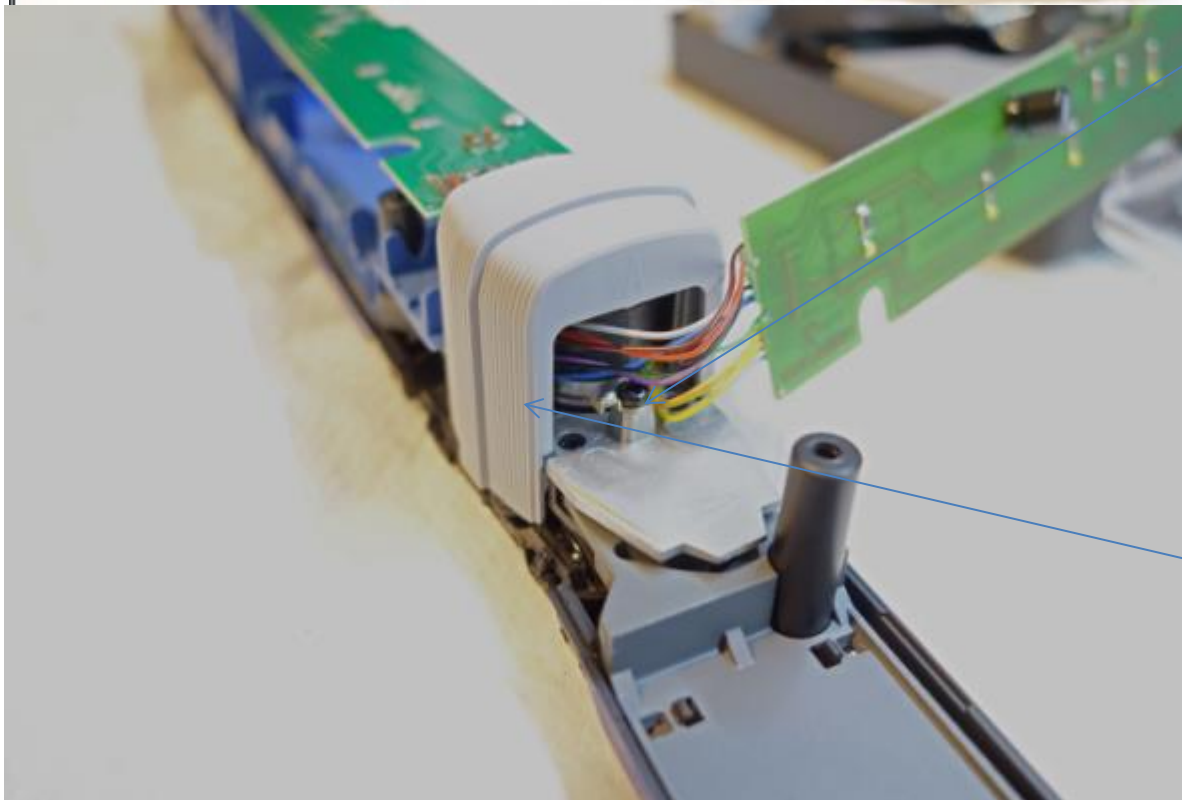
Dann die Beleuchtungsplatten
abschrauben



Die weißen Kabel kommen vom
Lautsprecher, braun und rot von den
Drehstellen - ablöten

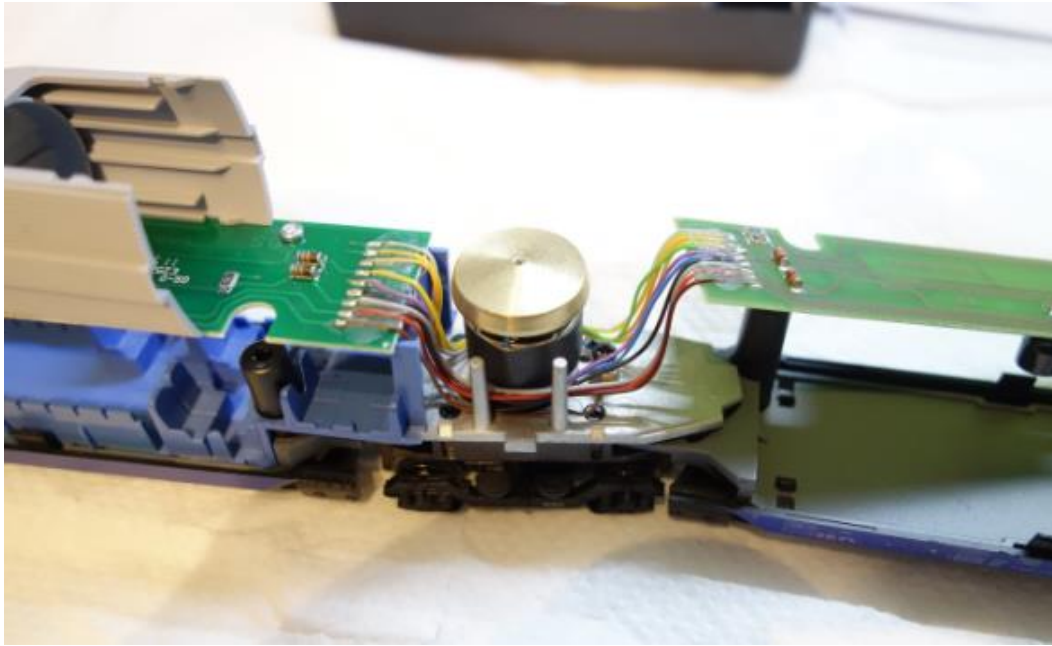


Hat man dann die Hauptplatine abgeschraubt, kann man die Inneneinrichtung abclipsen.

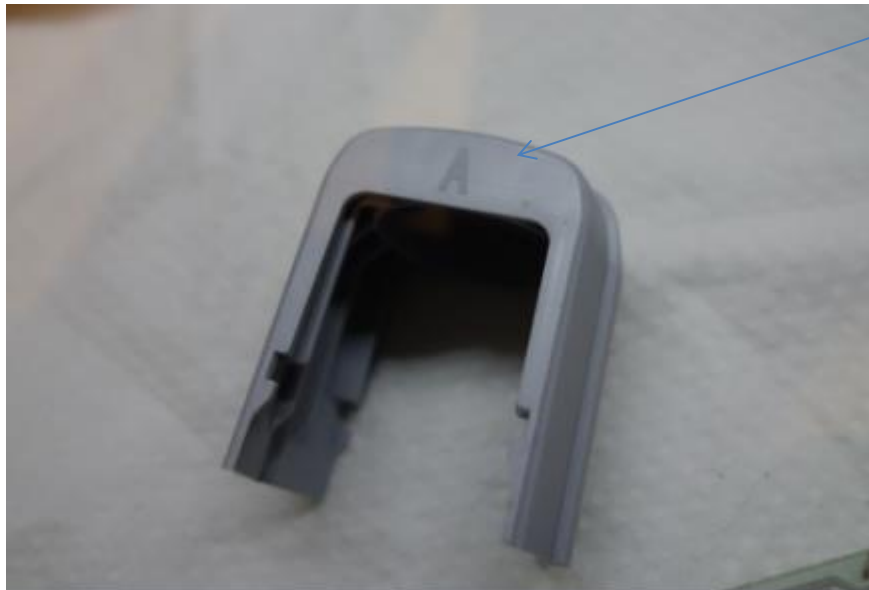


Diese Schraube dient dem Masseanschluß des Antriebsgestells in der Mitte.

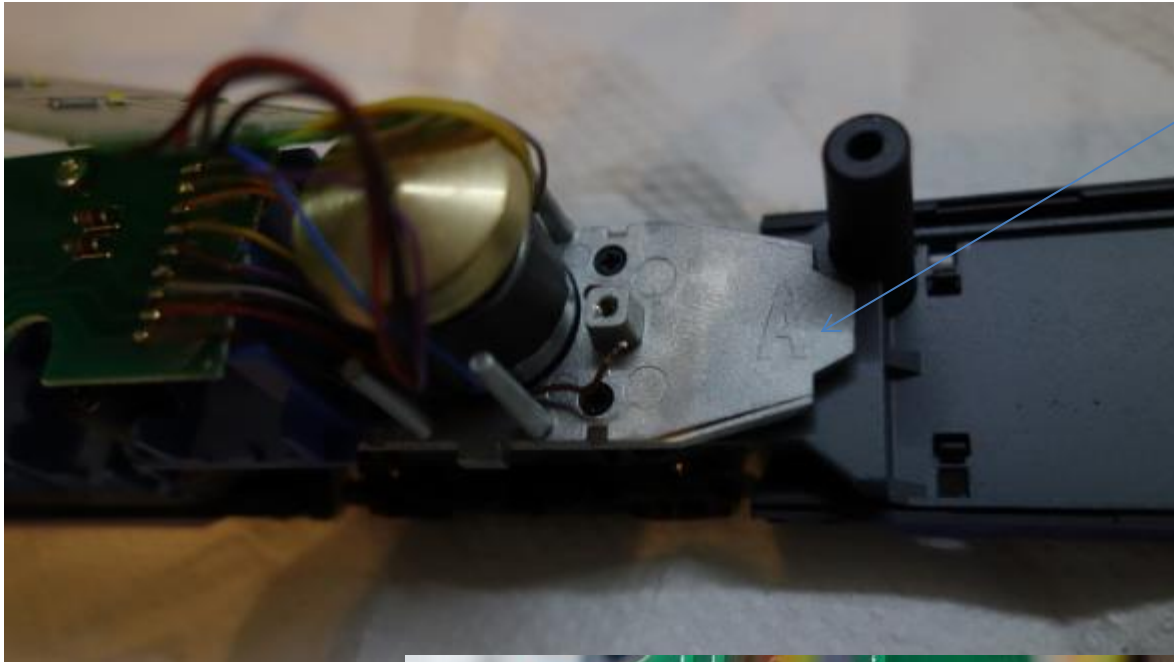
Der Motor sitzt unter dem „Faltenbalg“. Dieser wird abgeclipst



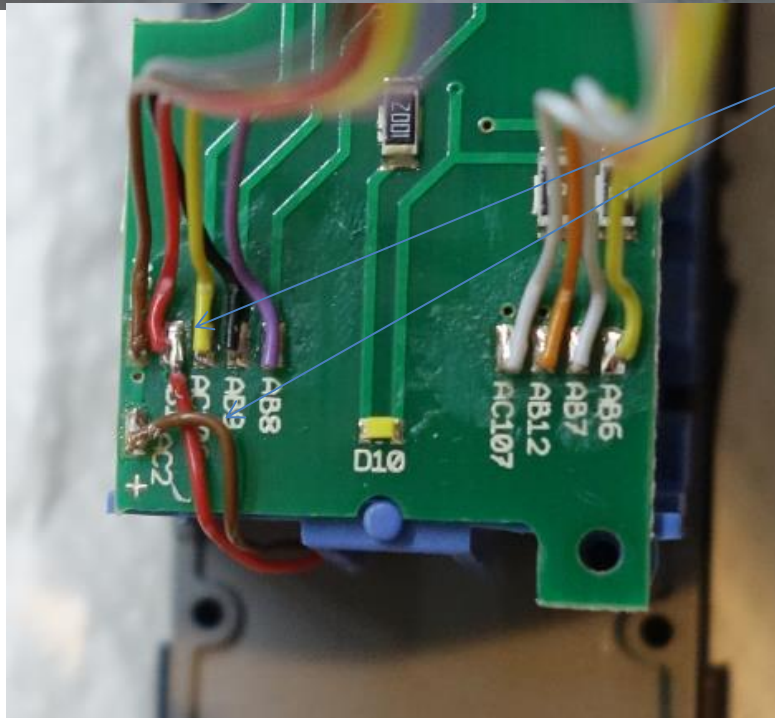
Die Kabelverbindungen zwischen den beiden Hauptplatinen braucht man nicht trennen. Man beachte aber die Kabelverlegung



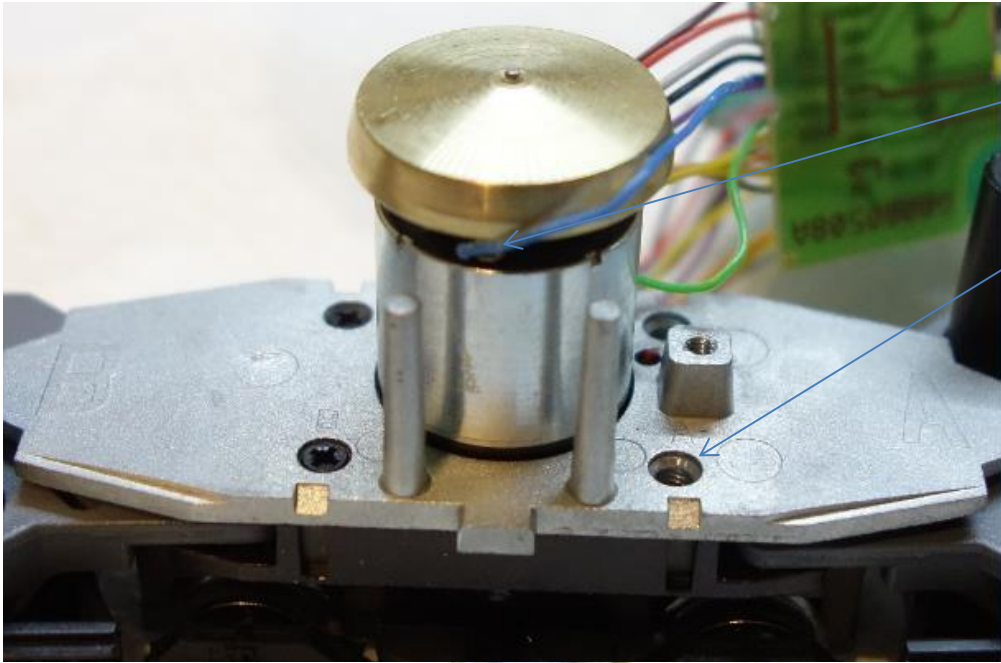
und die Beschriftung zur Ausrichtung



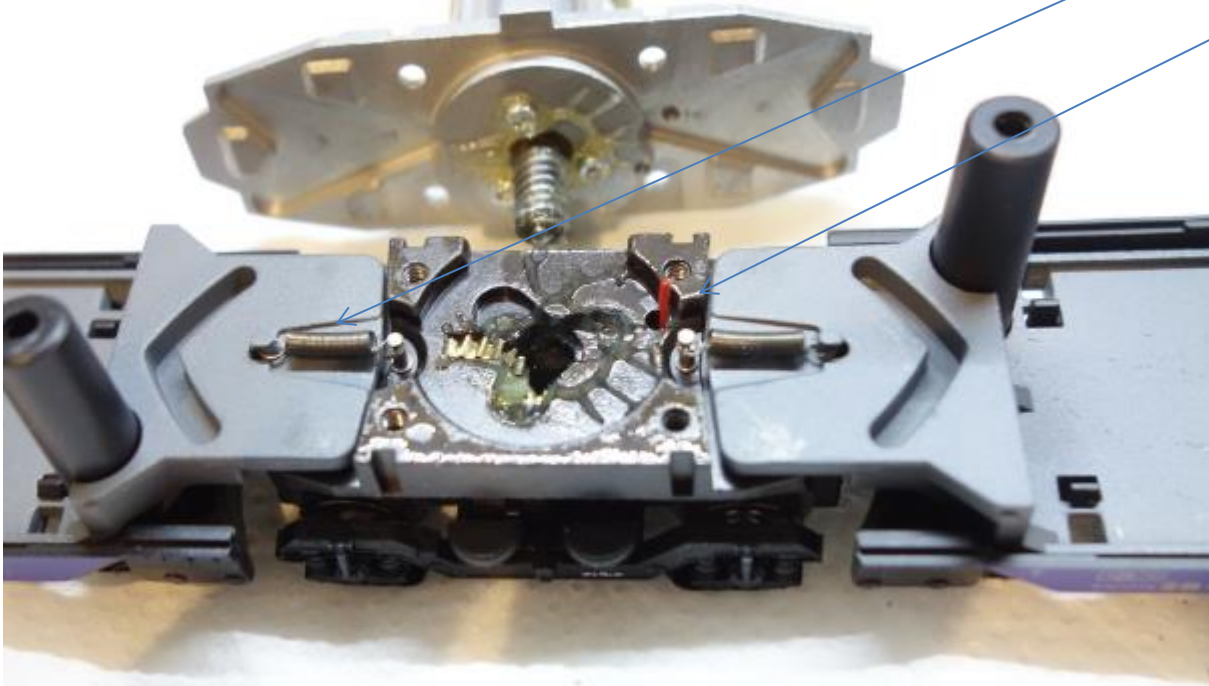
Auch wenn das Jacobs- Gestell in der Mitte scheinbar symmetrisch ist, muß man doch die Ausrichtung beachten. Um die Stromaufnahme auf die rechte Seite zu bekommen, wollte ich das Gestell wenden. Der Zug läuft und man sieht erst keine Probleme, aber er entgleist, weil die Kupplungskulissen nicht einwandfrei arbeiten.



Die Drehgestellanschlüsse am hintern Steuerkopf



Motoranschlüsse blau und grün ablöten und die 4 Schrauben der Platte ausdrehen



Die Federn der Kupplungskulisse vorsichtig entnehmen.

Das Anschlußkabel des Mittelleiters der Märklinversion hat man im Werk einfach abgeschnitten (kleiner roter Stummel sichtbar). Hier legen wir dann das neue Anschlußkabel für den Mittelschleifer



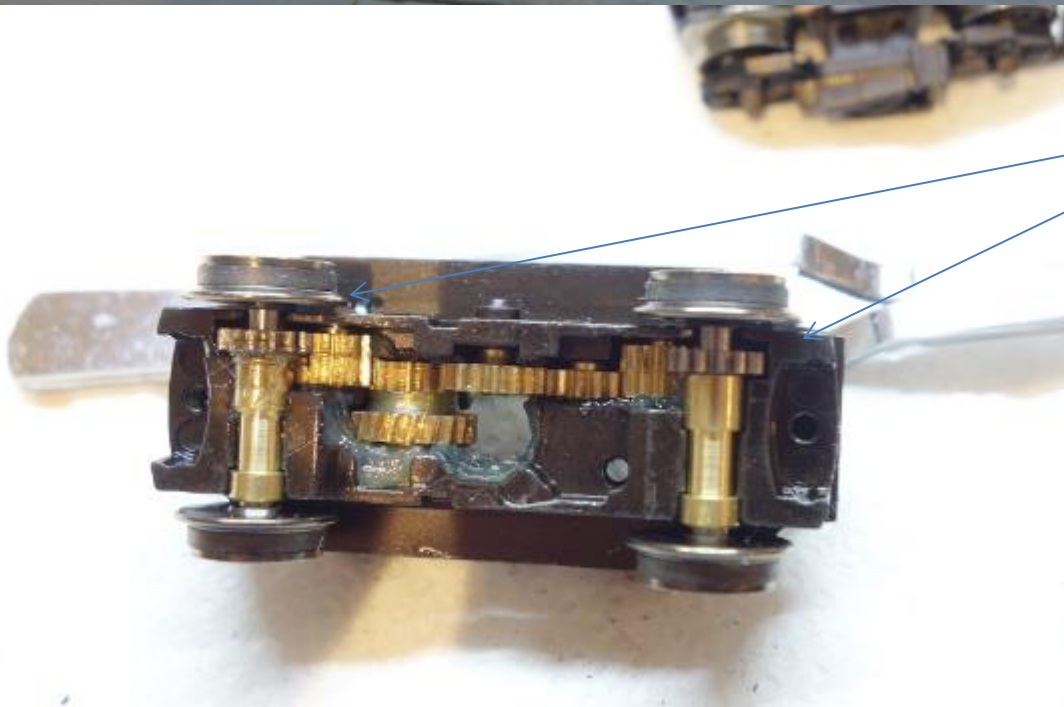
Hier nochmals deutlich A und B für die Ausrichtung



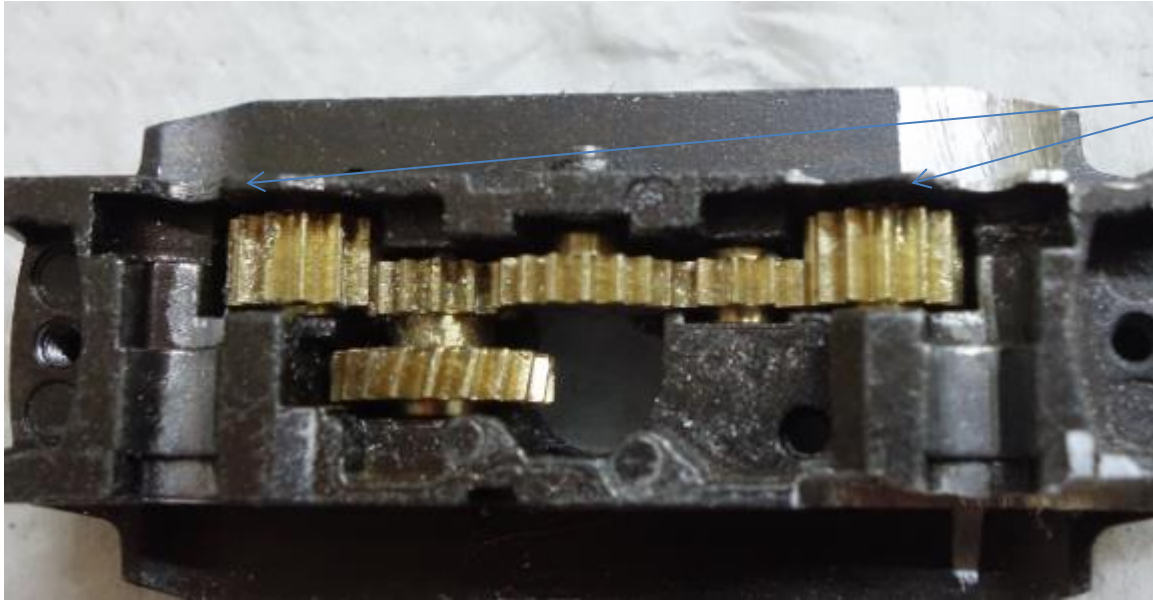
Das Jacobsgerüst ist frei



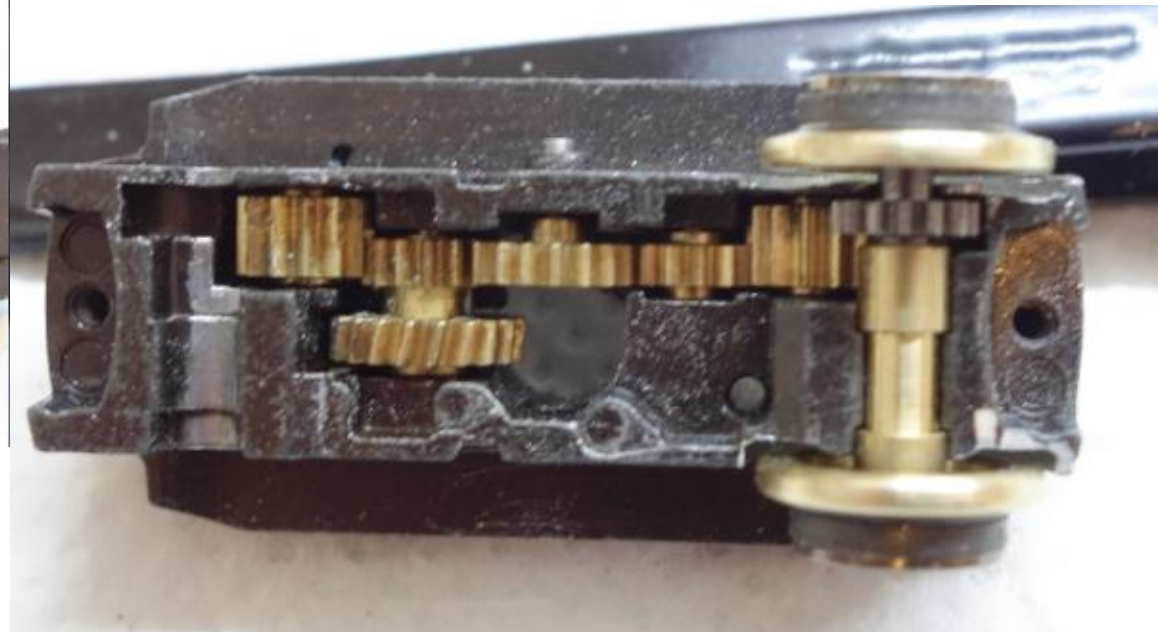
Zwei Schrauben halten die Bodenplatte.



Hier sieht man, daß nicht viel Platz zum fräsen ist. Gerade auf der Zahnradseite liegen die Isolierten Räder, die also auch mit Spurkranzring keinen Kontakt zum Rahmen bekommen dürfen

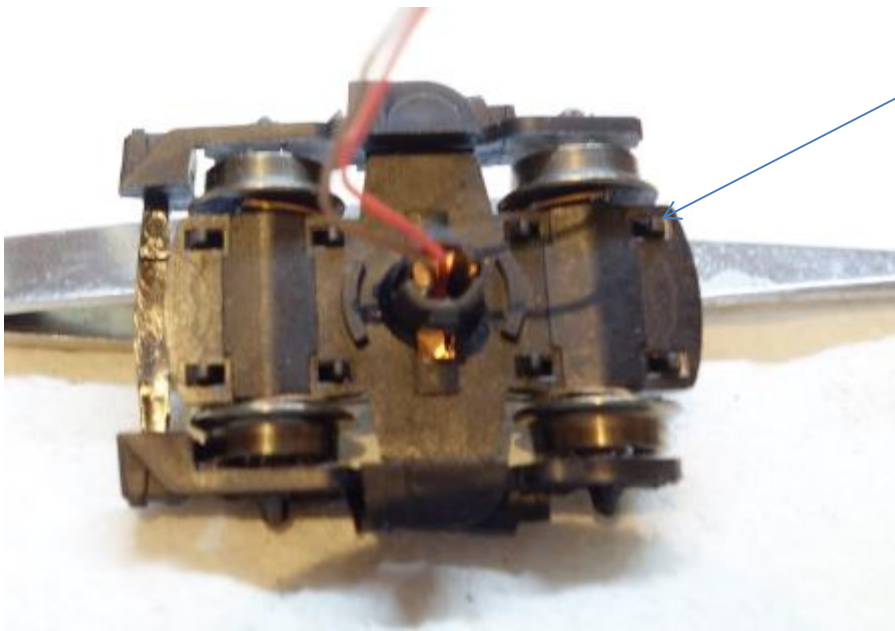


Von diesen Wänden muß einerseits so viel weg genommen werden, daß das Rad keinen Kontakt bekommt. Andererseits muß so viel stehen bleiben, daß das Zahnrad dahinter in seiner Position bleibt. Ich habe von etwa 1mm auf 0,3 mm herunter gefräst (linke Seite noch nicht bearbeitet, rechte Seite fertig).

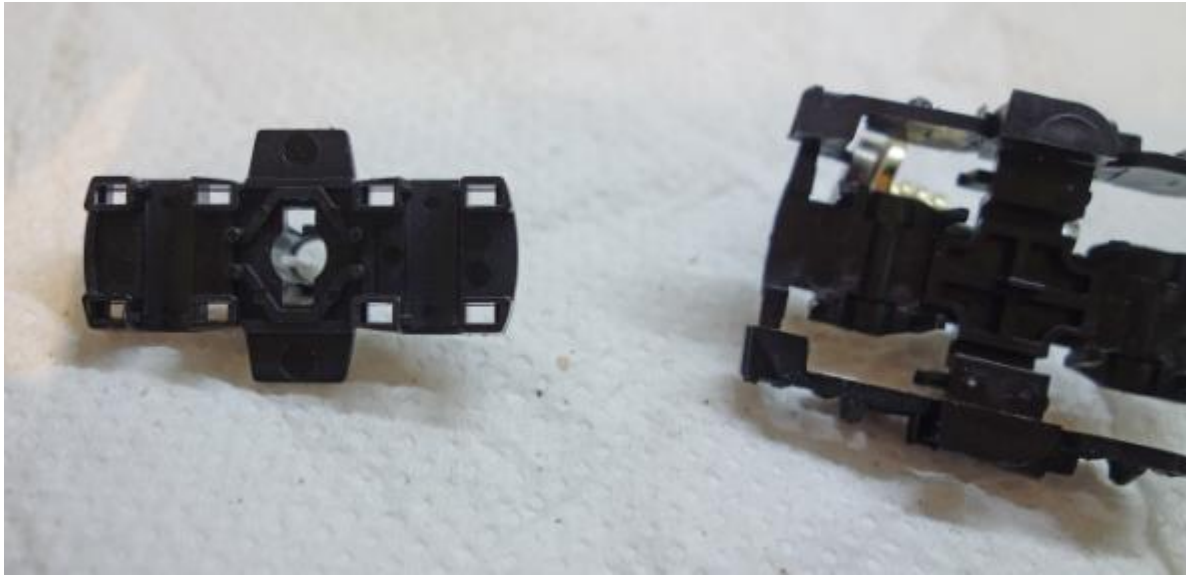




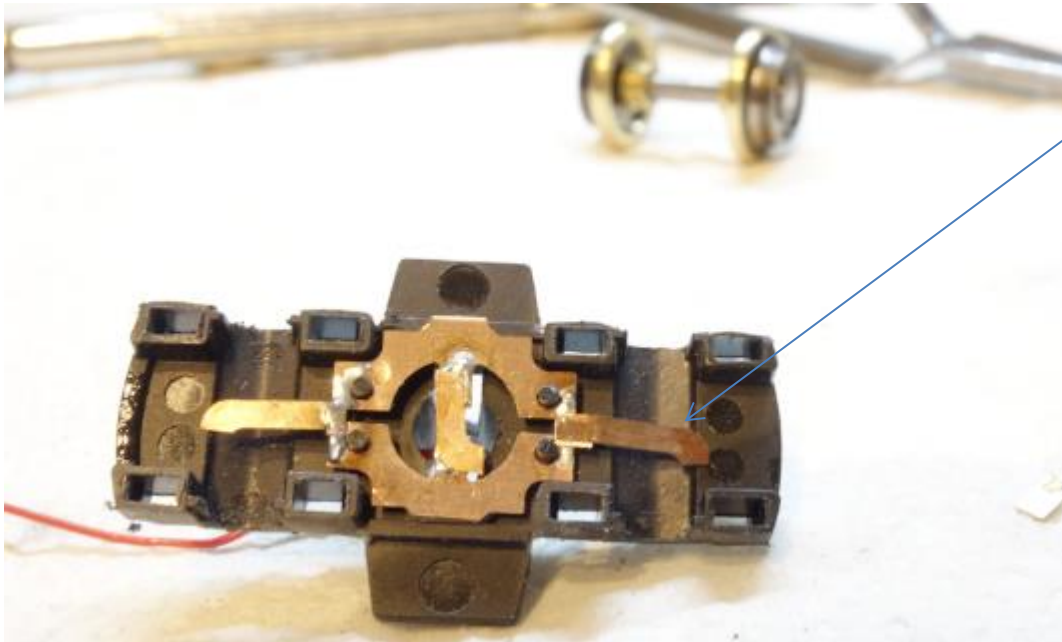
Auch die Bodenplatte muß entsprechend
bearbeitet werden
An den Kontakt wird ein Kabel auf der
Innenseite angelötet für den Mittelschleifer



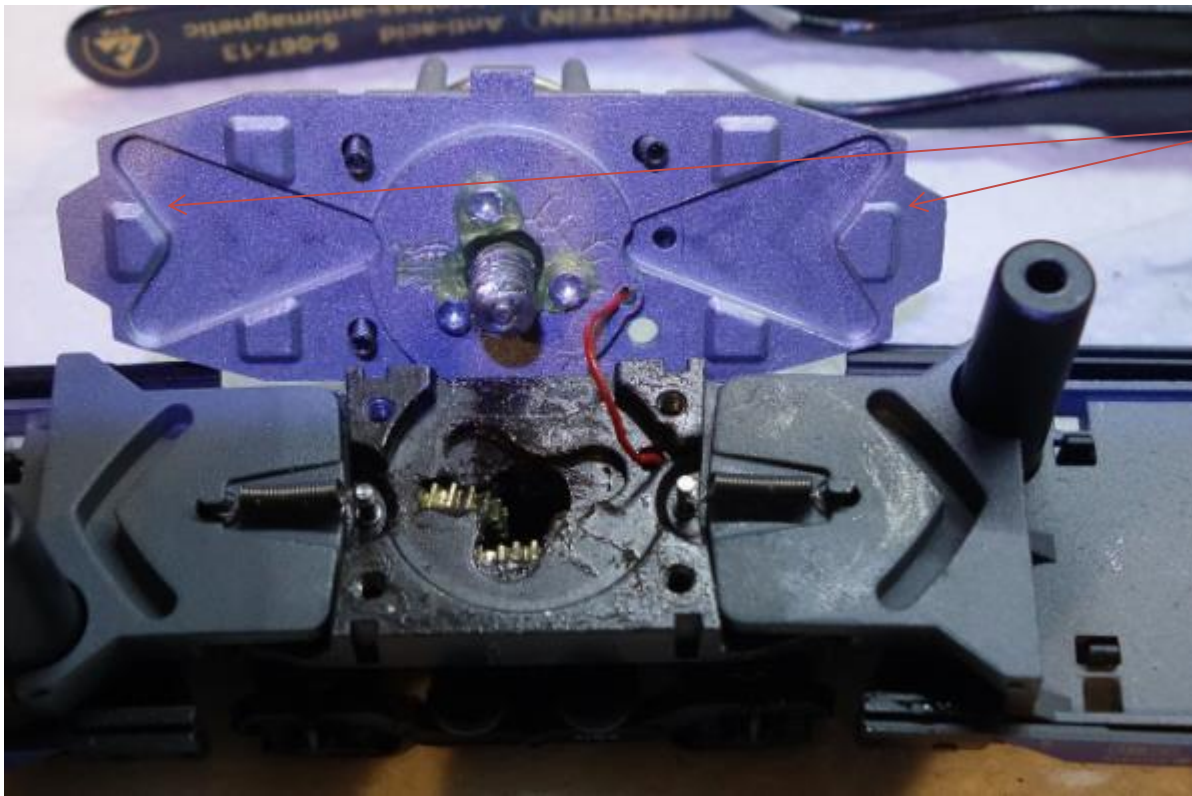
Die Laufgestelle werden aus den Köpfen
heraus gezogen.
Hier ist die Bodenplatte von 8 Rastnasen
gehalten



Hier muß sehr vorsichtig mit der Schlüsselfeile Platz für die Spurkränze geschaffen werden. Insgesamt habe ich bei allen Achsen nur ein Spurrinnenmaß von 12,3 mm erreichen können.



Weil kein Platz mehr für die Radschleifer außen am Drehgestell ist, habe ich Achsschleifer für die Innenseite gebastelt.



Wenn man ganz genau hinschaut, wird sichtbar, daß es einen Unterschied der beiden Seiten der Kulissenabdeckung gibt. Deshalb ist die Ausrichtung wichtig. Man kann das Drehgestell nicht wenden.



Erste Rollprobe.

Ist diese erfolgreich, wird wieder zusammen gebaut. Die roten Kabel der Seitenschleifer der rechten Drehgestellseiten einfallen dabei. Dafür wird ein neues vom Mittelschleifer verlegt. Beide Köpfe müssen daran angeschlossen werden.

Die Radrings sind Maßanfertigungen von Bernd Tauer.