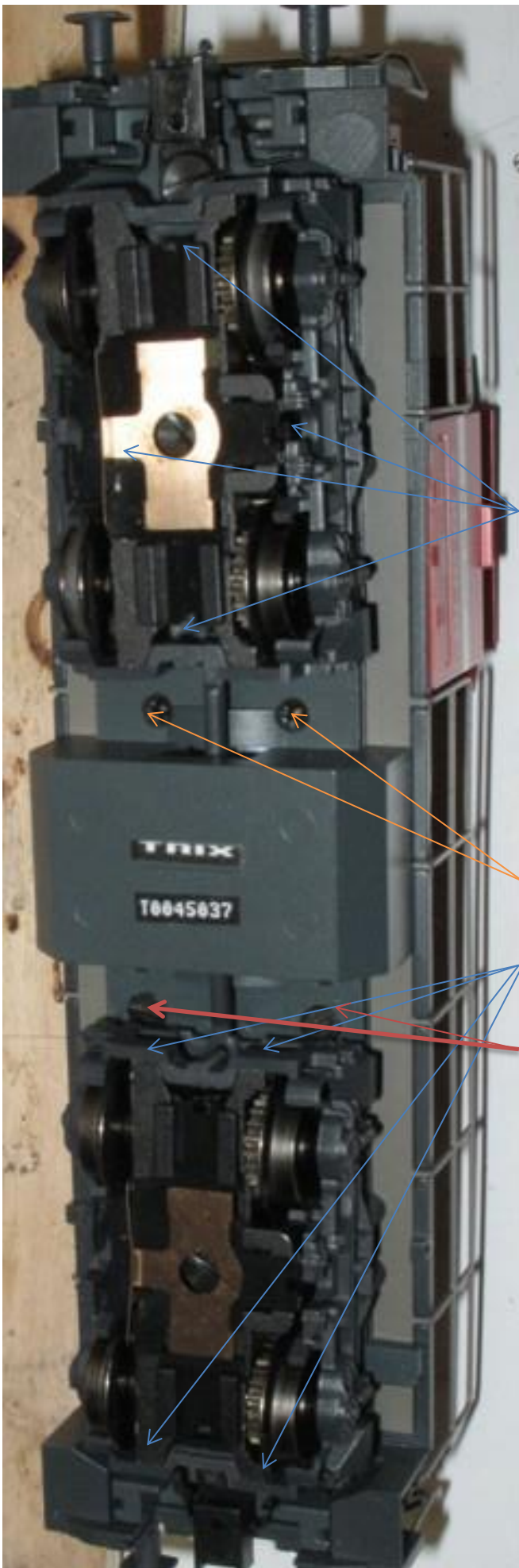


TRIX MaK G1204

Umbau für Express



Beispiel Am 842 der SBB



Das ist die Ausgangslage.

Die Zahnräder und die nicht isolierten Räder liegen in Fahrtrichtung rechts. Die Räder der linken Seiten sind auf der Achse isoliert. Die Stromaufnahme erfolgt hier über eingeclipste Radschleifer.

Das kommt unserer Norm der Stromaufnahme entgegen.

Die Radschleifer werden durch einen Mittelschleifer ersetzt. Da die „Bodenfreiheit“ recht klein ist, habe ich Skischleifer verwendet.

Die Clips werden auf allen vier Seiten gehalten.

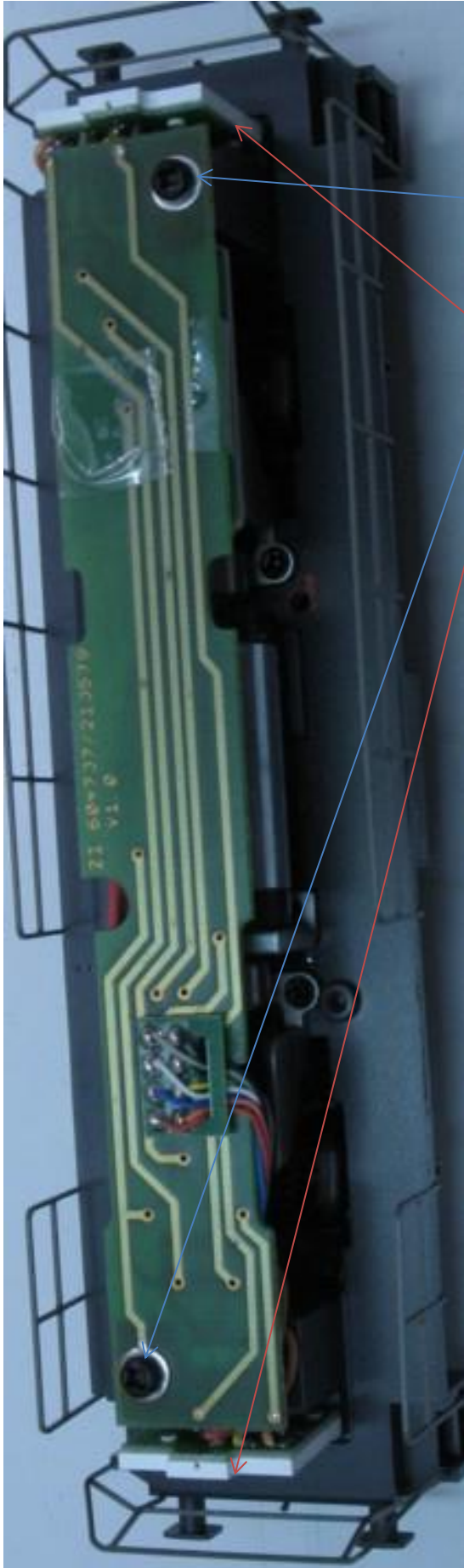
An den Seiten kommt man nicht so gut heran. Deshalb baue ich das Drehgestell erst aus.

Den Rahmen mit den Drehgestellblenden kann man aber auch erst aushängen. Dann kann man den Schleiferclip lösen, ohne das Drehgestell erst auszubauen

Motorschrauben

Fixierungen des Drehgestellrahmens

Die beiden Schlitzschrauben halten das Gehäuse, die Kreuzschlitzschrauben auf der anderen Seite von Tank halten den Motor



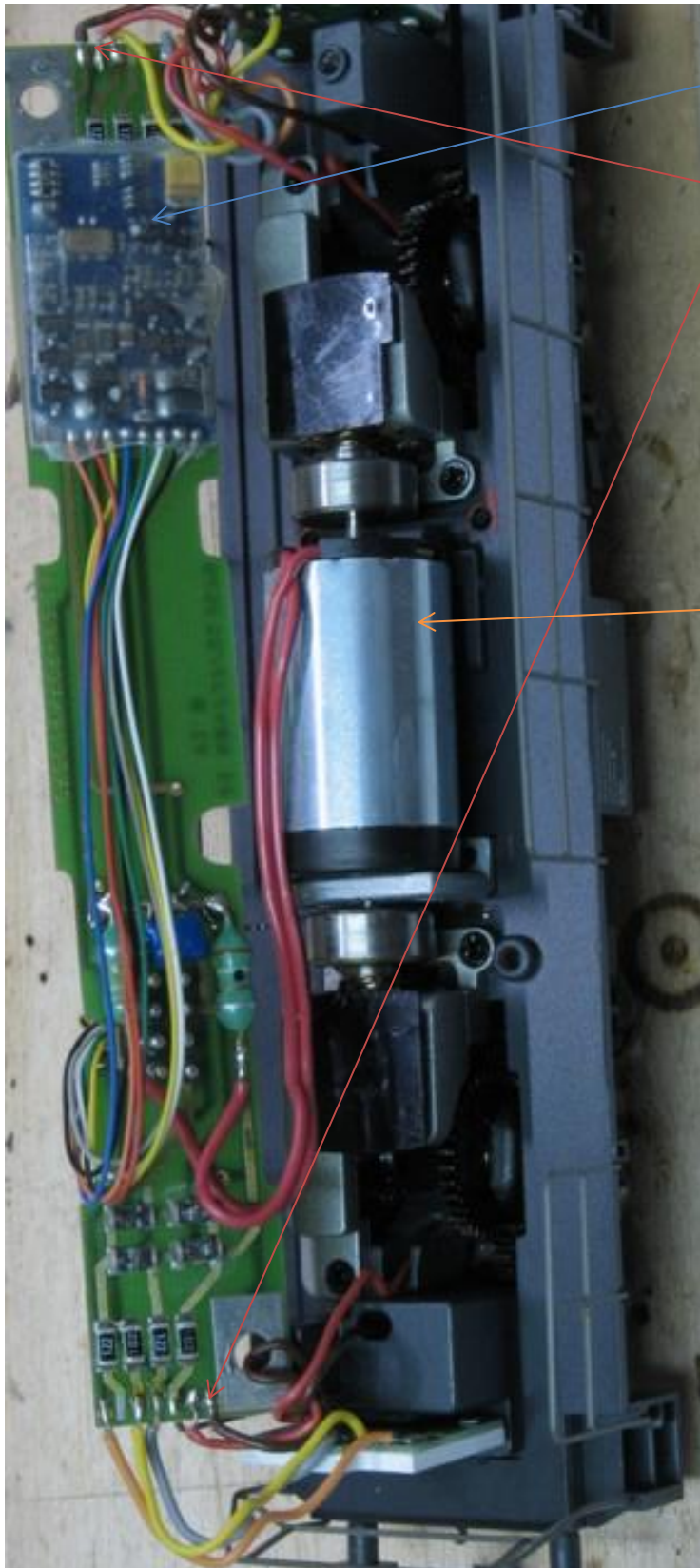
Hier habe ich schon einen Decoder eingesteckt-Laßt Euch davon nicht irritieren.

Die Anschlüsse liegen auf der Unterseite.

Deshalb werden diese beiden Schrauben ausgedreht.

Die Lichtkörper kann man einfach nach oben heraus ziehen

Für den „Schmierdienst“ ist es auch besser, die Platine zu lösen. Die Kabel sind lang genug, daß man sie zur Seiten klappen kann.



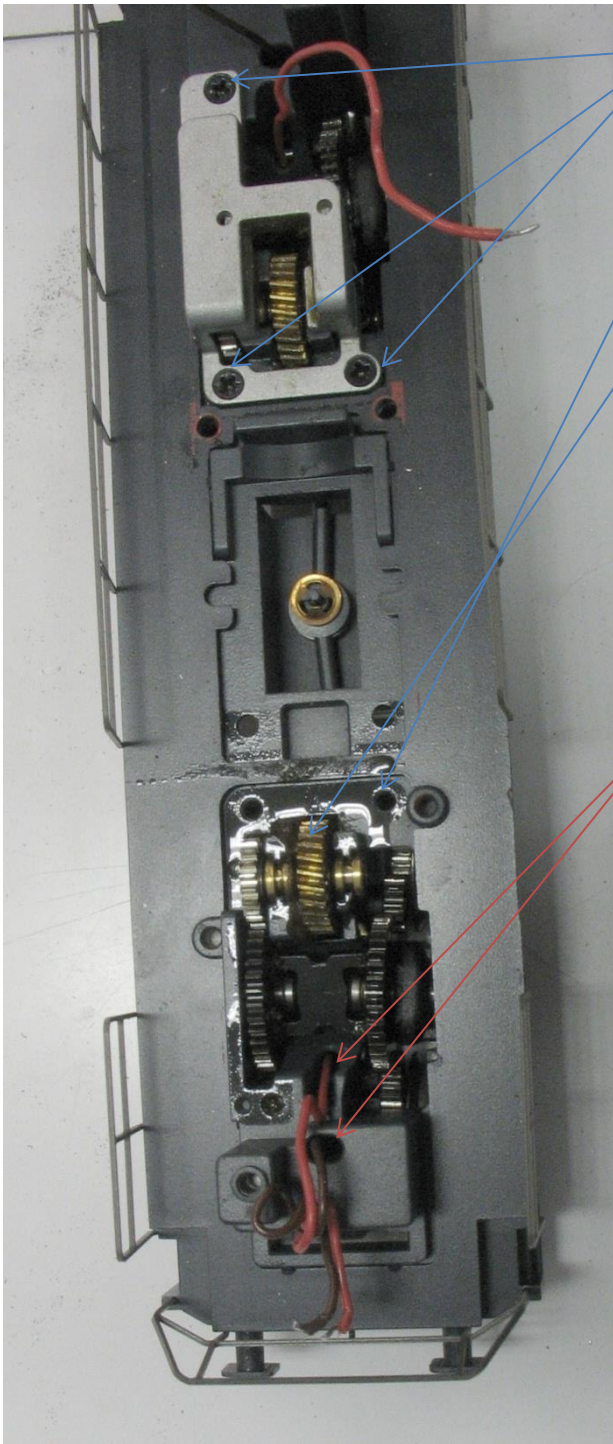
Der Decoder ist also normalerweise nicht da

Die braunen und roten Kabel lötet man von der Platine ab.

Die beiden Abdeckungen der Schnecken werden abgenommen. Hinterher beim anlöten nicht vertauschen!

Nach dem lösen der beiden Kreuzschlitzschrauben (siehe S.2) auf der Unterseite, kann man mit der Platine den Motor ausheben

Wenn man an dieser Stelle die beiden Plastikkappen von den Drehgestellen abnimmt (einfach gerade nach oben abziehen), kommt man gut an die Schmierstellen.



Den oberen Getriebeblock löst man mittels der drei Schrauben.

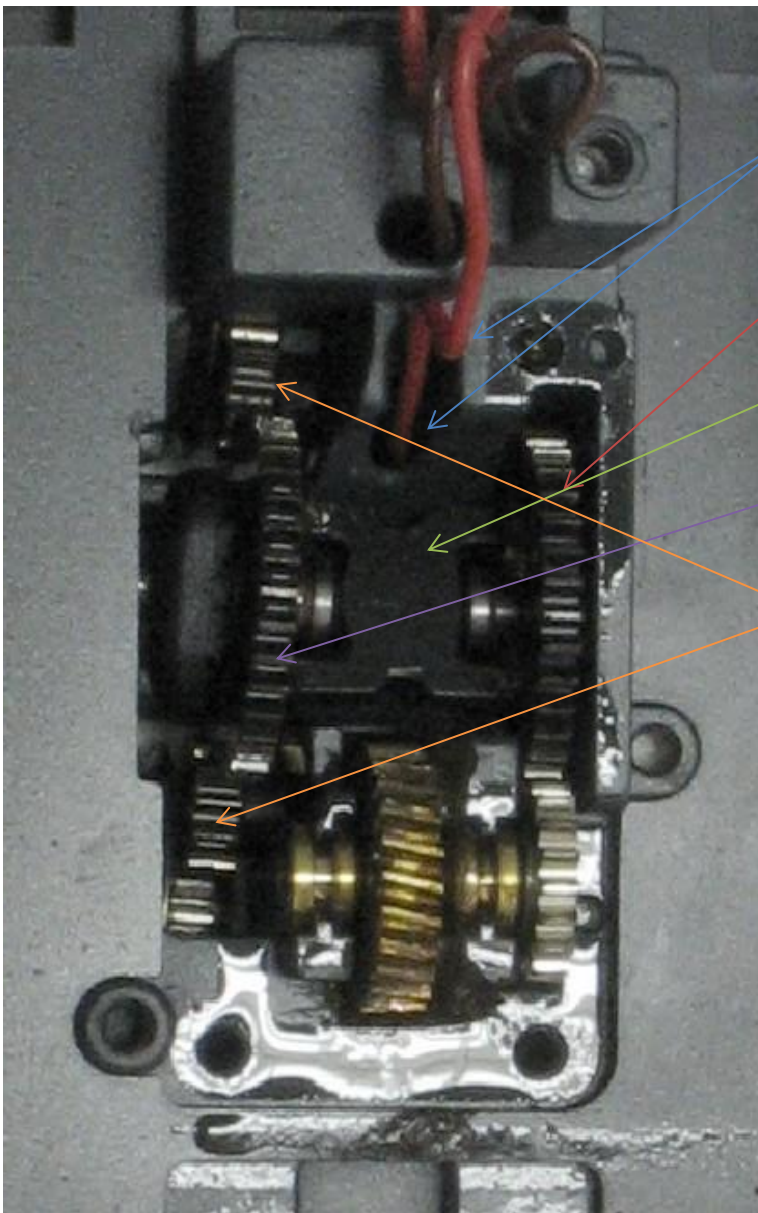
Dann sieht es aus, wie beim unteren Drehgestell

Jetzt kann man die Schneckenwelle heraus nehmen.

Dabei unbedingt auf die Lagerbuchsen achten.

Jetzt kann man unten die zentrale Drehgestellschraube ausdrehen und das Drehgestell aus den Rahmen nehmen.

Achtet auf die Führung der Stromkabel für den späteren Zusammenbau



Hier nochmals in groß:
Die beiden unterschiedlichen
Durchführungen der Kabel

Das starre Zahnrad für die
Schneckenwelle

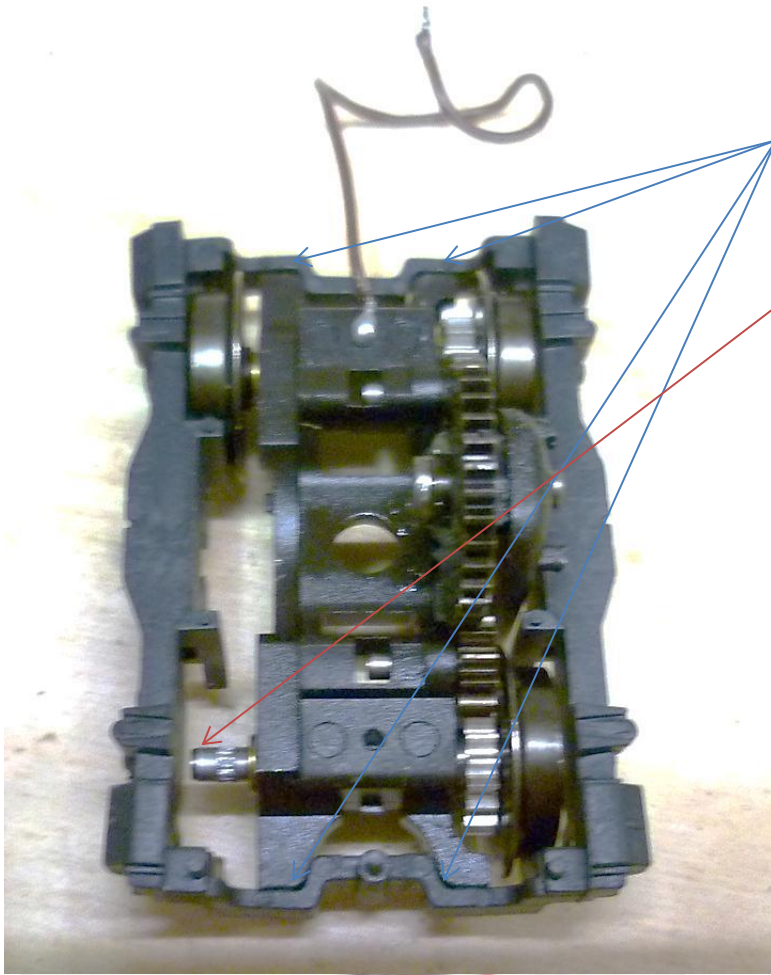
Der Kardan.

Das bewegliche
Verteilerzahnrad

Die Zwischenzahnräder

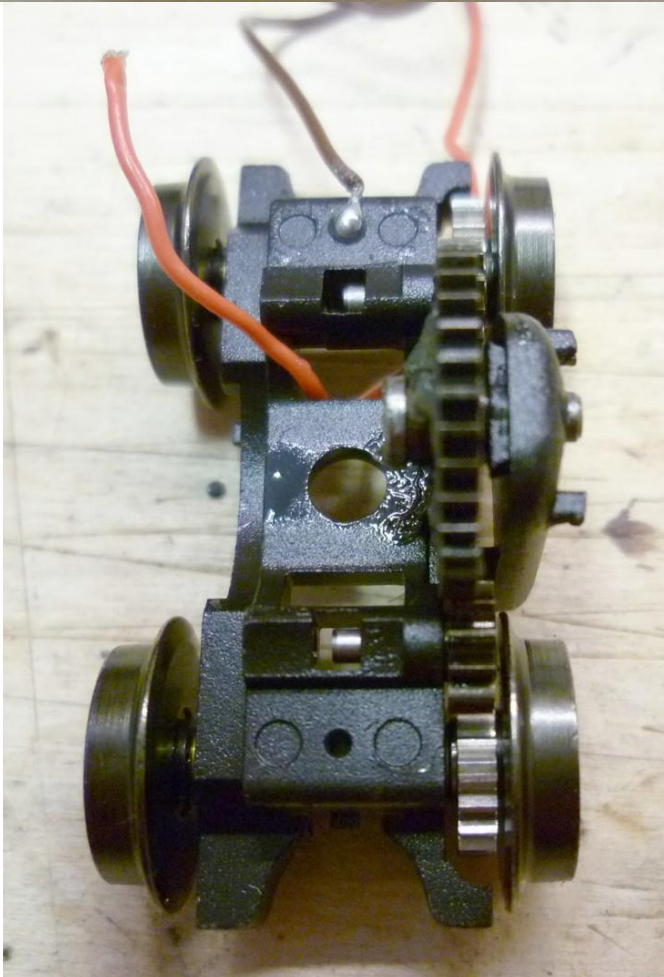
Der Kardan ist eine doppelte
Gabel und greift jeweils in das
starre Zahnrad und das
Verteilerzahnrad.

Man kann das Drehgestell aus
den Rahmen heben, wenn der
Kardan, wie hier, waagrecht
steht.



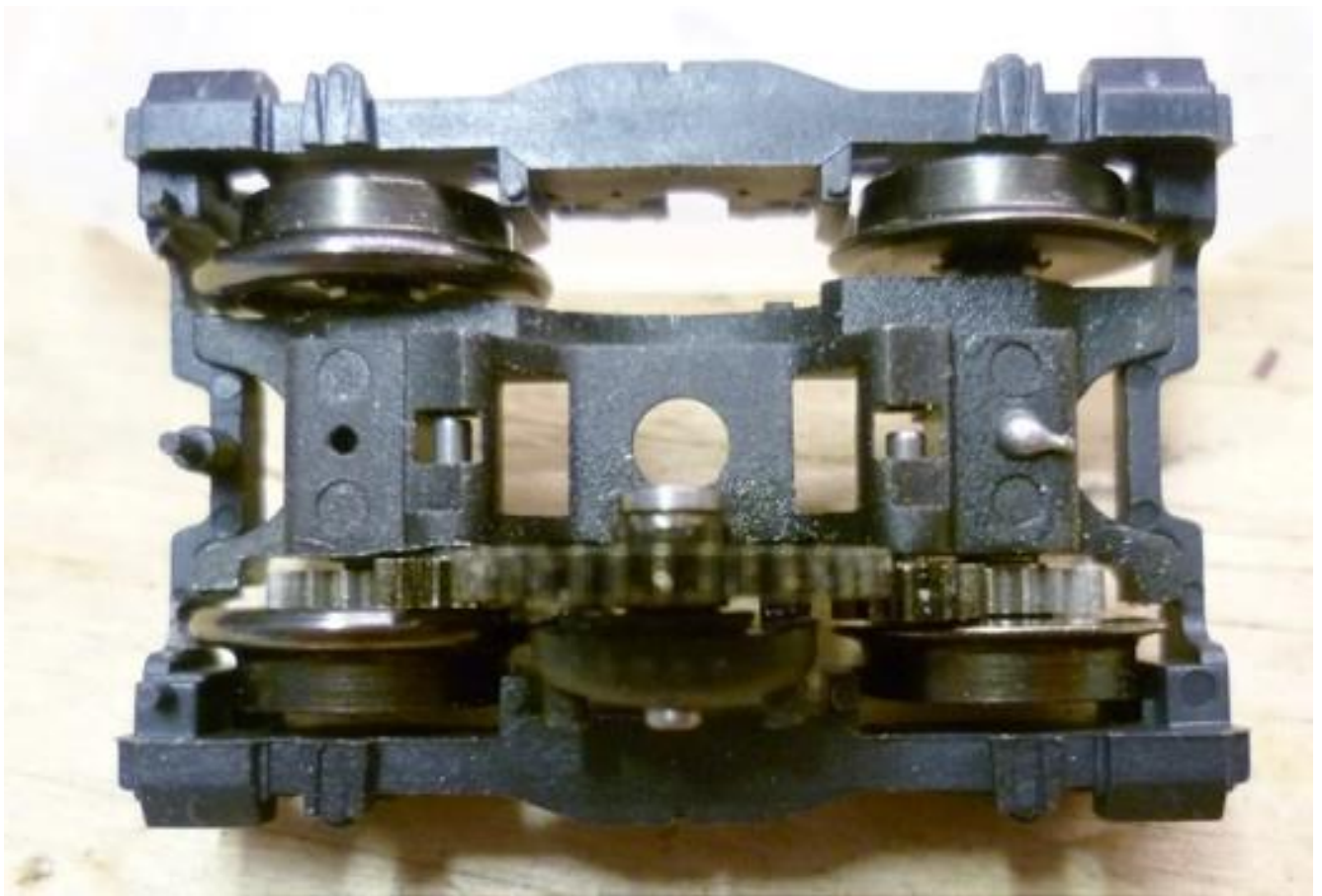
Hier das ausgebaute Drehgestell.
Die umlaufende Blende ist nur eingeclipst.

Um die Achsen aus den Rahmen zu bekommen, wird das Rad auf der zahnradlosen Seite abgezogen.



Ohne umlaufende Blende

Seht Euch die Zwischenzahnräder und die auf den Achsen genau an. Sie haben Bunde, so daß nichts großflächig auf dem Zahnrad reiben kann. Man sieht, daß beispielsweise das Rad nicht am Zwischenzahnrad schleift. Das brauchen wir auch nach der Bearbeitung, denn sonst wird die Lok in den Kurven deutlich langsamer.



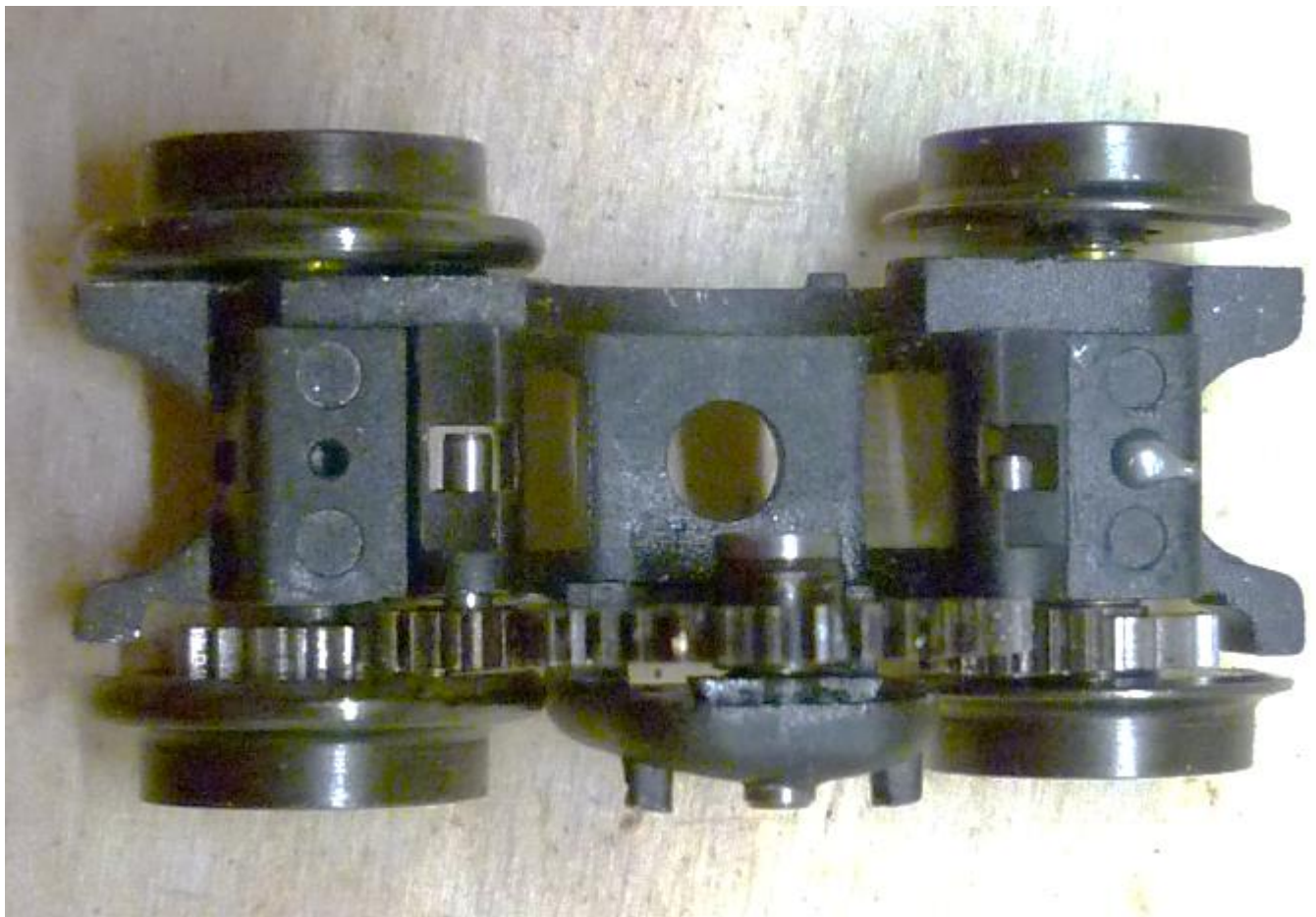
Hier sieht man links die Achse mit aufgezogenen Spurkranzringen von Ton Jongen und rechts die ursprüngliche.

Die Zahnräder sind breit genug, daß man die Zahnräder auf den Achsen um 0,7 mm weiter herauf schieben kann. Ebenso werden die Zwischenzahnräder um 0,7mmweiter eingesenkt.

Um den Rahmen dafür bearbeiten zu können, werden die kleinen Wellen der Zwischenzahnräder heraus getrieben. Da die zu bearbeitenden Flächen am Rahmen klein sind, habe ich keinen Fräser verwendet, sondern Schlüsselfeilen. Bei genauem Hinsehen ist deutlich, daß der Rahmen auf beiden Radseiten schmaler gefeilt ist. Macht man das nur auf der zahnradlosen Seite, steht die Lok nachher nicht mehr zentral auf den Gleisen. Die Mühe das auch hinter den Zahnrädern zu machen ist also schon notwendig!

Man sieht, daß die Zahnräder auf der bearbeiteten Seite jetzt sogar besser ineinander greifen, als im serienmäßigen Zustand rechts.

Durch den Fotowinkel täuscht es etwas: Der Spurkranzring schleift nicht am Zwischenzahnrad und überdeckt auch nicht das Achszahnrad. Hier ist also sehr genaues Arbeiten wichtig. Hat man hinter dem Achszahnrad etwas zu viel Material weg genommen, muß man eine entsprechende Beischlagscheibe dahinter legen.



Hier nochmals mit etwas anderem Winkel und ohne Außenrahmen fotografiert. Die Achsen müssen auch ein minimal spürbares Seitenspiel haben. Das Innenspurmaß zwischen den Rädern sollte 12,1 – 12,2 mm betragen. Das liegt zwar etwas außerhalb der Express- Norm, aber es funktioniert. Geht man auf das Normmaß von 11,6 – 11,9 mm herunter, laufen die Haftreifen nicht mehr sauber auf den Schienen, weil die Laufflächen schmaler sind als bei Express-Rädern.



In den Schleiferclips ersetzt man die Radschleifer durch Skischleifer. Die passen genau. Löffelschleifer von Ton Jungen passen hier nicht, weil die „Bodenfreiheit“ dafür nicht reicht.

Viel Spaß beim nachbauen.