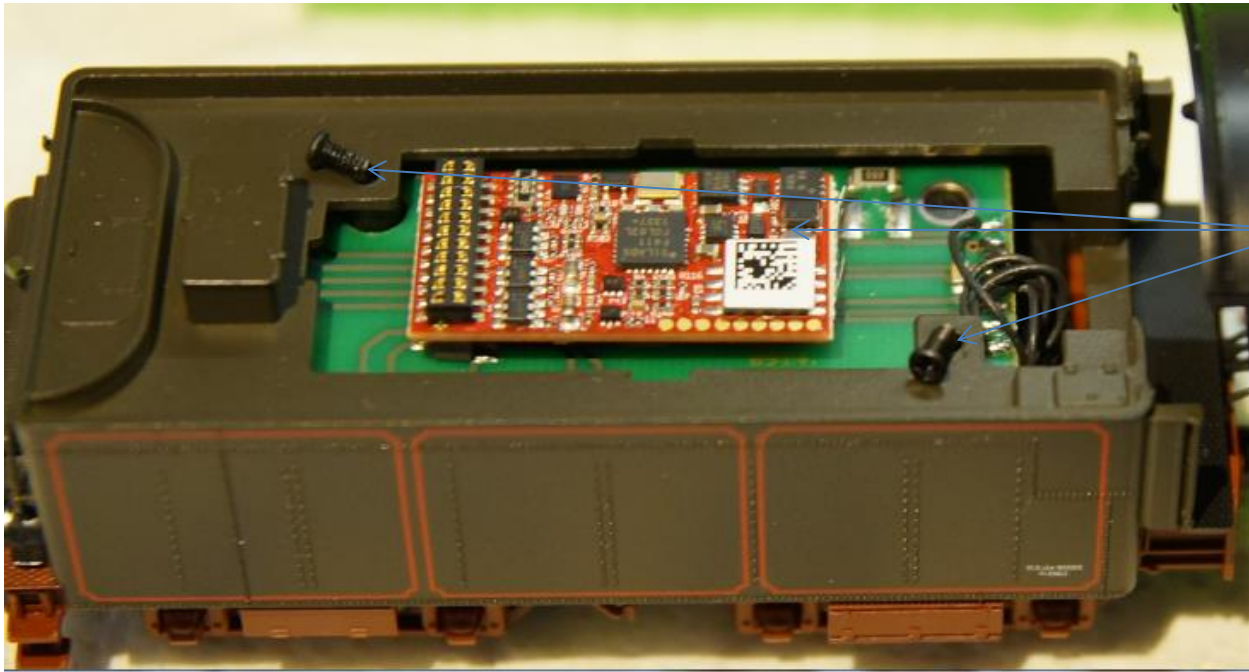


# TRIX P10 (22238) für EXPRESS

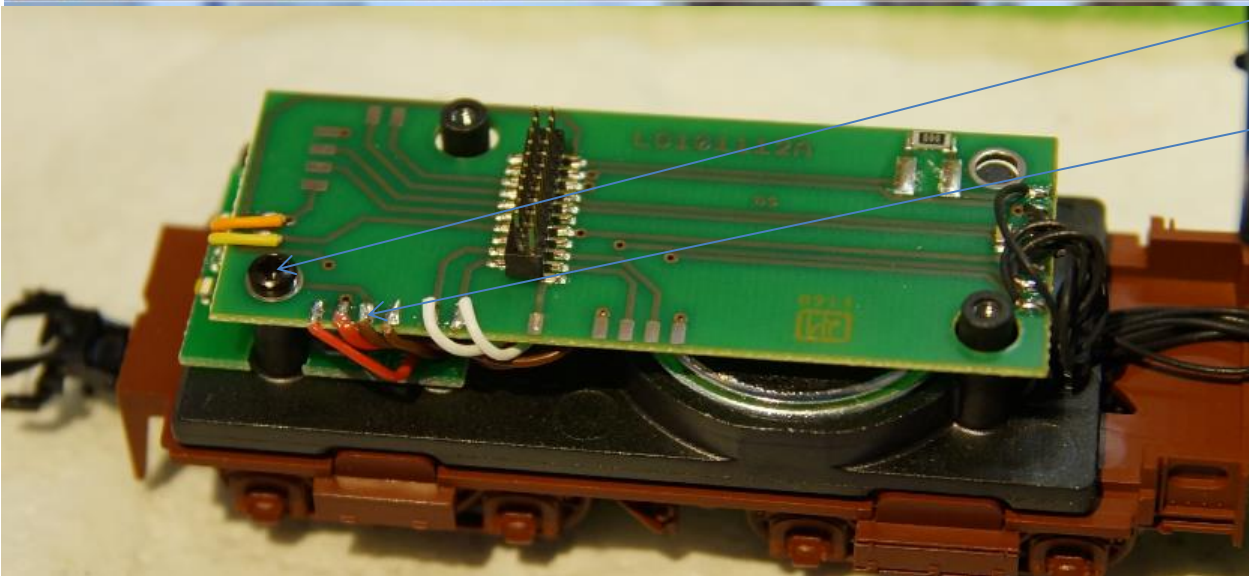




Die Kappe (Kohlebansen) des Tenders ist geclipst und wird abgenommen.

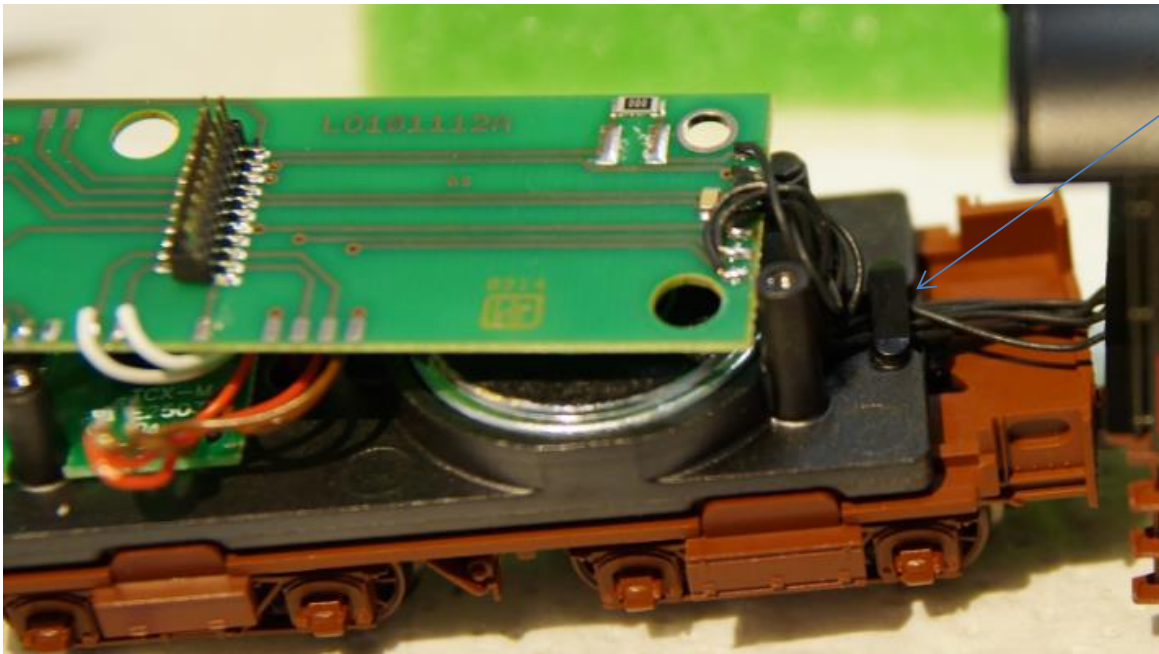
Der Decoder wird nach oben abgezogen.

Zwei Schrauben halten das Tendergehäuse.

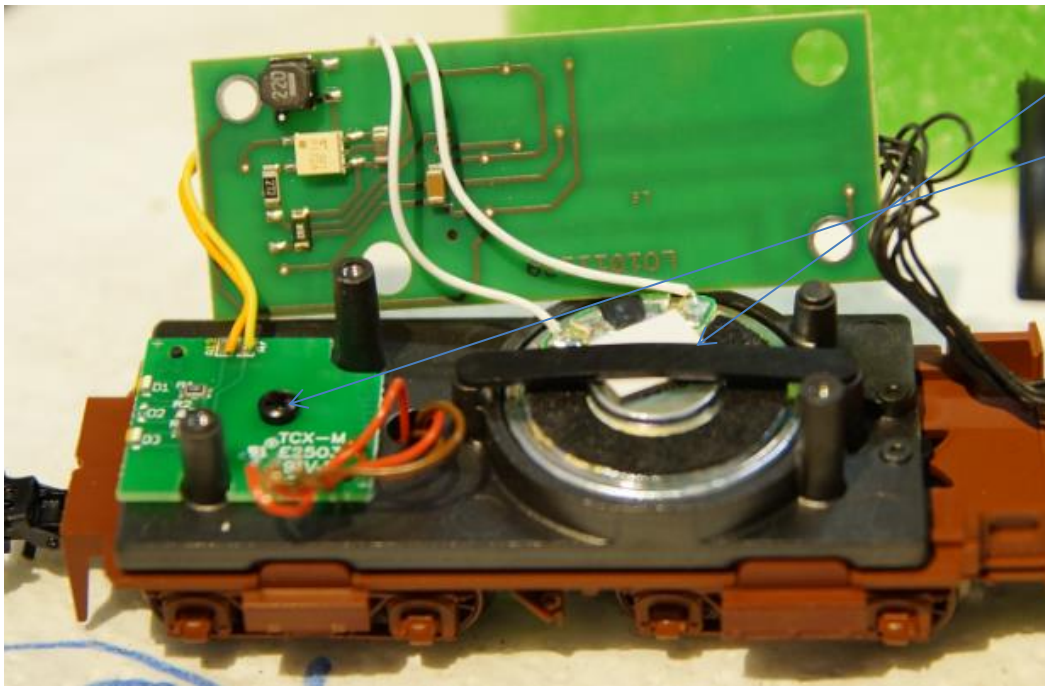


Eine Schraube hält die Platine.

Die roten und braunen Kabel kommen von den Drehgestellen und werden abgelötet. Die übrigen Kabel bleiben an der Platine.



Der Clip, welcher den Kabelbaum zur Lok hält, wird vorsichtig entfernt.



Dieser Clip hält den Lautsprecher.

Eine Schraube hält die Beleuchtungsplatine.

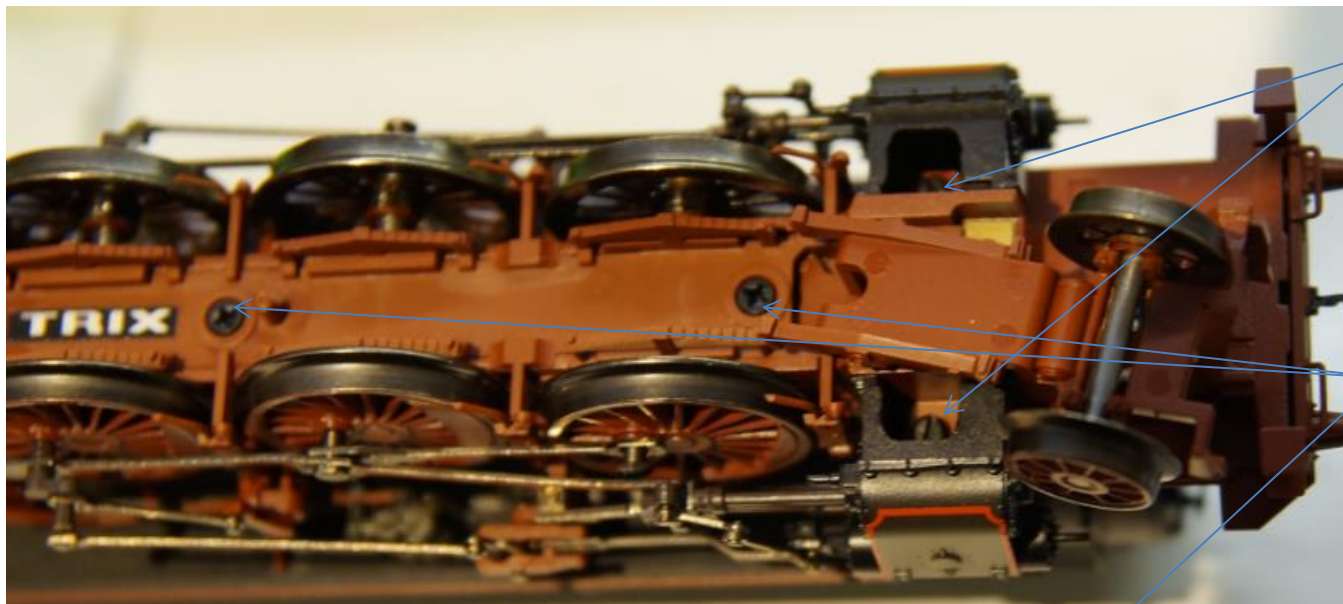


Nun sind alle „Innereien“ des Tenders frei und diese kann abgenommen werden.



Hier die Kupplung im NEM- Schacht -> Auseinander ziehen.

Hier sitzen die hinteren Gehäuseschrauben der Lok



In den Zylindern sitzen die vorderen Gehäuseschrauben

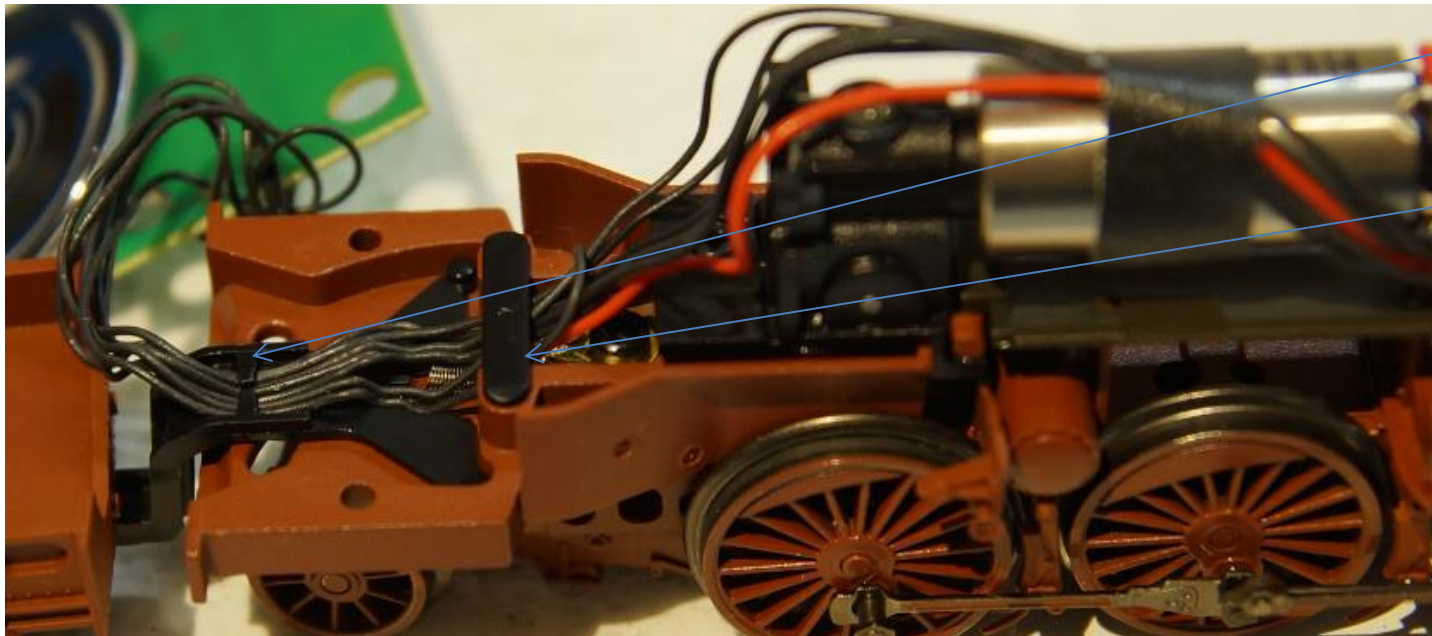
Drei Schrauben halten die Bodenplatte mit den Bremsattrappen. Die vordere und die hintere halten gleichzeitig den Vorläufer und den Nachläufer



Hier eine der beiden hinteren Gehäuseschrauben ausgedreht

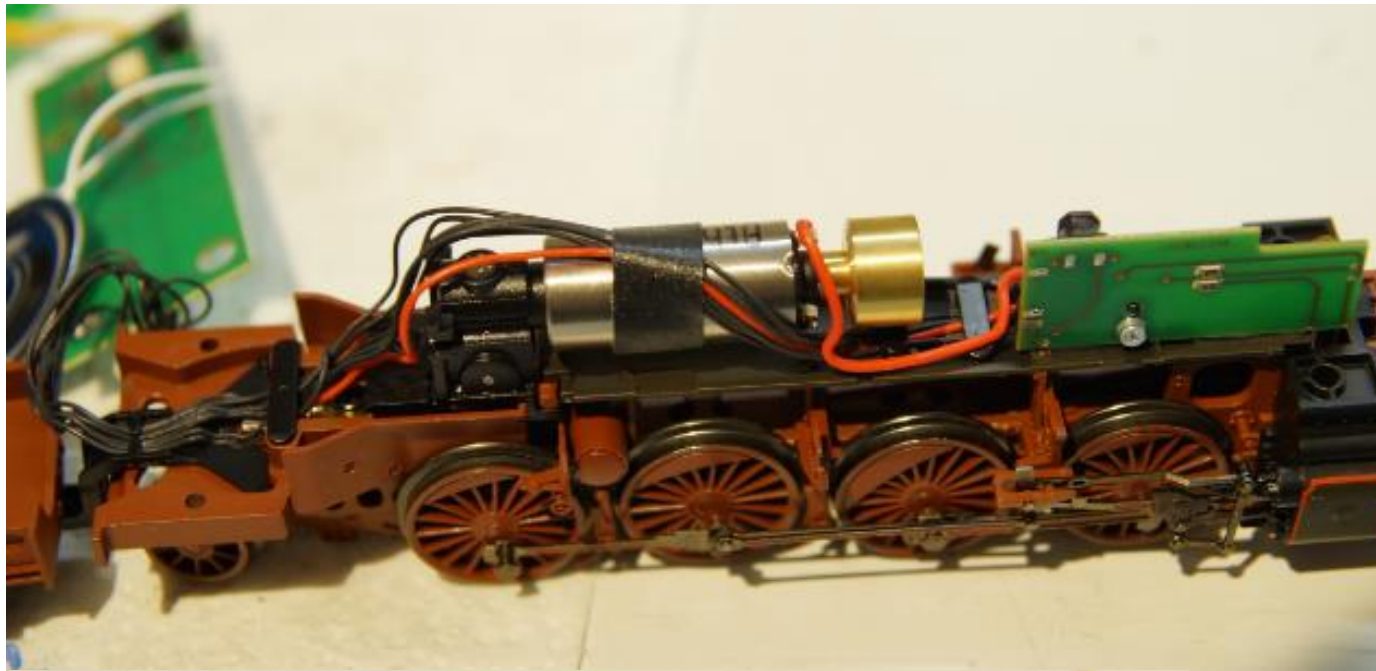


Hier die wesentlich längere  
vordere Gehäuseschraube

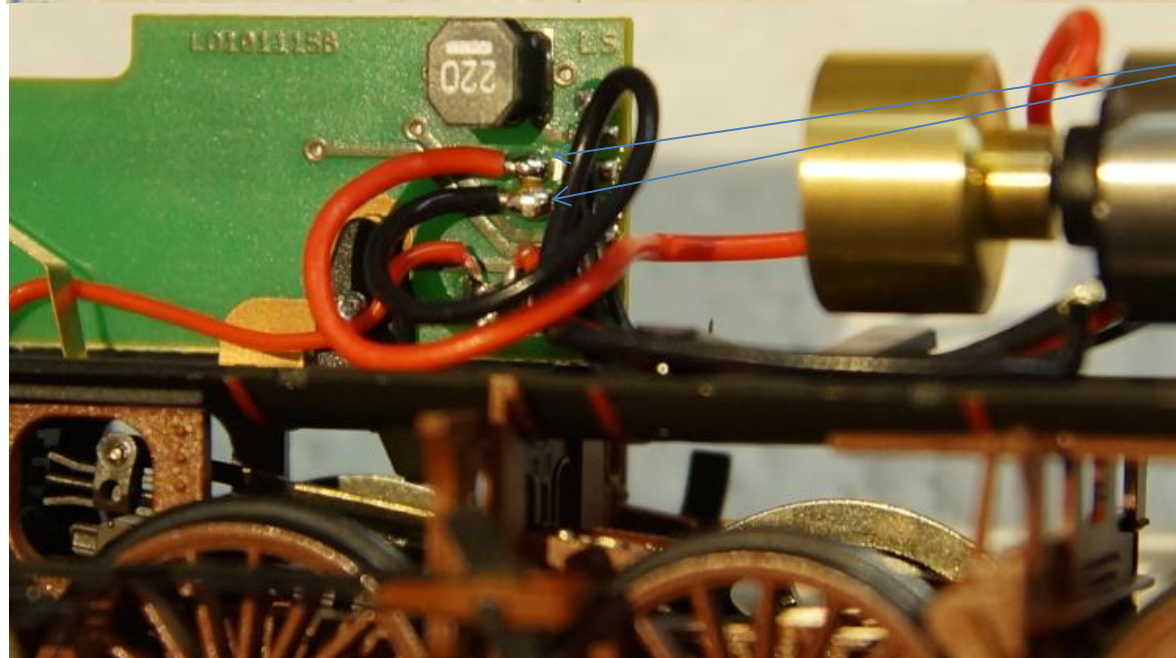


In der Kulissee kann man die  
Kabel belassen

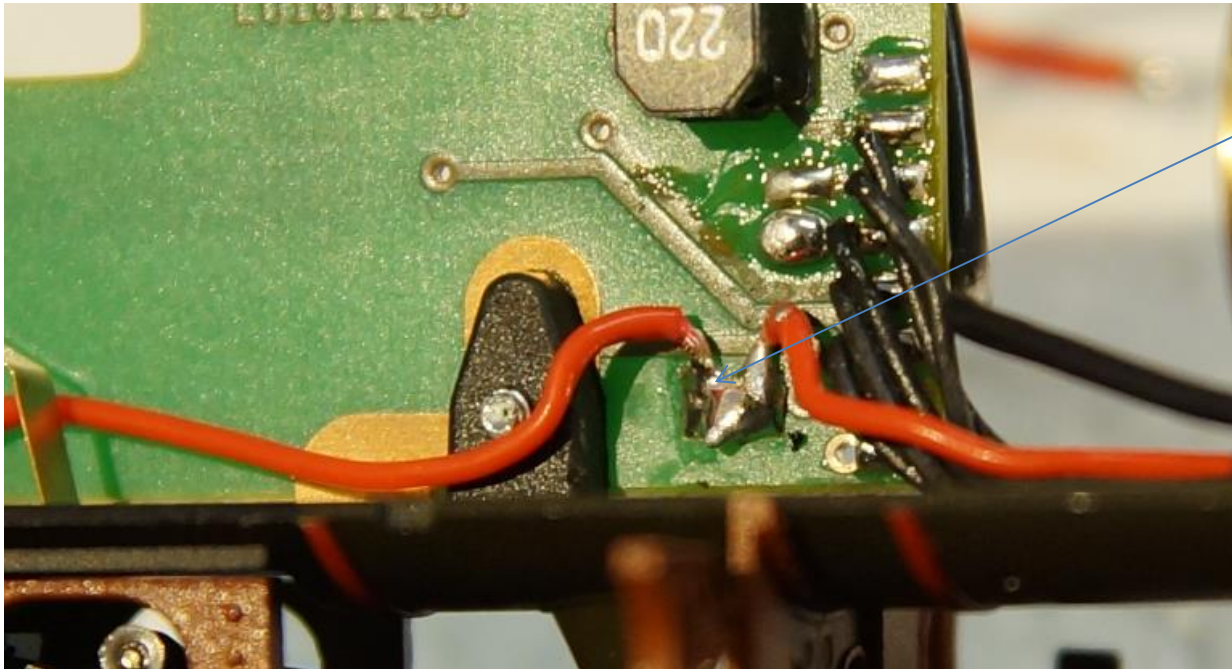
Und den Clip vorsichtig  
aushebeln



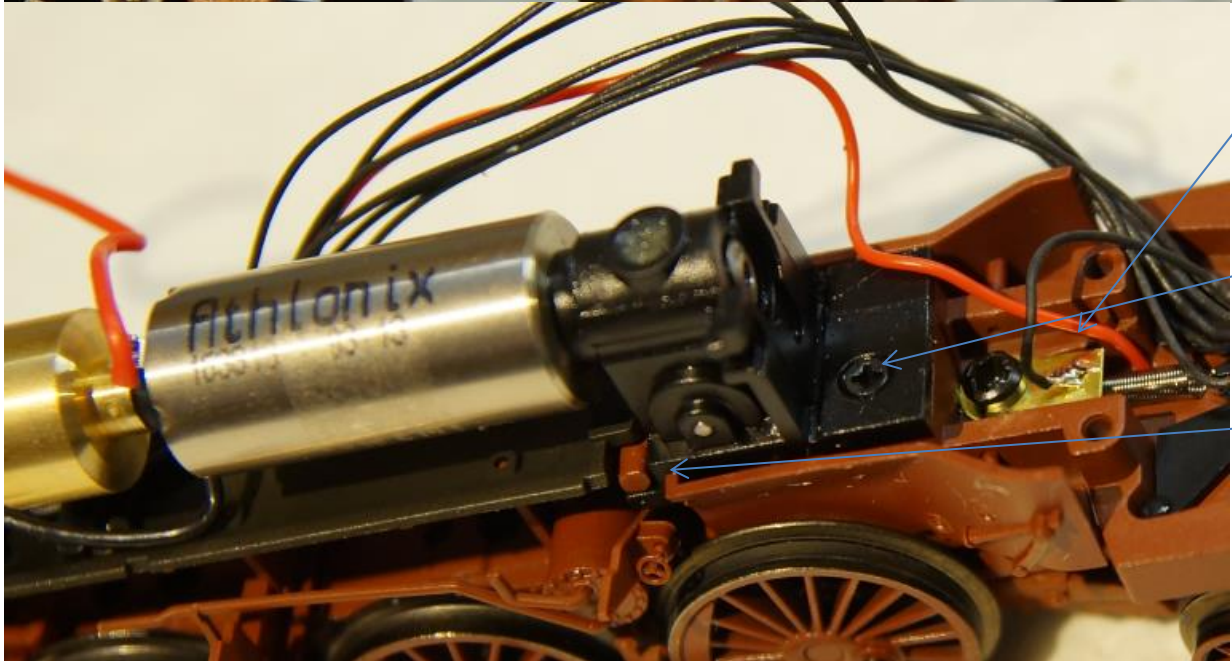
Hier einmal die Innereien und die Verkabelung der Lok in der Übersicht.



Rot und schwarz vom Motor werden von der vorderen Platine abgelötet



Diese beiden roten Kabel kommen von zwei kleinen Platinen, die jeweils unter einem Kontakt von Vor- und Nachläufer kommen = Radkontakte. Ablöten.



Hier der Kontakt von der Lok zur Tenderplatine für die Übertragung des Stroms von den nicht isolierten Rädern der Treibachsen – ablöten

Diese Schraube hält den Motor. Wenn man sie ausdreht, kann man den Motorblock nach hinten schieben und die hinteren Haken aushängen. Dann kann der ganze Block nach oben abgenommen werden





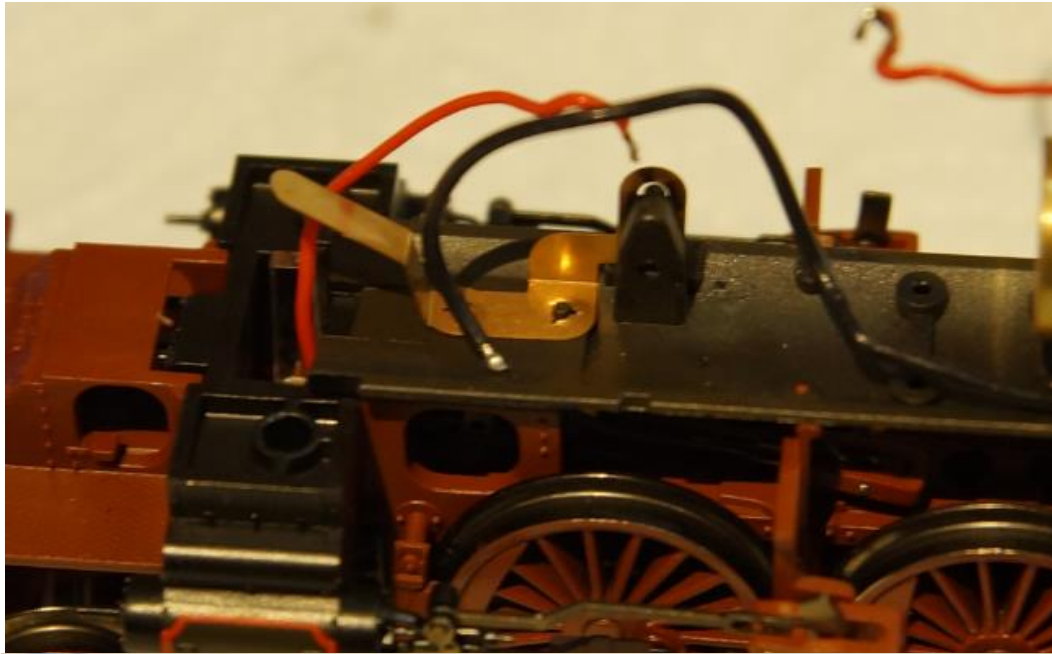
Wenn man den Klebestreifen über dem Motor abgenommen hat, liegt der gesamte Kabelbaum frei.

Die vordere Platine abschrauben

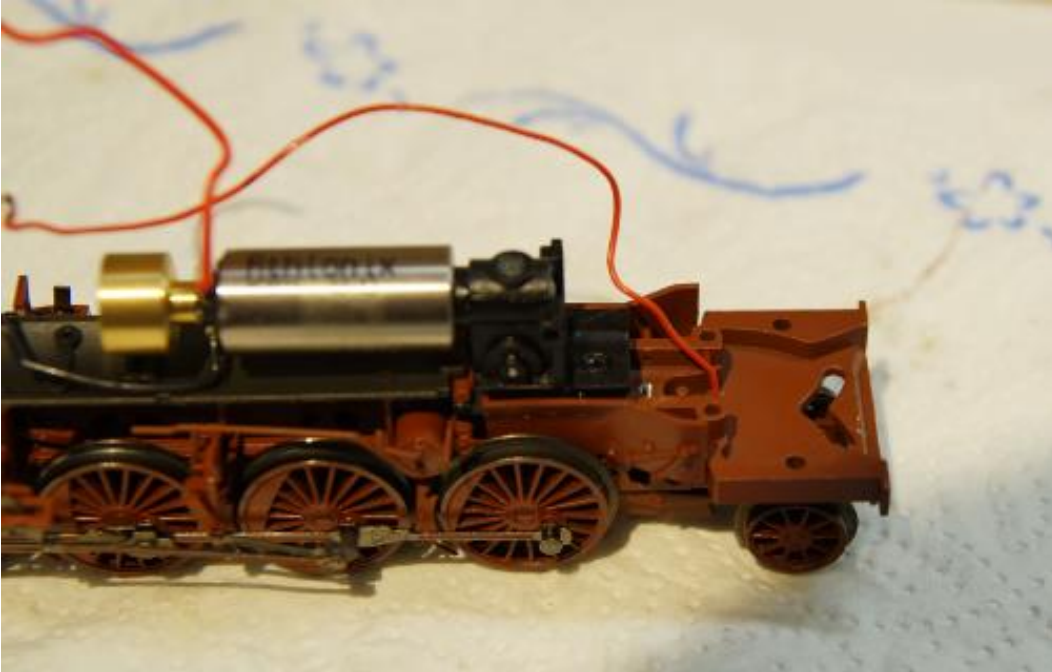


Die Feder der Kupplungskulisse vorsichtig aushängen.

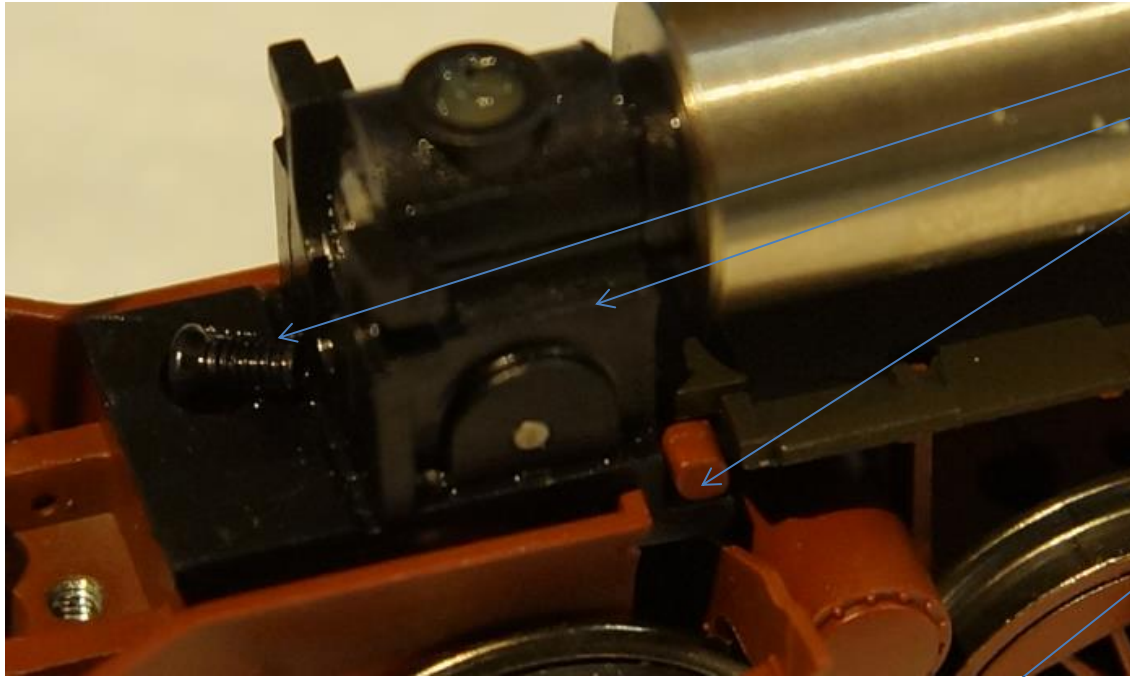
Auf der Unterseite der Kulisse ist ein Tellerstift eingepresst -> Vorsichtig aushebeln, damit die Kulisse mit dem Kabelbaum entnommen werden kann.



Die Kontaktfeder für den Raueinsatz

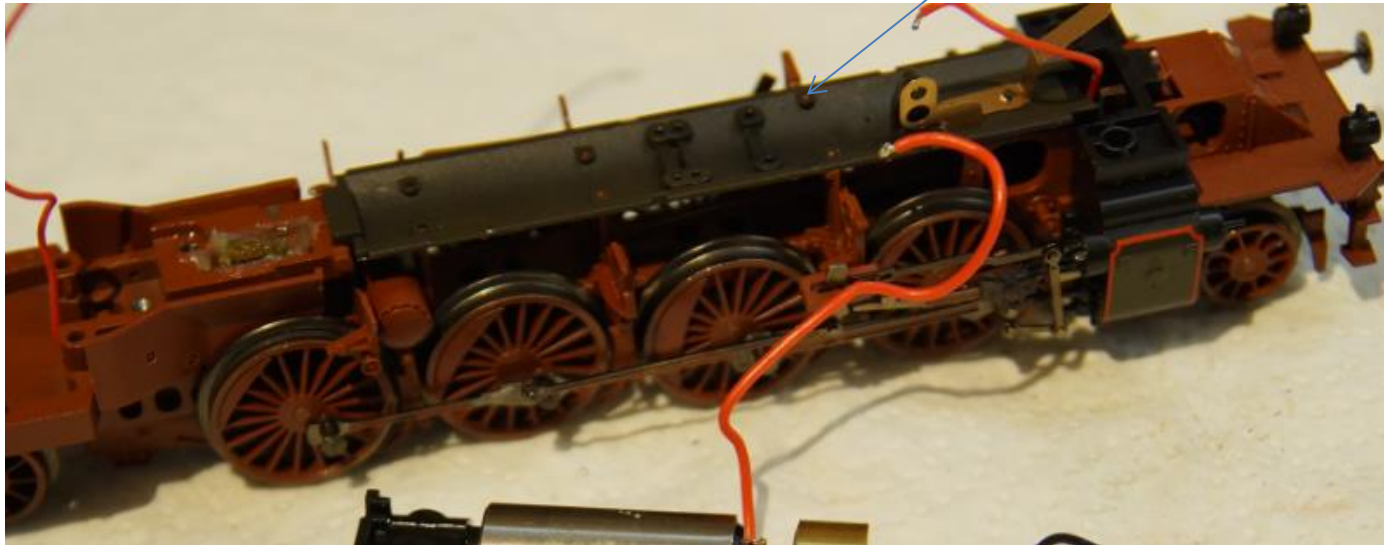


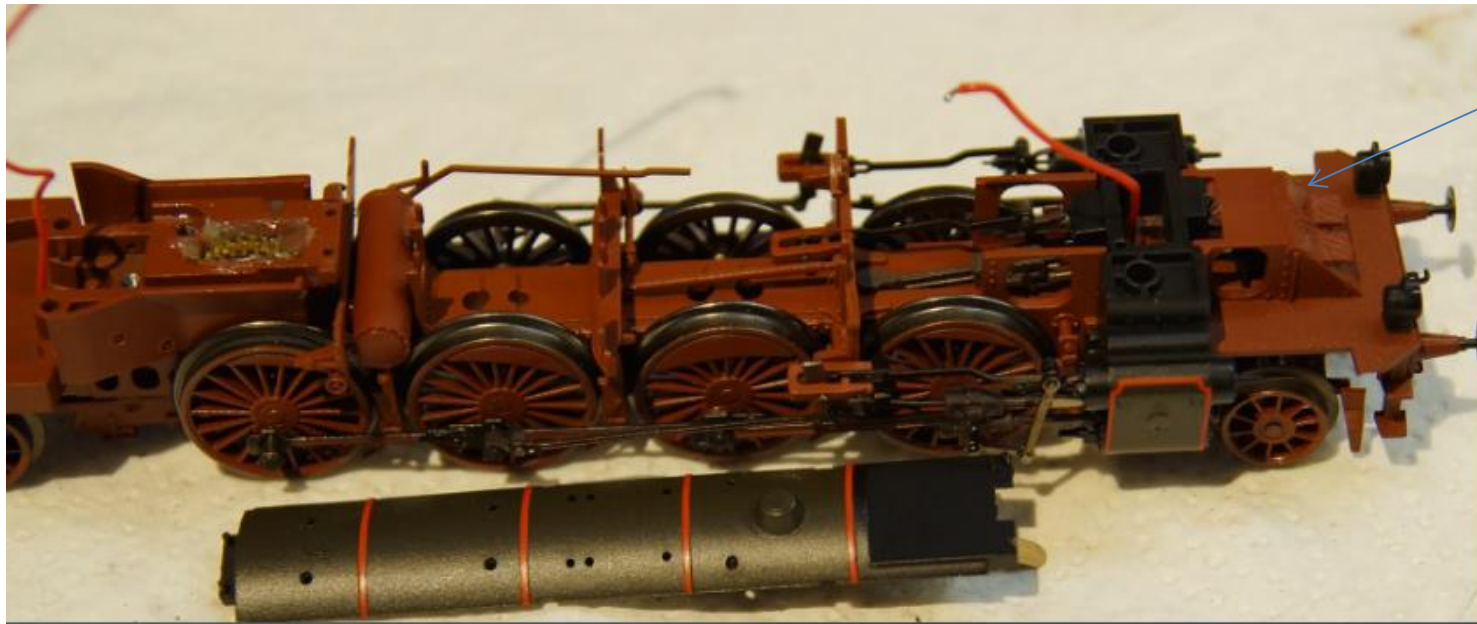
Nun ist der Tender getrennt und der Kabelbaum mit den Platinen entnommen. Nun kann man den Motor entnehmen, wie vorhin schon beschrieben



Die Schraube ist ausgedreht  
Den Block zurück schieben  
und diese Haken damit lösen

Die Plastikschele (Kesselunterseite)  
vorsichtig nach oben abnehmen (wird mit  
kleinen Stiften fixiert)





Dieser Vorschuh und die Rahmenabdeckung mit den Lampen werden vorsichtig ausgehebelt.



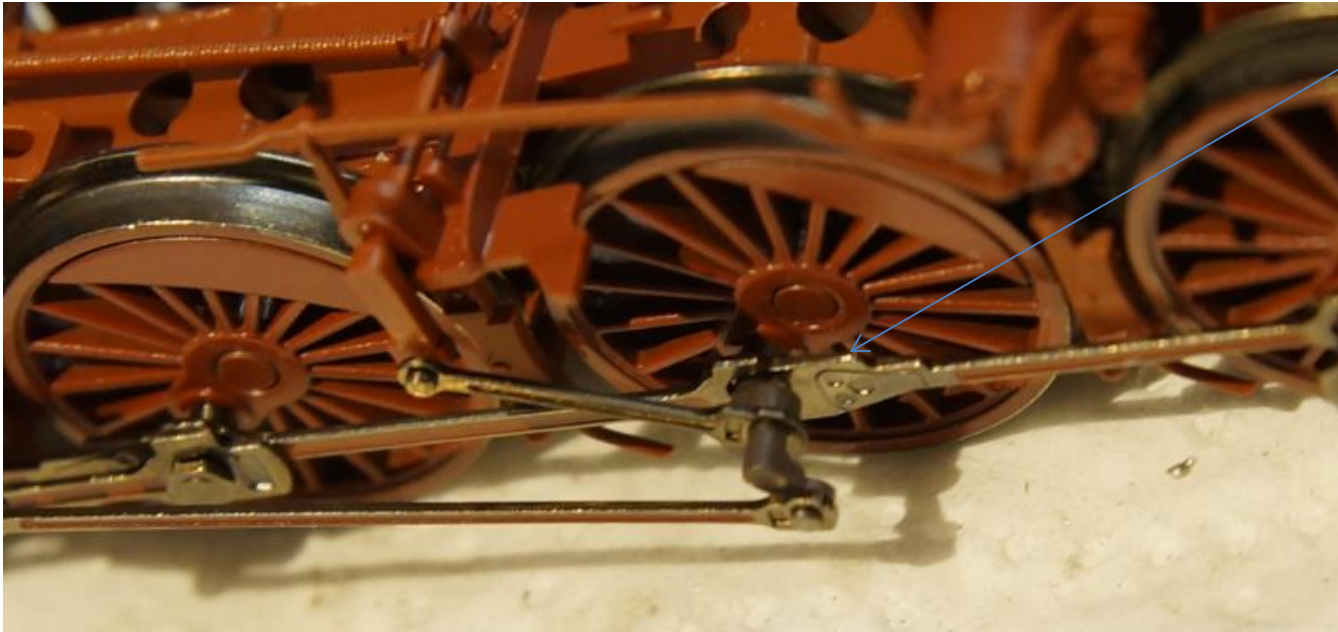
Bremsdruckkessel und die hintere Kesselstütze nach oben abziehen



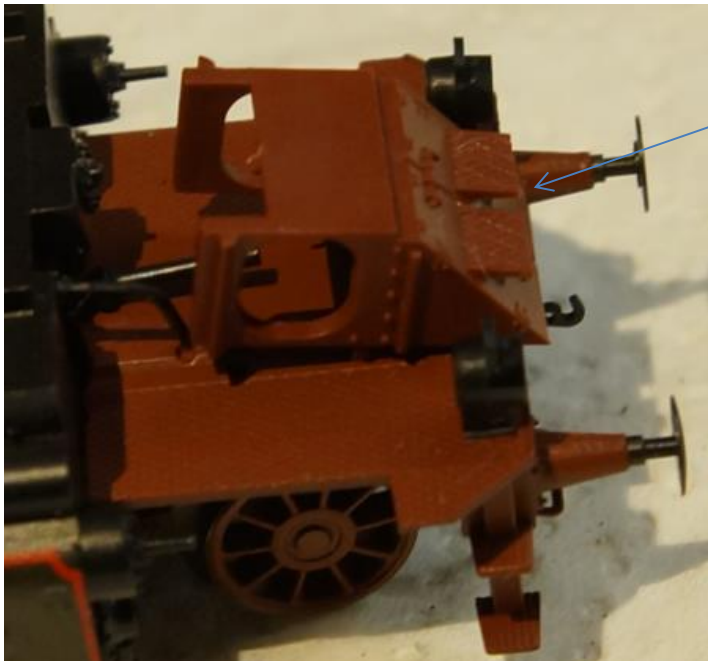
Hier die Lage der Gestängeschrauben. Sie sind unterschiedlich lang. Deshalb lege ich sie auf einem Streifen Krepp- Klebeband ab in der Anordnung, in welcher sie verbaut werden.



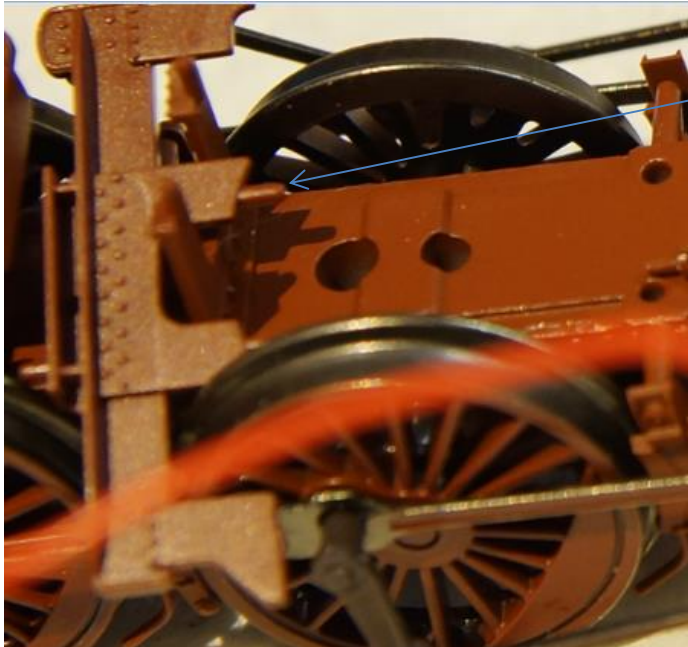
Wenn die Schrauben ausgedreht sind, kommen die empfindlichen Kurbelzapfen aus Plastik dran. Sie sind gesteckt. Ich heble sie aus, in dem ich mit kleinen Schraubendrehern unter die Kuppelstange fasse.



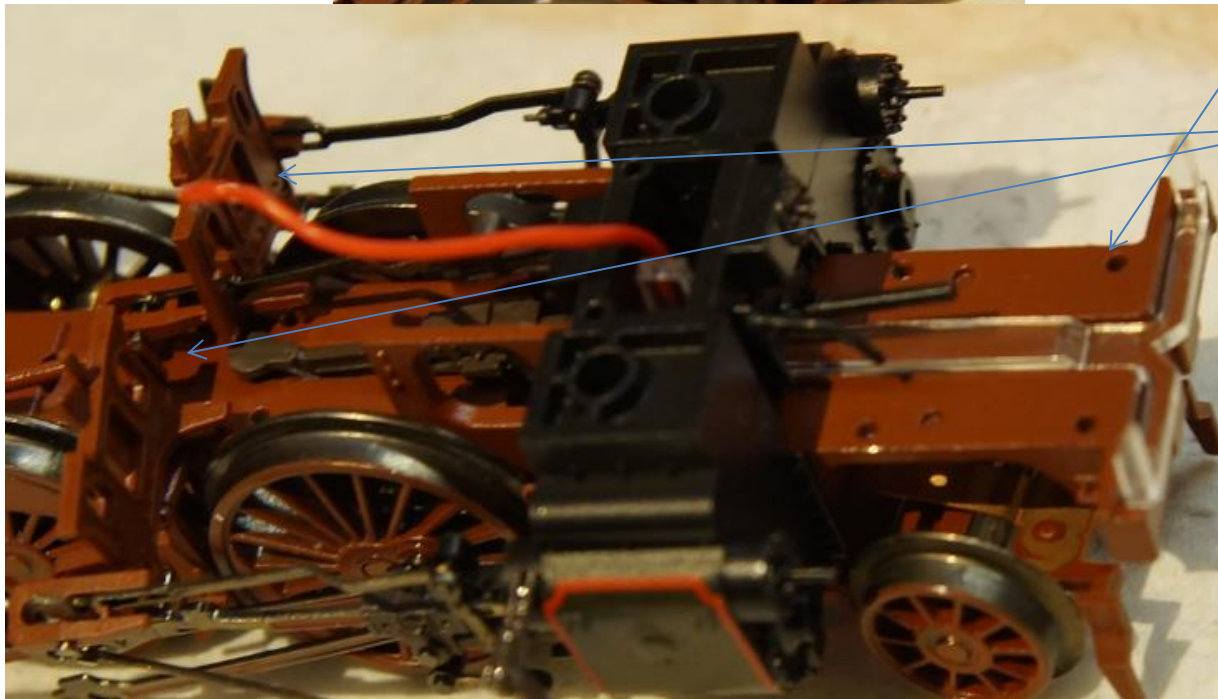
Stellung der Kurbel auf der linken Seite



Vorschuh abgenommen



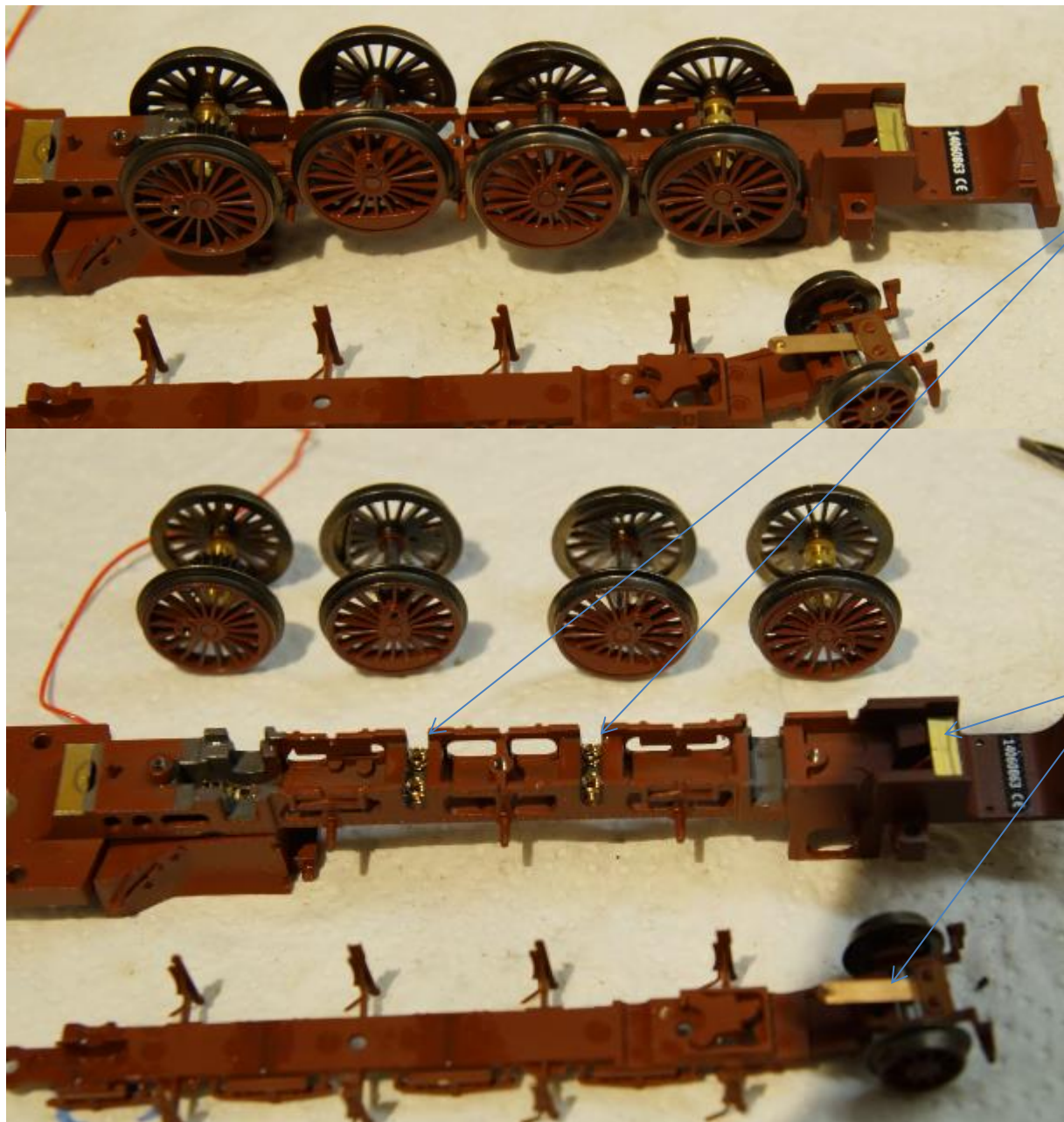
Der hintere Kesselträger mit Steckzapfen



Die Abdeckplatte ist abgenommen -> Das Prisma nicht verlieren.

Die Gestängeträger werden ausgehängt.

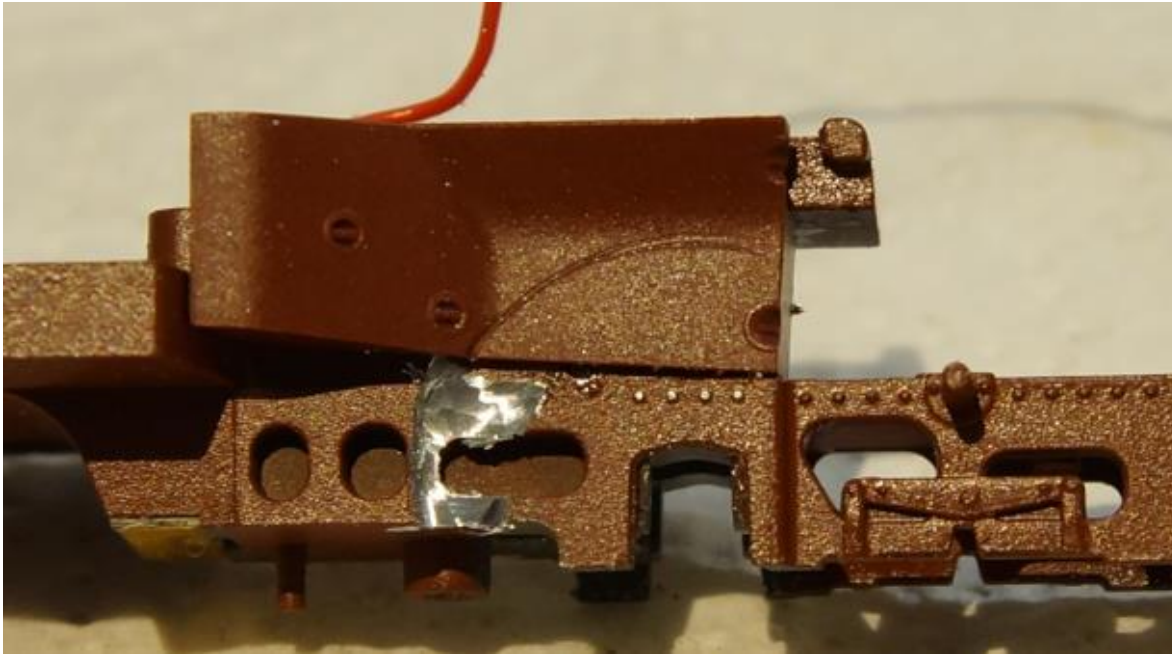
Dann kann man den Zylinderblock mit den Gestängen und den Trägern in einem Stück abheben



Unter den mittleren Achsen liegen Federn zur Kontaktverbesserung. Das dichter gewickelte Ende der Feder gehört in Richtung Achse

Kontaktplatten für Vor- und Nachläufer (mit den roten Kabeln)



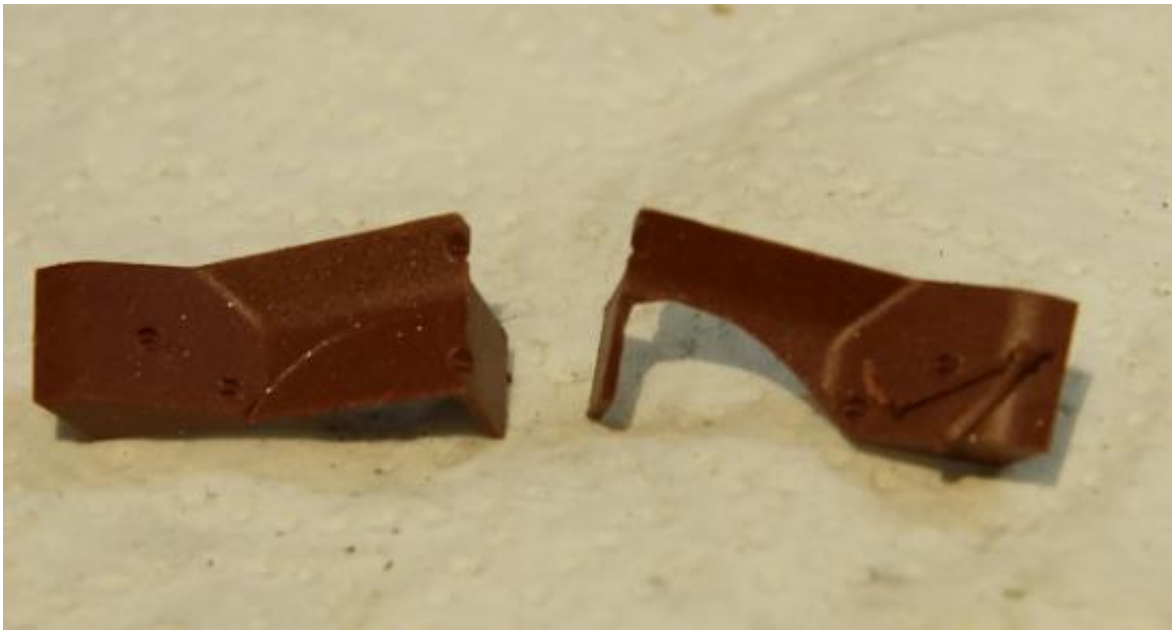


Die äußeren Treibachsen bekommen Spurkranzringe für das Express-System.

Dafür muß Platz im Rahmen geschaffen werden.

Auch die Feuerbüchsatrappen aus Plastik müssen bearbeitet werden.

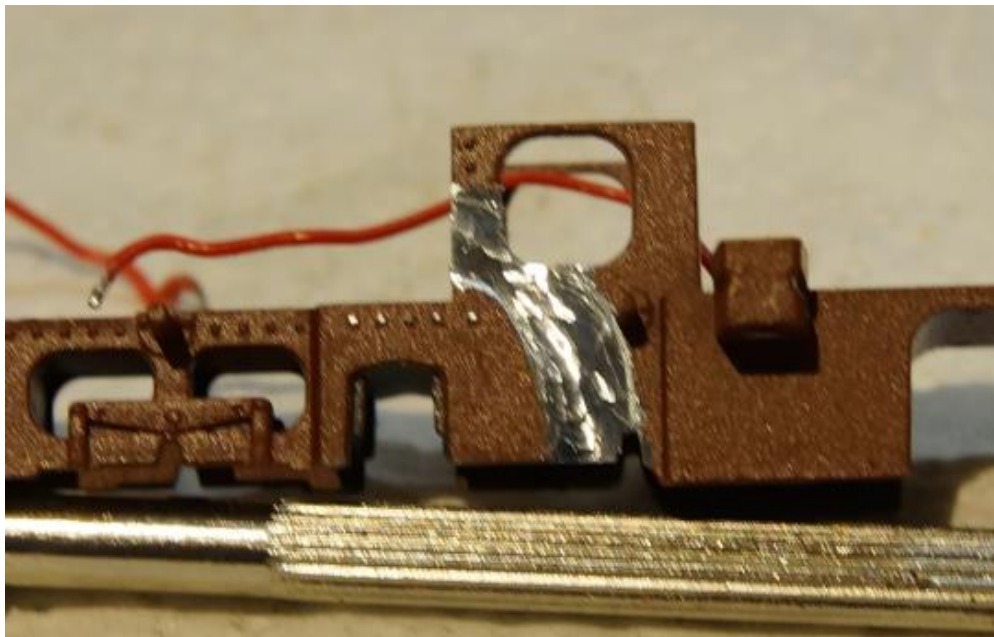
Dazu wird mit der Reißnadel gezeichnet.





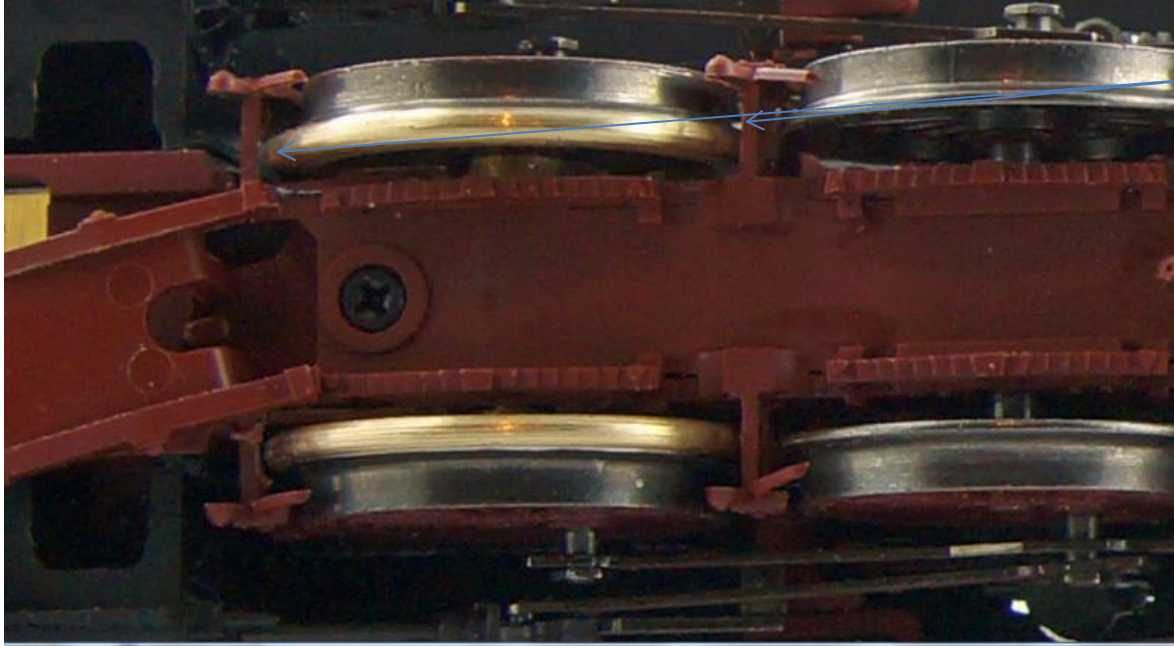
So sieht das dann vor der Lackierung aus:

Hinten



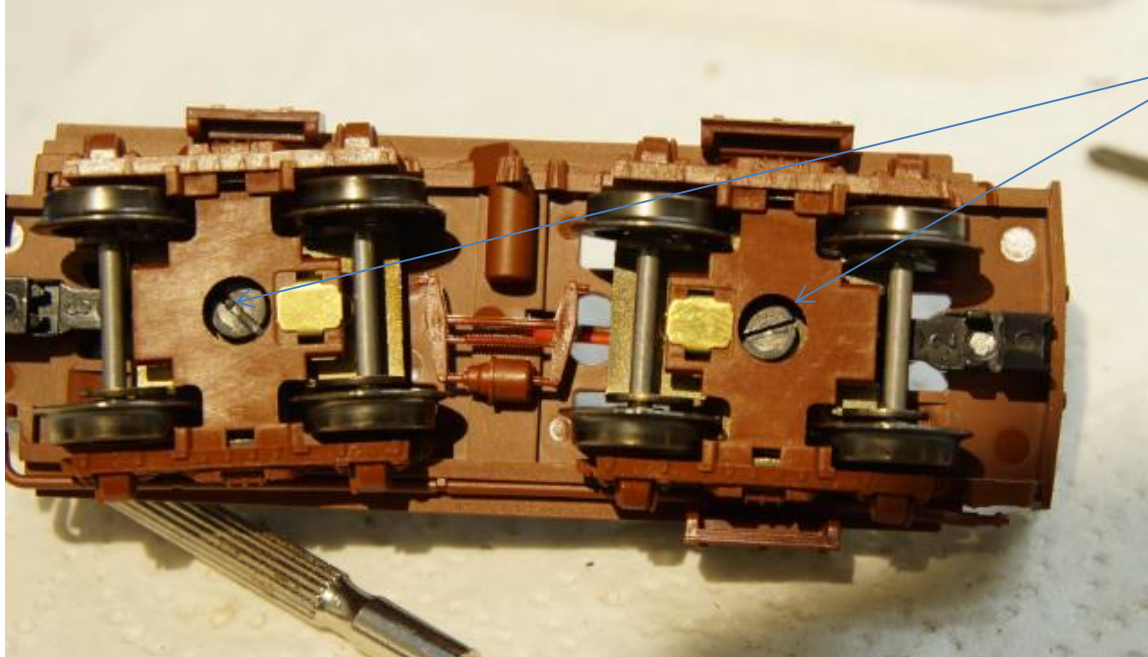
Vorn

Die Vor- und die Nachlaufachse können einfach ausgeclipst werden. Es muß nur wenig Plastik weg gefeilt werden für die Spurkranzringe.

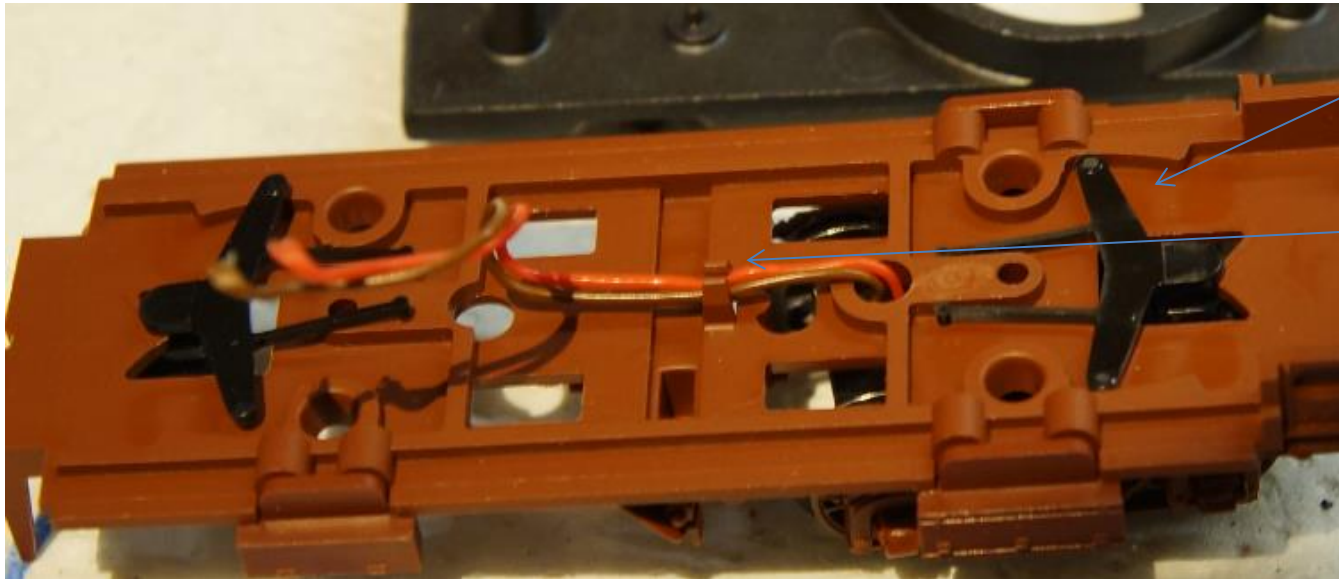


Die Vor- und die Nachlaufachse können einfach ausgeclipst werden. Es muß nur wenig Plastik weg gefeilt werden für die Spurkranzringe.

An der Bodenplatte des Haupttrahmens brauchen nur die Halter der Bremsen etwas Bearbeitung.

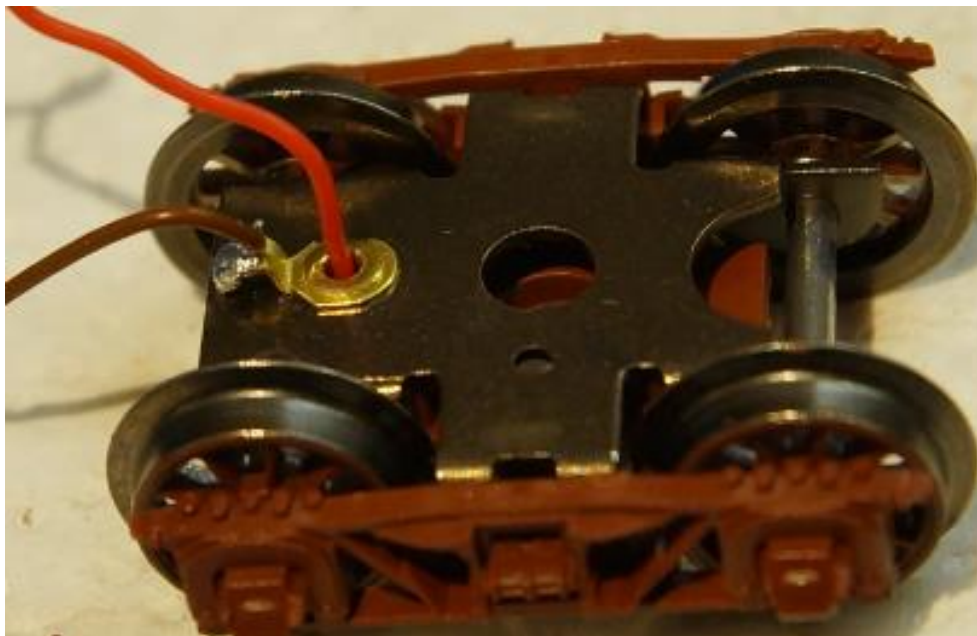


Die Tenderdrehgestelle werden von je einer Schraube gehalten



Die Kupplungskulissen kann man einfach aushängen.

Die Kabel des vorderen Drehgestells vorsichtig heraus nehmen.

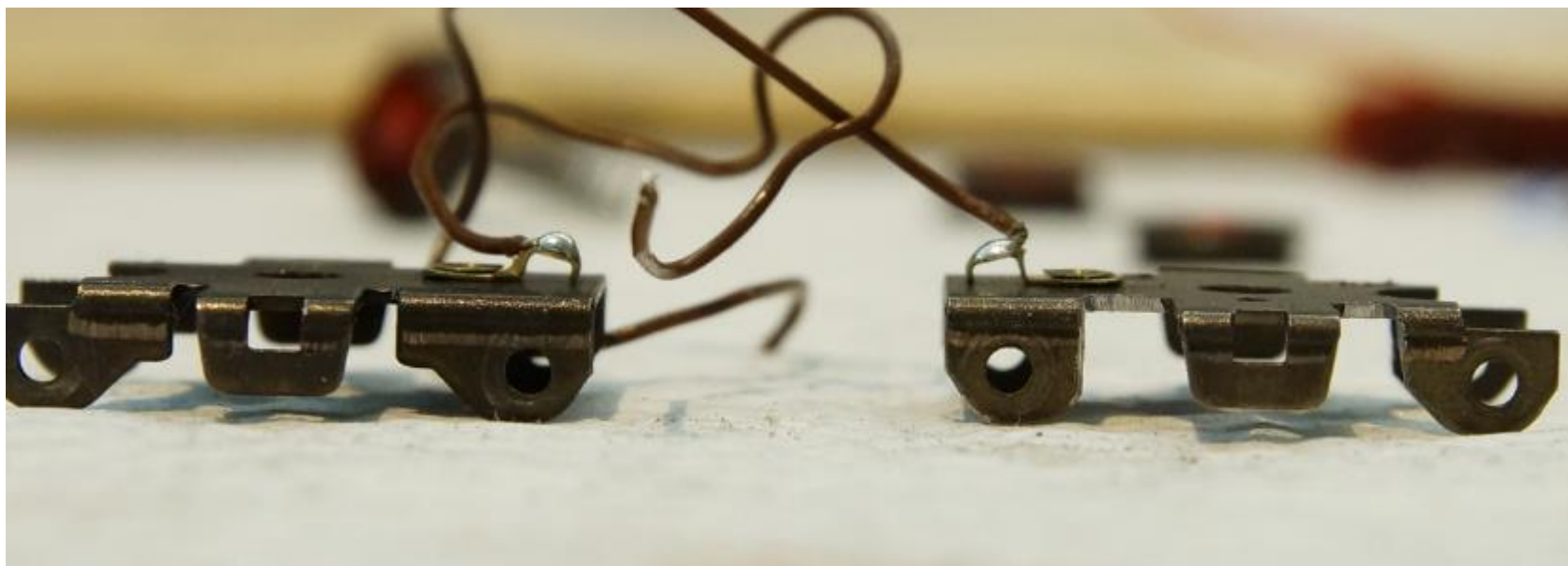


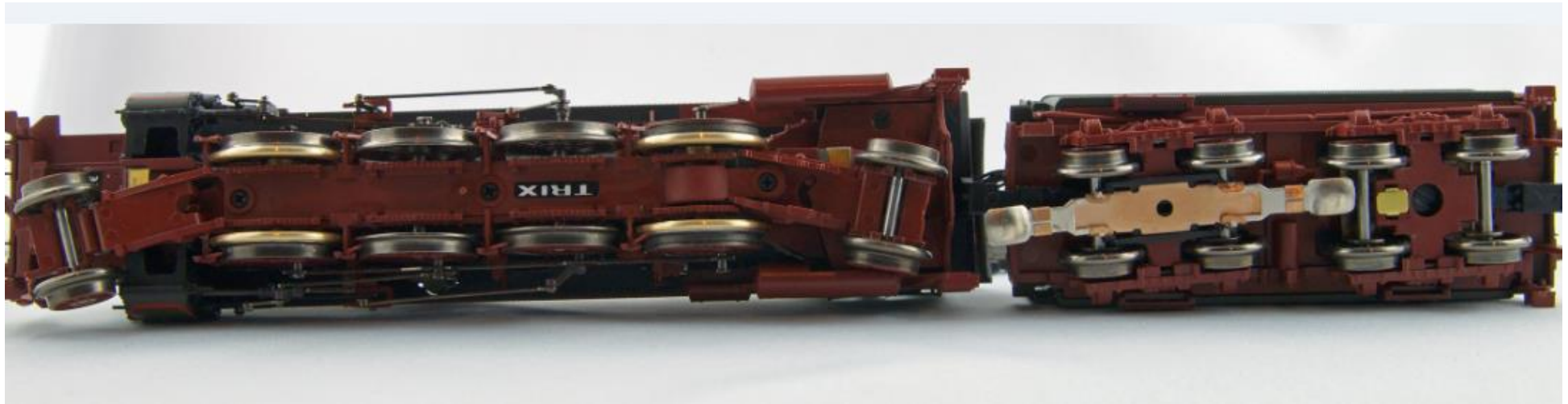
Der eigentliche Achsträger kann aus dem Plastikteil einfach heraus genommen werden



Hier die Teile des Drehgestells. Die Achsen bekommt man nur heraus, wenn man die isolierten Räder mit einem Abzieher abzieht. (Fohrmann Werkzeuge)

Auch hier muß man Platz für die Spurkranzringe schaffen:  
Links der Ausgangszustand, rechts der fertige Träger





Radreifen für den Umbau:

$\varnothing 22,6$  /  $\varnothing 21,4$  /  $\varnothing 18,0$  mm (Treibräder)

$\varnothing 15,5$  /  $\varnothing 14,4$  /  $\varnothing 10,0$  mm (Nachläufer)

$\varnothing 14,5$  /  $\varnothing 13,4$  /  $\varnothing 10,8$  mm (Tender/Vorläufer)