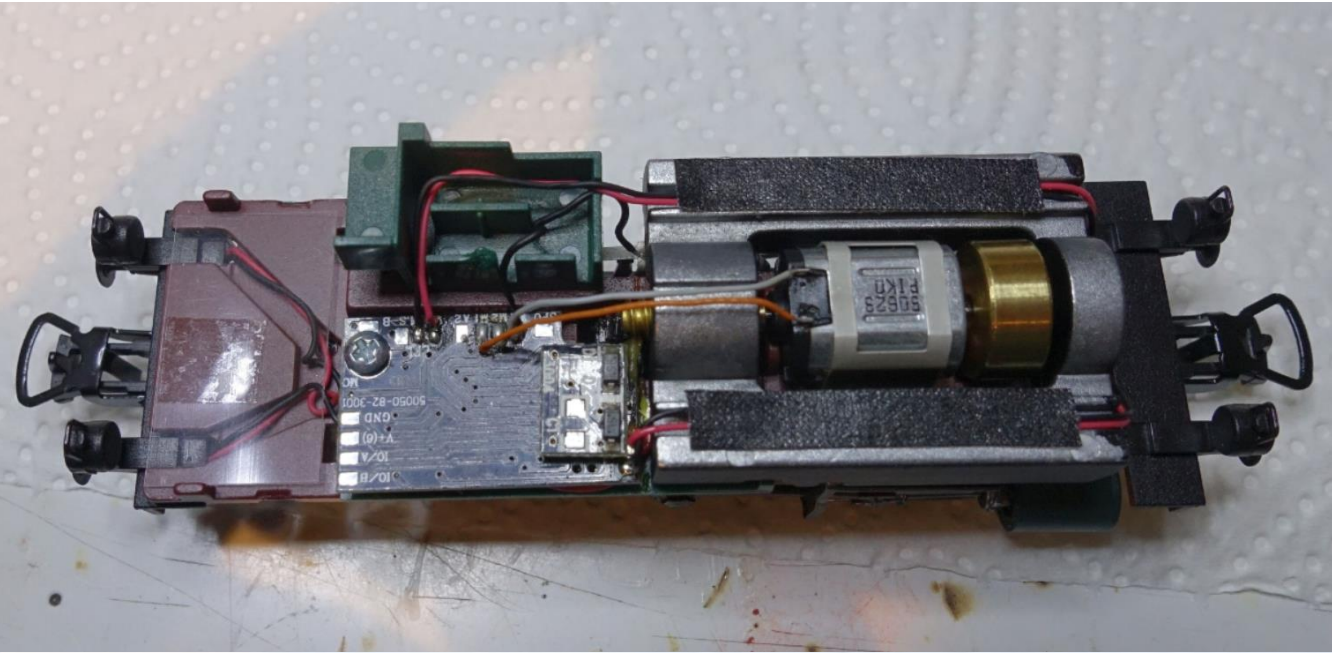


Piko V T (50055) für EXPRESS

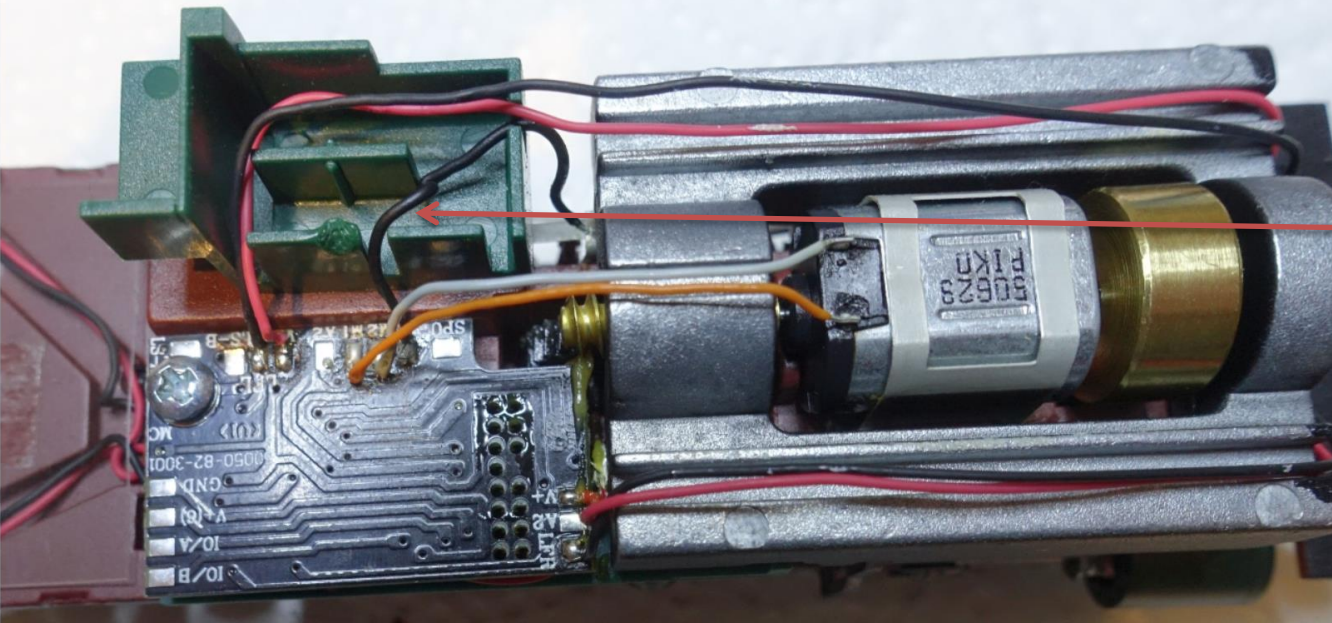


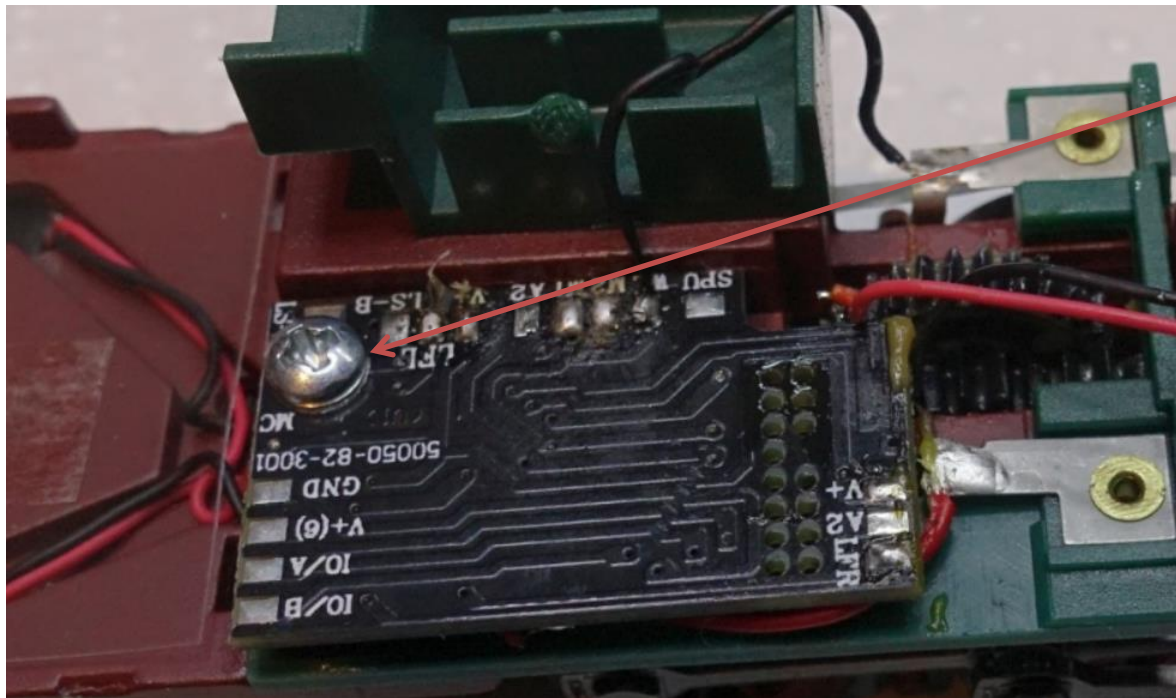
Das Gehäuse wird am Führerhaus leicht gespreizt und kann dann einfach nach oben abgezogen werden



Die Kabel rot und schwarz von den vorderen Lampen, so wie orange und grau vom Motor werden abgelötet.

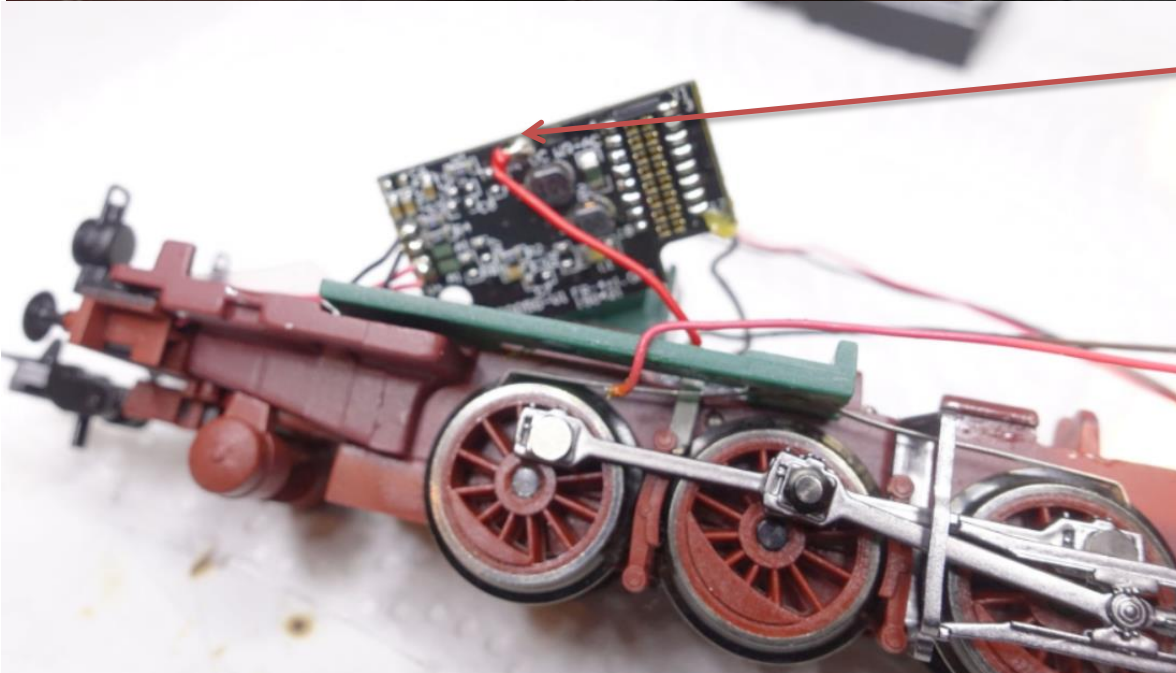
Das einzelne schwarze Kabel kommt von den Radschleifern der linken Seite. Hier wird später die Mittelschleifereinheit angeschlossen



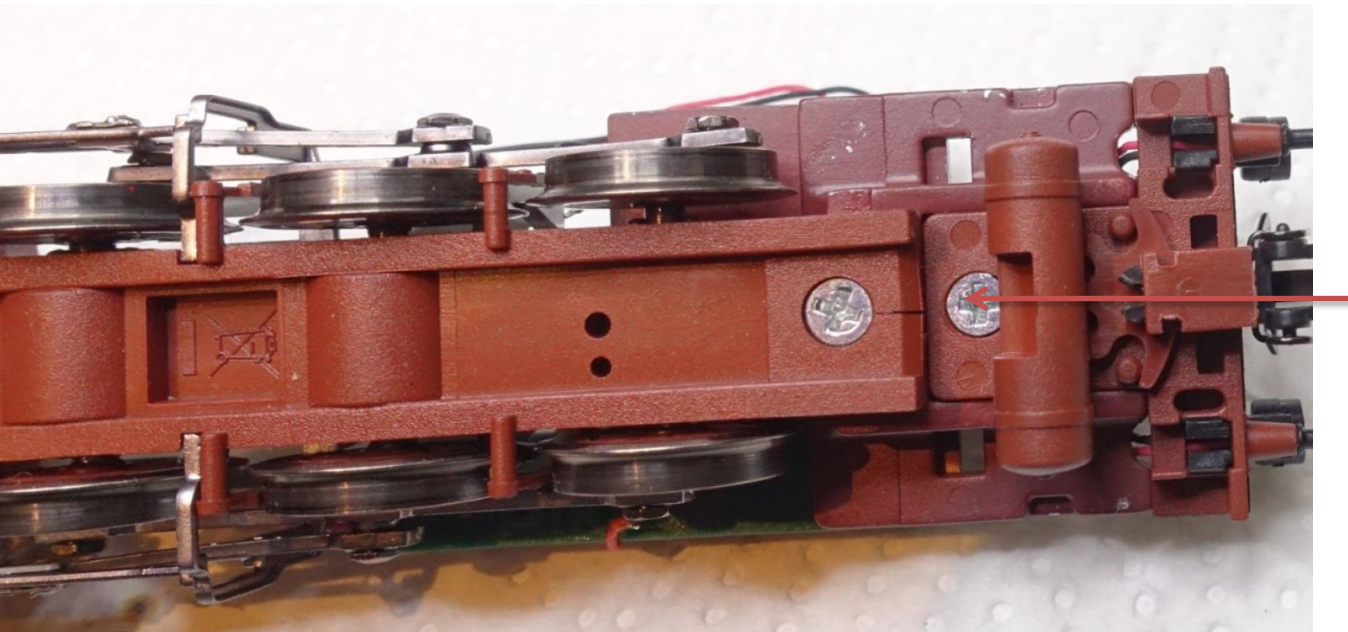


Eine einzelne Schraube hält die Platine und die Radschleiferplatte

Die Kabel rot und schwarz der hinteren Lampen lasse ich an der Platine. Diese Lampeneinheit wird mit ausgebaut (Schraube von unten)

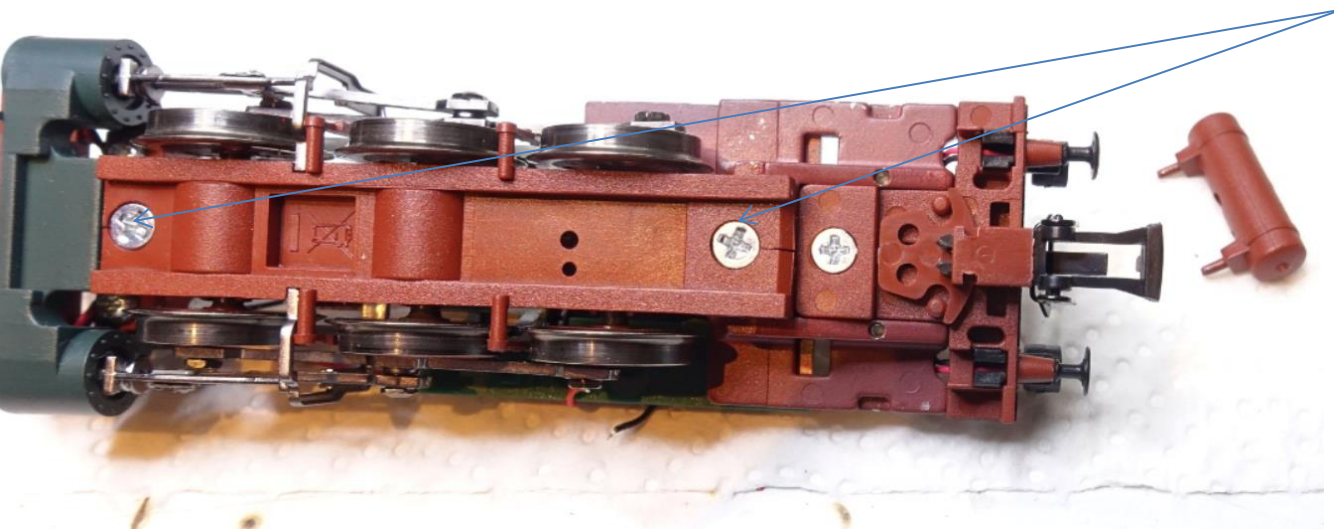


Das rote Kabel von den rechten Radschleifern wird abgenommen (Lötpad „DC“)

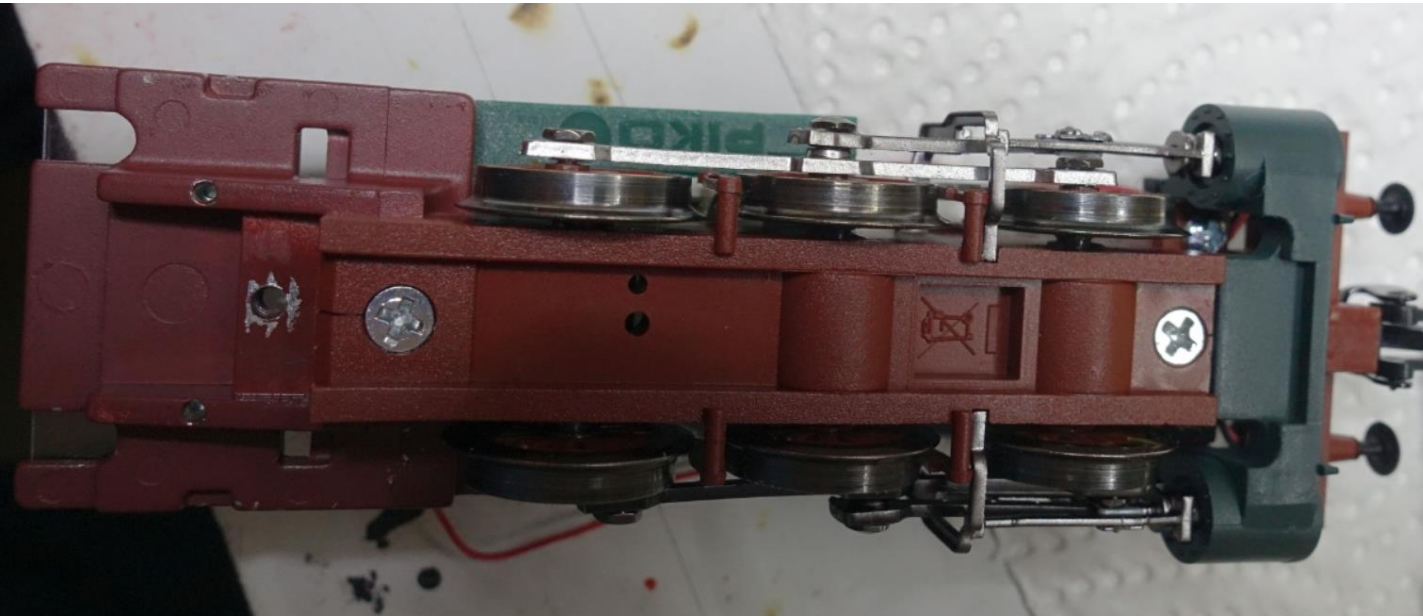


Der Luftkessel kann einfach abgezogen werden.

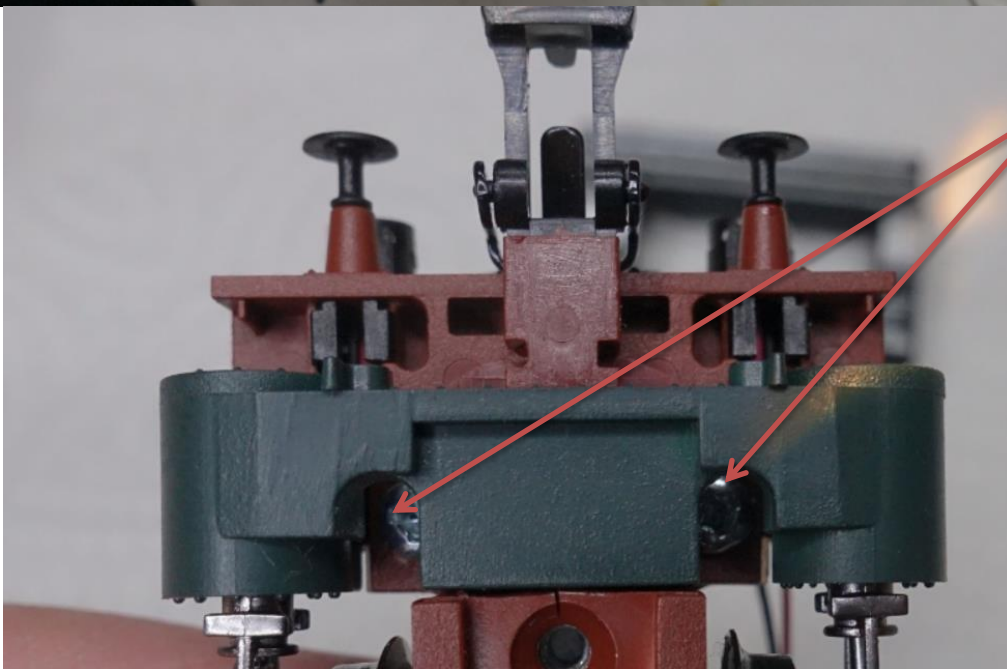
Diese Schraube hält die hintere Pufferbohle und die Beleuchtungseinheit



Zwei Schrauben halten die Bodenplatte

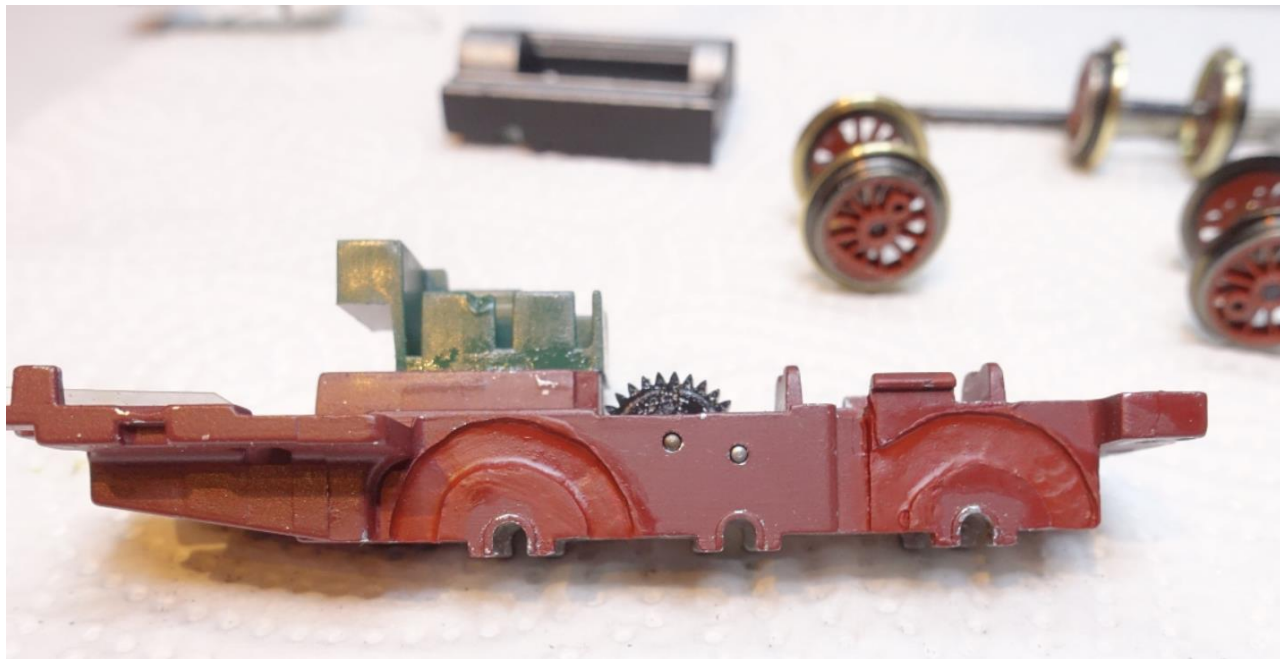


Das Gestänge wird von Sechskant-Schrauben gehalten. Vorsicht: Die mittleren Schrauben haben einen längeren Schacht. Die Lage der Kuppelstangen merken, denn sie sind asymmetrisch

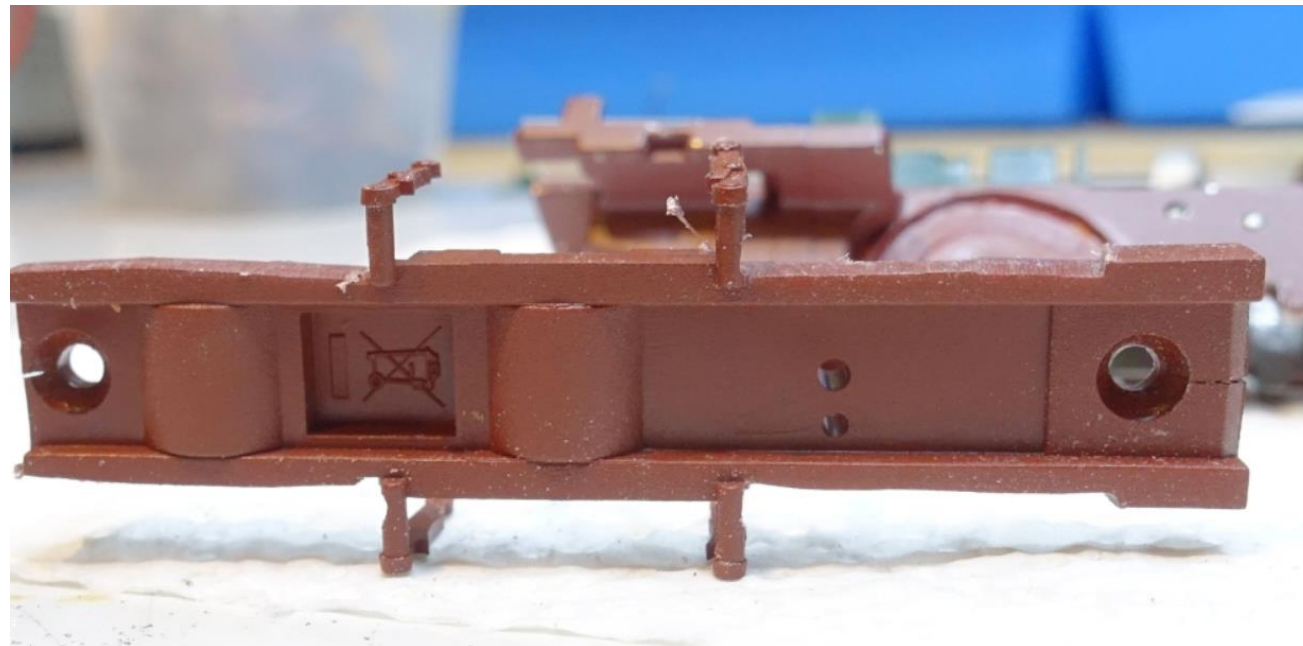


Zwei Schrauben von unten halten die Zylinder und die vordere Puffenbohle.

Die Kreuzkopfgleitbahnen sind nur eingesteckt



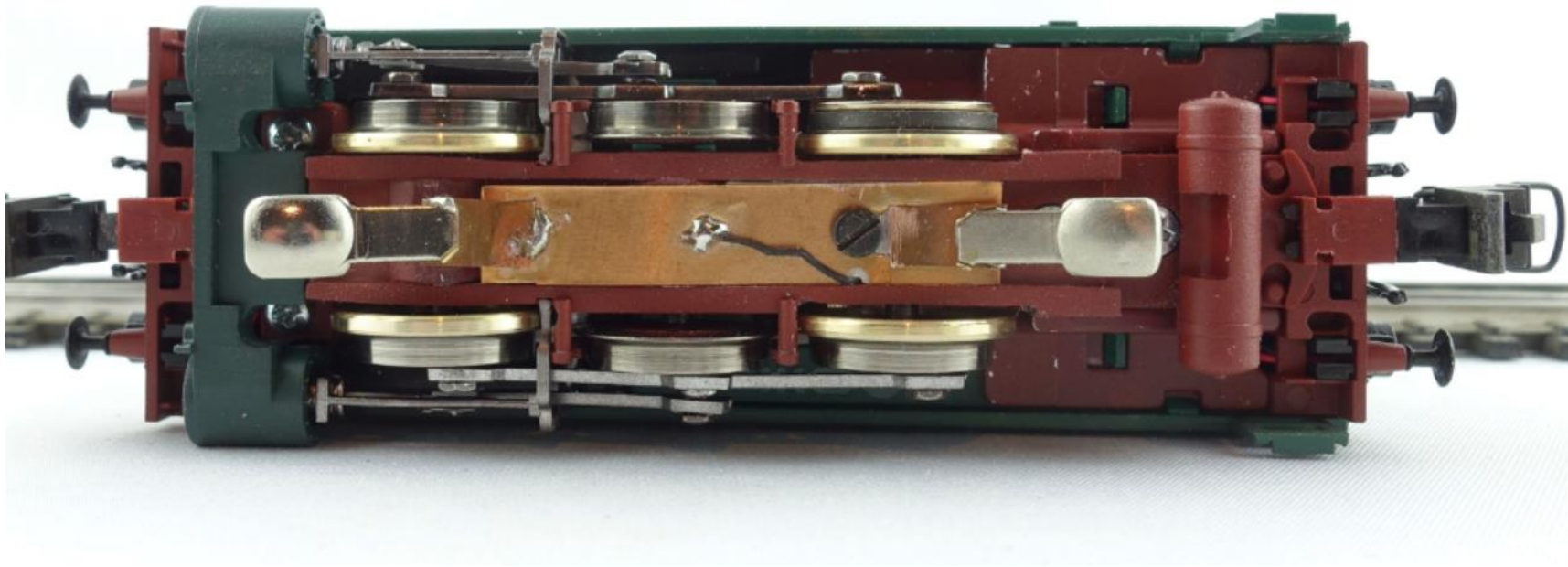
Im Bereich der dickeren Spurkränze muß sauber ausgefräst werden. Das sollte möglichst genau gemacht werden, da es sonst unschön aussieht nach dem Zusammenbau.
Unbedingt den Bund um das Achslager stehen lassen, damit die Spurkranzringe nicht gegen den Rahmen laufen -> Kurzschluß!



Auch die Bodenplatte muß im Bereich der Spurkränze bearbeitet werden

Blöderweise verwendet Piko für die Bodenplatte Senkkopfschrauben, so daß die Platte an den Schraublöchern reißt schon bei der Montage im Werk. Aber das hat technisch keine Auswirkungen

Es ist auch ein Schraubloch und eine Kabelbohrung für den Mittelschleifer vorhanden



Für den Mittelschleifer habe ich eine Messingplatte eingesetzt und daraus die Schleifer mit kurzen Federblechen (0,1 mm) befestigt. So ist die Halterung stabil und man kann die Schleifer schnell tauschen. Wichtig ist, daß die Schleifer nicht weiter über die Räder hinaus ragen, da sie sonst leicht neben den Mittelleiter rutschen können in Weichen.

Radringe:

4 x BT 1213 MS Radreifen $\varnothing 17,8$ / $\varnothing 16,7$ / $\varnothing 15,0$ mm p st. € 2,00