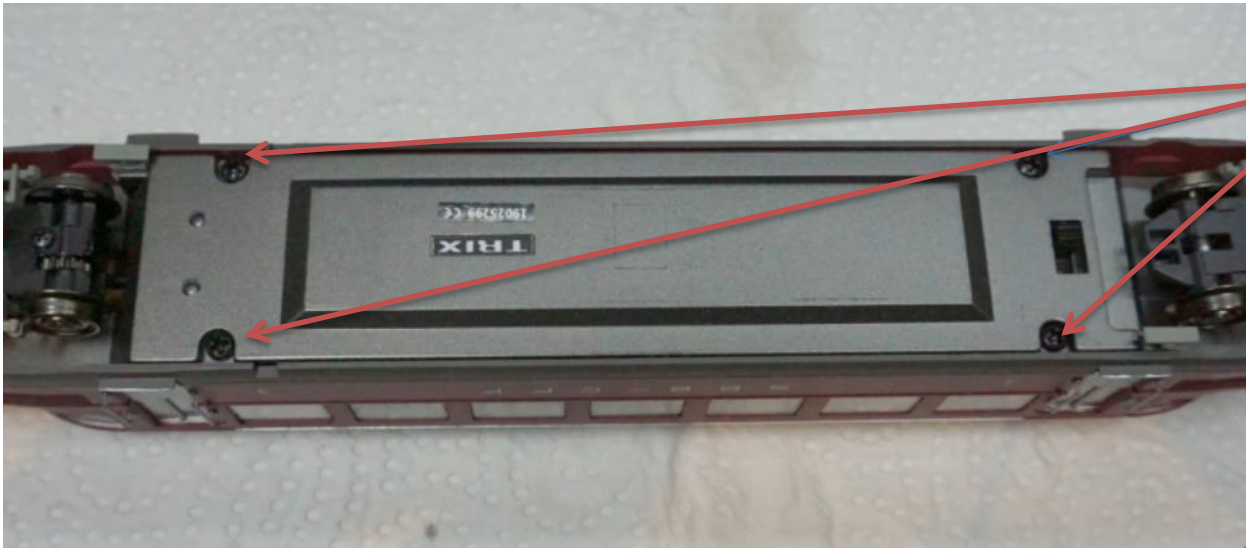


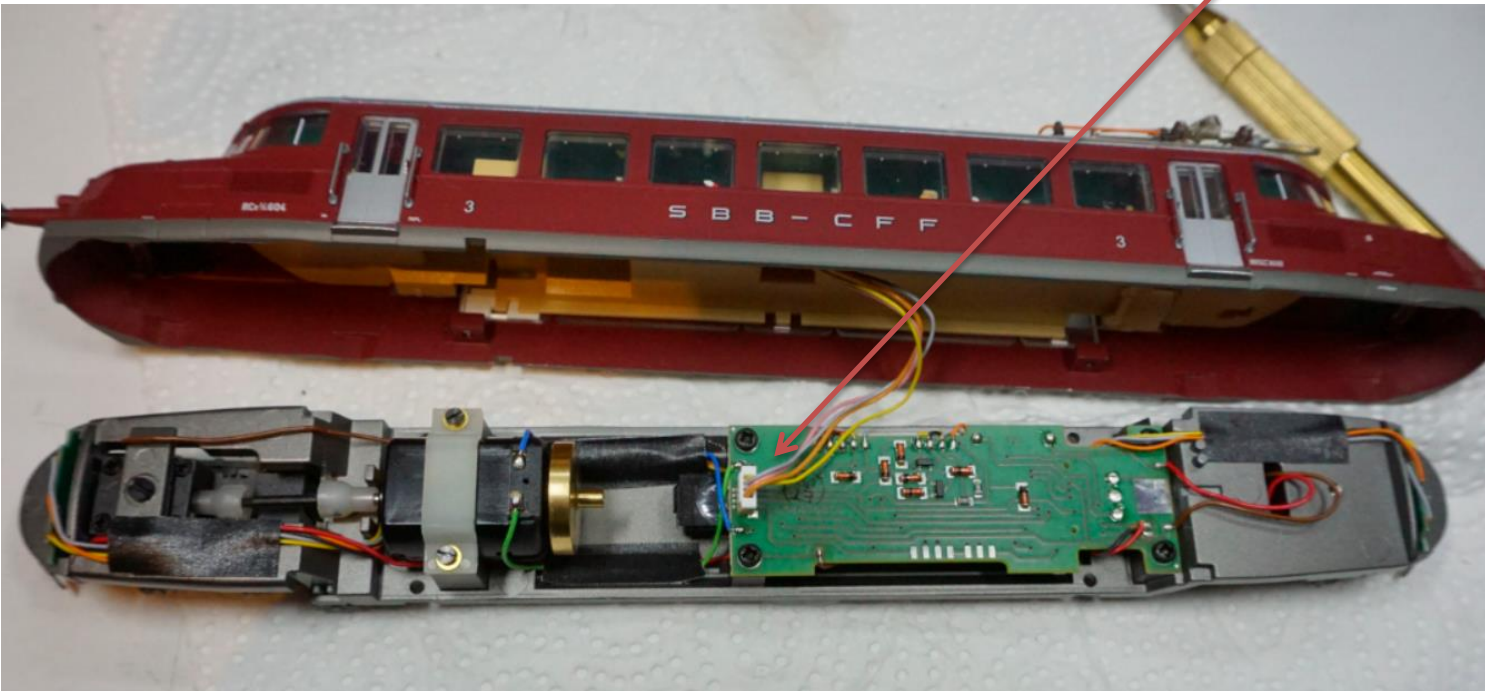
Trix H0 22867, RCe 2/4 für Express

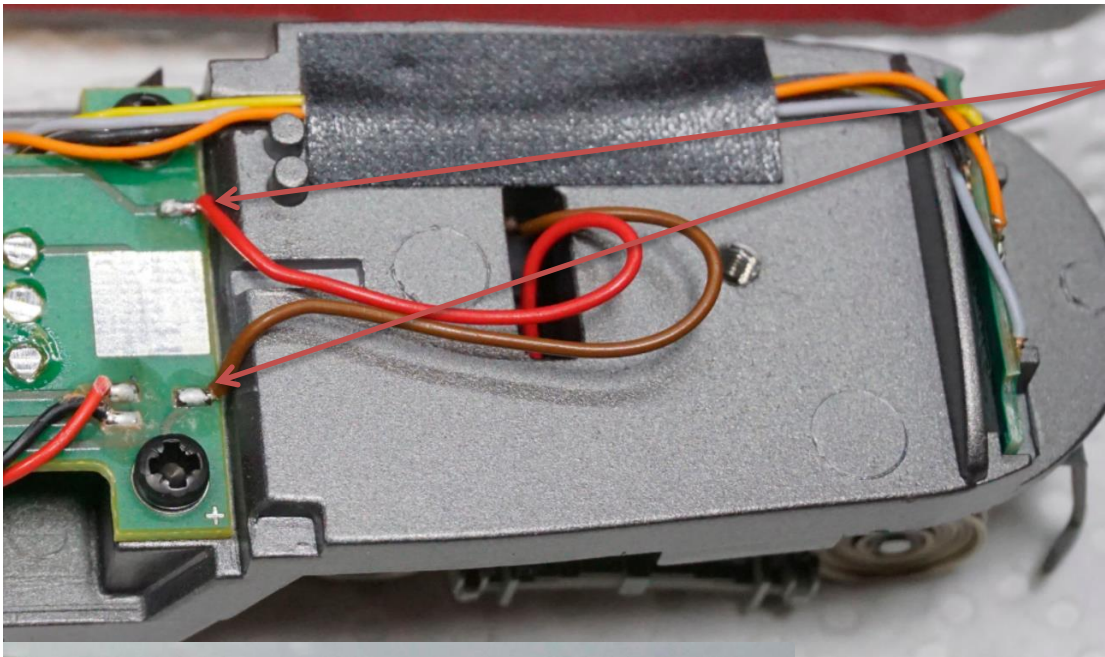




Vier Schrauben halten das Gehäuse

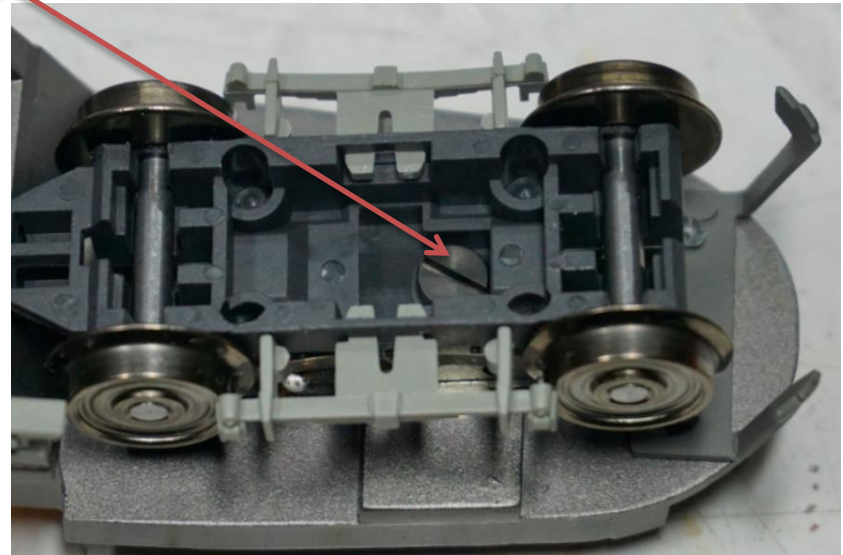
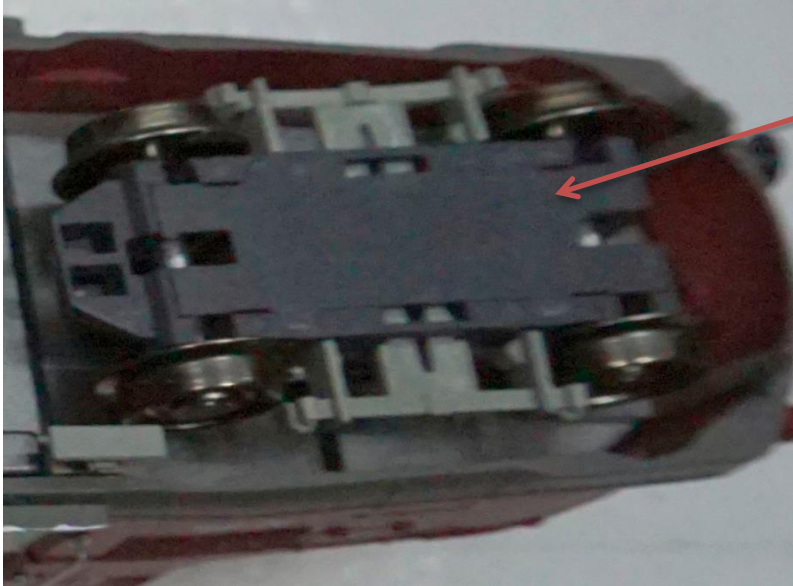
Die Steckverbindung vom Gehäuse zur Platine wird abgezogen

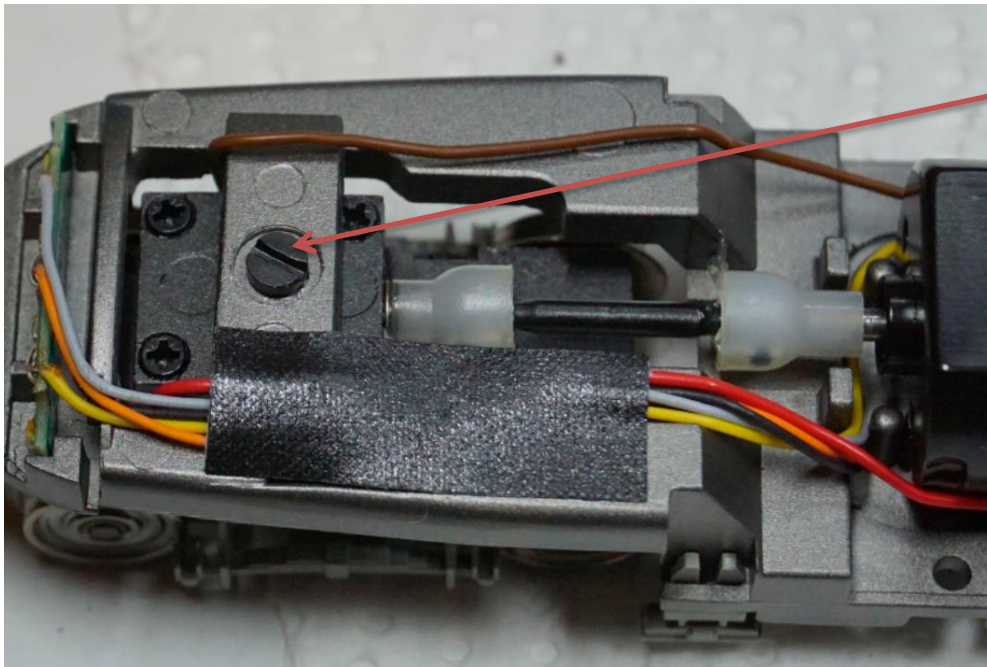




Vom Laufgestell werden die Kabel rot und braun auf der Platine abgelötet.
Auf die Kabelführung durch den Rahmen achten

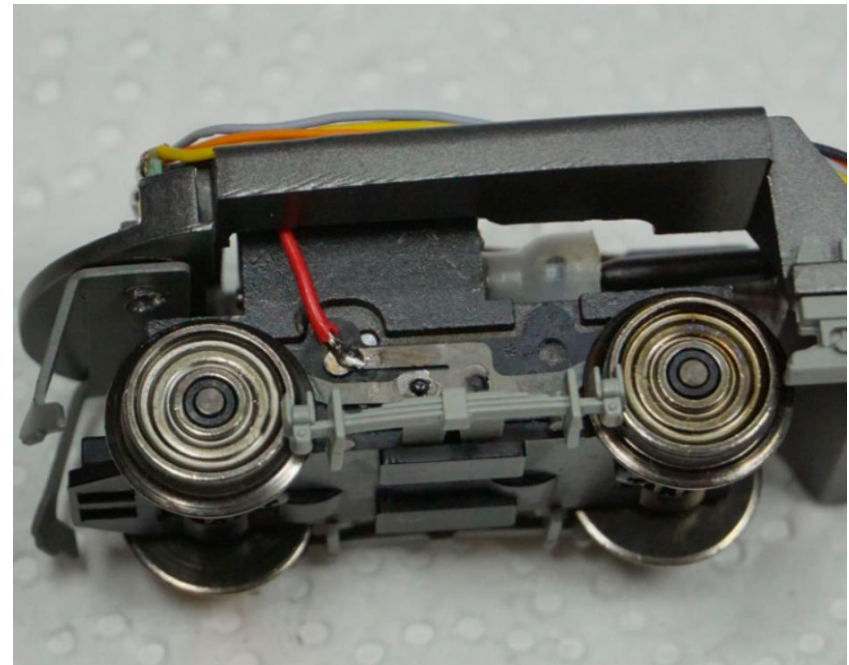
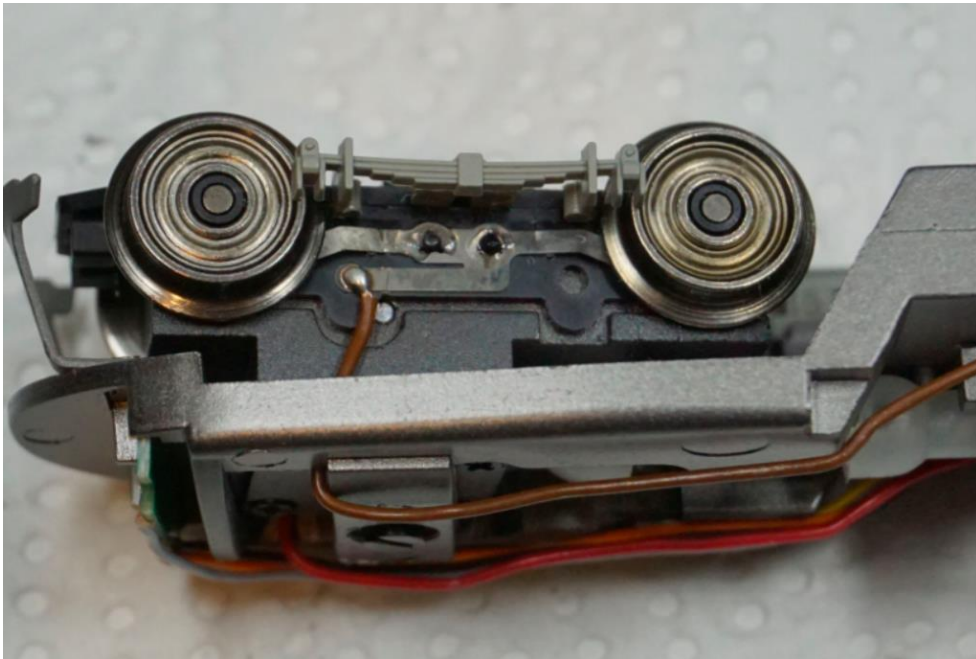
Unter einer geclippten Bodenplatte findet sich von unten die Buntstegschraube, welche das Drehgestell hält

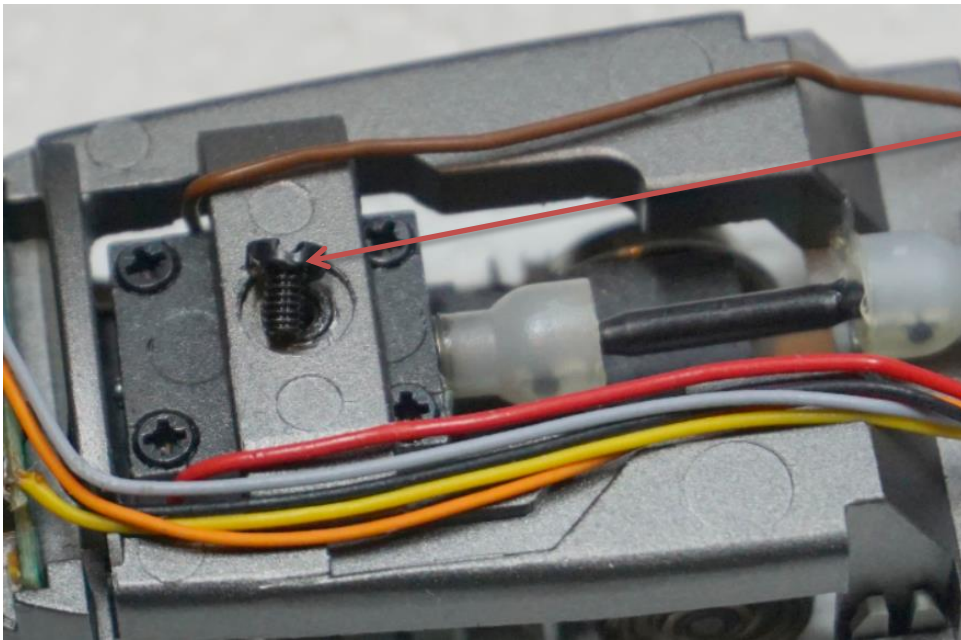




Das Antriebsdrehgestell wird von einer Schraube von oben gehalten

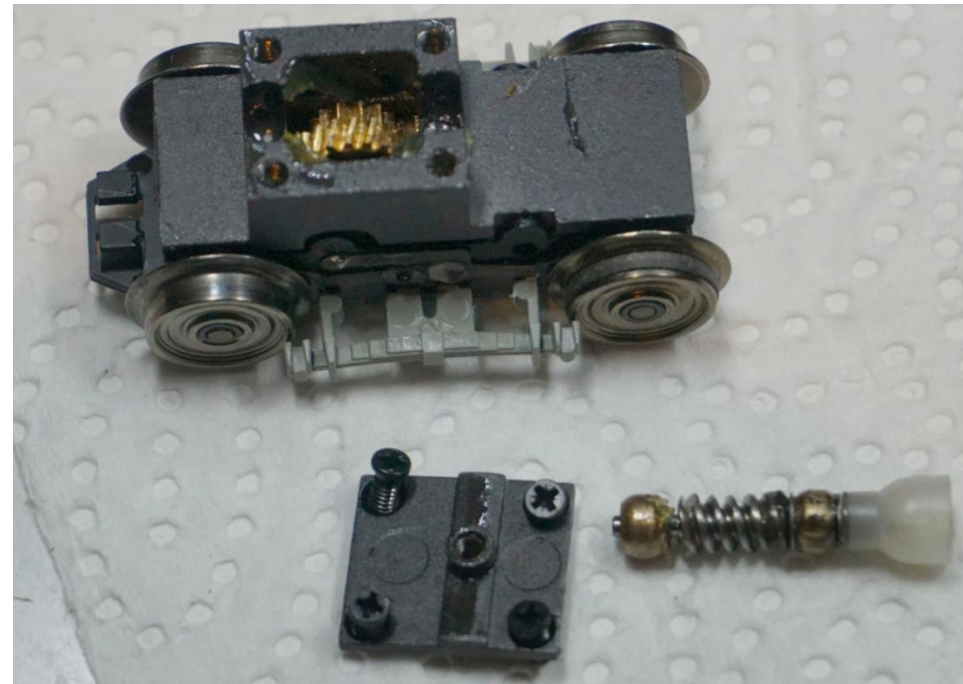
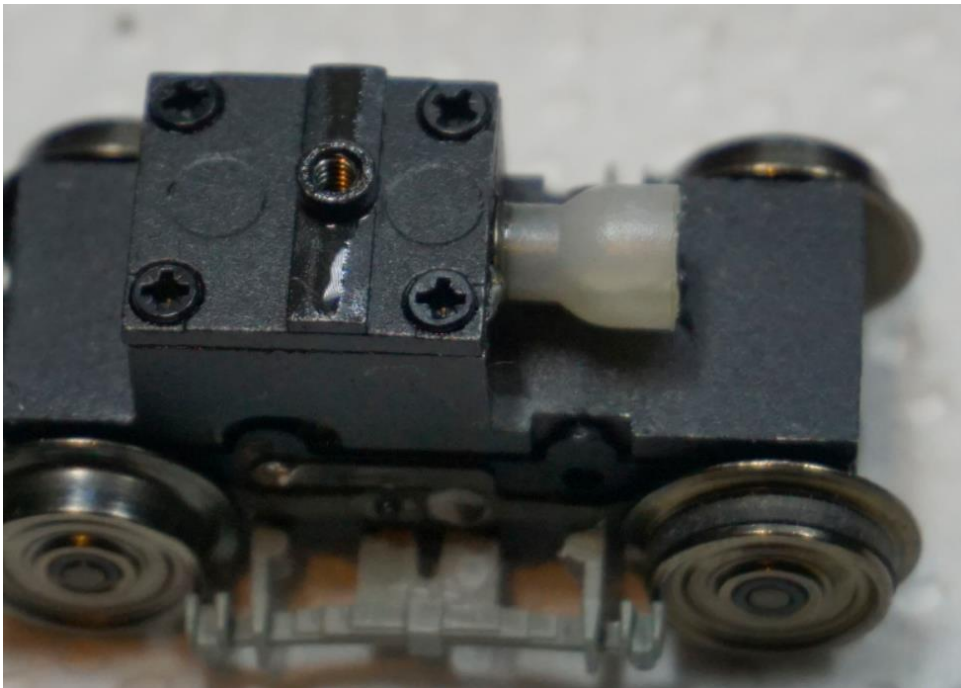
Da es hier viel Platz gibt, habe ich die Kabel rot und braun direkt an den Radschleifern abgelötet. Das erspart einem, den langen Verlegungsweg der Kabel zur Platine aufzudrüseln

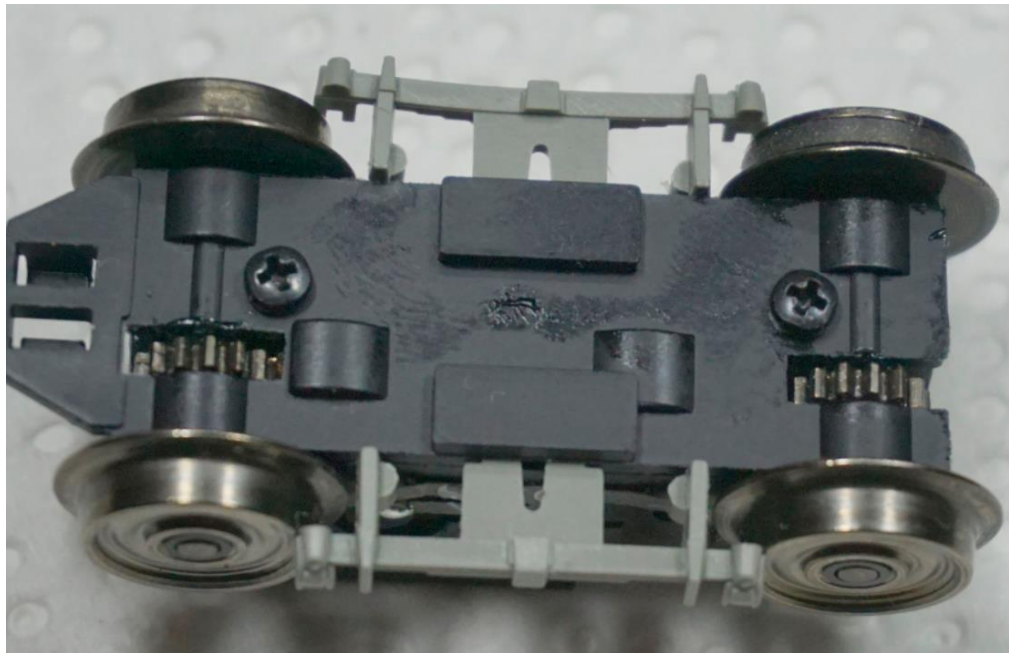




Hier ist es eine Schraube ohne Buntsteg -> also nachher nicht mit der vom Laufgestell verwechseln!!

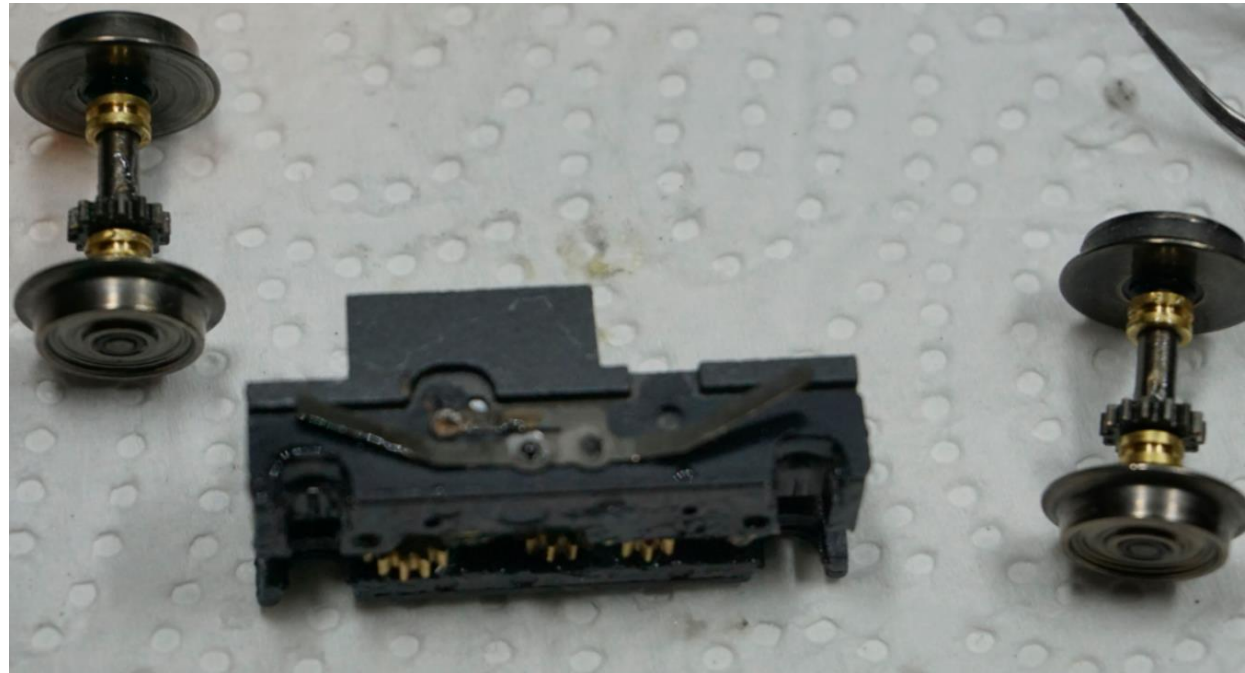
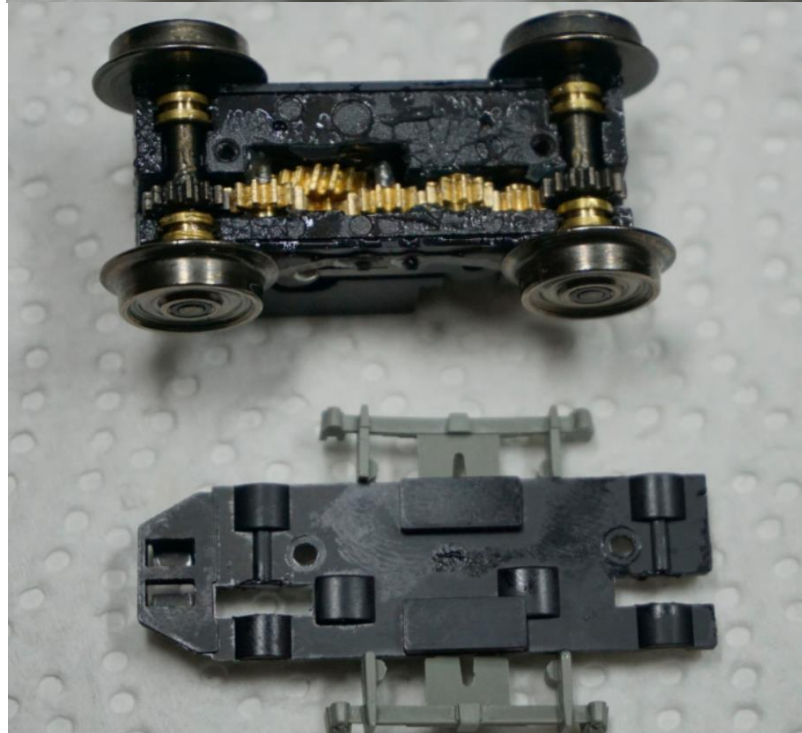
Die Getriebeplatte aus Metall wird von vier Schrauben gehalten. Die werden nachher über Kreuz wieder angezogen, wie wir es von Zylinderköpfen gelernt haben ☺

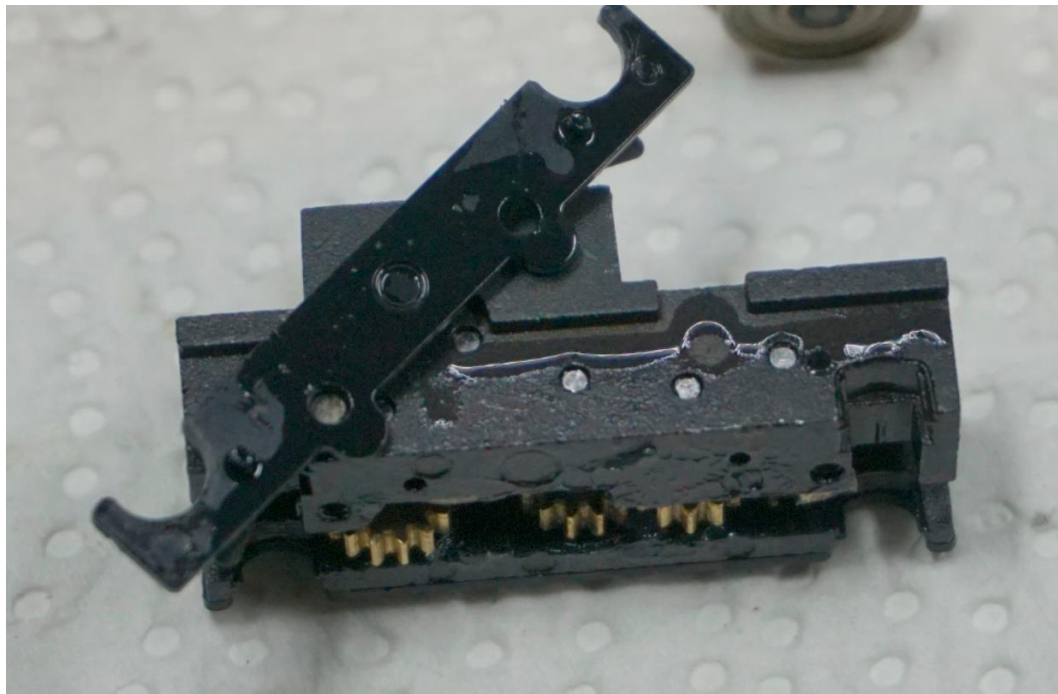




Die Bodenplatte aus Kunststoff wird von 2 Schrauben gehalten. Man kann unten das Drehgestell für den Schmierdienst öffnen auch wenn es eingebaut ist, da hier kein Kabel an der Bodenplatte befestigt ist. Märklin war mal wieder sehr großzügig mit Öl und Fett

Die Radschleifer sitzen auf einer Kunststoffplatte, die nur aufgesteckt ist. Auf der Seite in Fahrtrichtung rechts brauchen wir die Schleifer hinterher. Die andere kann als Ersatzteil weggelegt werden

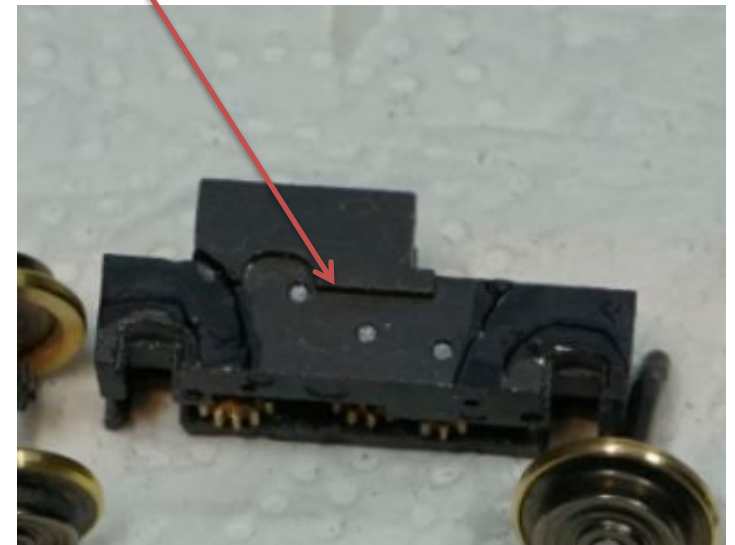




Die Schleiferplatte im Ölbad ... Was soll das?

Die Schleiferplatte muß so beschnitten werden, daß sie die Spurkranzringe hinterher nicht behindert. Dabei entfallen leider die Rastnasen

Hier wird die Farbe entfernt und die Schleiferplatte wieder angeklebt. (das Drehgestell ist hier schon gefräst)



Die Spurkranzringe von Ton Jungen sind minimal zu groß, so daß es beim Kleben keinen sicheren, elektrischen Kontakt geben würde. Deshalb habe ich alle Radringe gelötet (400°, natürlich die Buchsen und den Haftreifen vorher entfernt!)

Bei Antriebsdrehgestell kommt hier die Radschleiferplatte wieder hin [1]

Beim Laufgestell (Kunststoff) habe ich auf der rechten Seite die Schleifer hoch gebogen, um fräsen zu können [2]
Man muß sehr viel Material wegnehmen, um ein Spurmaß von 12,3 mm realisieren zu können. Die Radschleifer müssen ja auch noch dazwischen passen. Auf jeden Fall die Stege um die Achslager herum stehen lassen? Die Räder werden erst im Drehgestell vollständig auf Spurmaß gepresst. Das hat leider den Nachteil, daß man später bei einer Demontage mindestens ein Rad pro Achse erst abziehen muß, bevor man die Achse heraus bekommt. Es ist aber wichtig, daß die Räder nicht mit den Spurkranzringen gegen das Drehgestell laufen.



Die Bodenfreiheit unter den Drehgestellen ist extrem knapp wegen den kleinen Rädern. Deshalb habe ich unter dem Antriebsgestell einen dünnen Flüsterschleifer montiert. Unter dem Laufgestell konnte ich mit viel Feinjustierung einen Löffel platzieren.

Der kleine Gepäckanhänger hat eine Spezialachse von Ton Jungen mit reduzierter Spurkranzstärke bekommen. Der kleine Einachser kommt auch mit 12,7 mm Spurmaß durch die Weichen.

Da die Zugkraft bei dem schweren Fahrzeug mit zwei Antriebsachsen und einem Haftreifen einfach zu gering war auf Steigungen und in Weichenstraßen, habe ich beim zweiten Rad auf der linken Seite auch einen Einstich für einen zweiten Haftreifen gemacht. (Wenn man vorsichtig ist, geht das mit einer Feile)

