

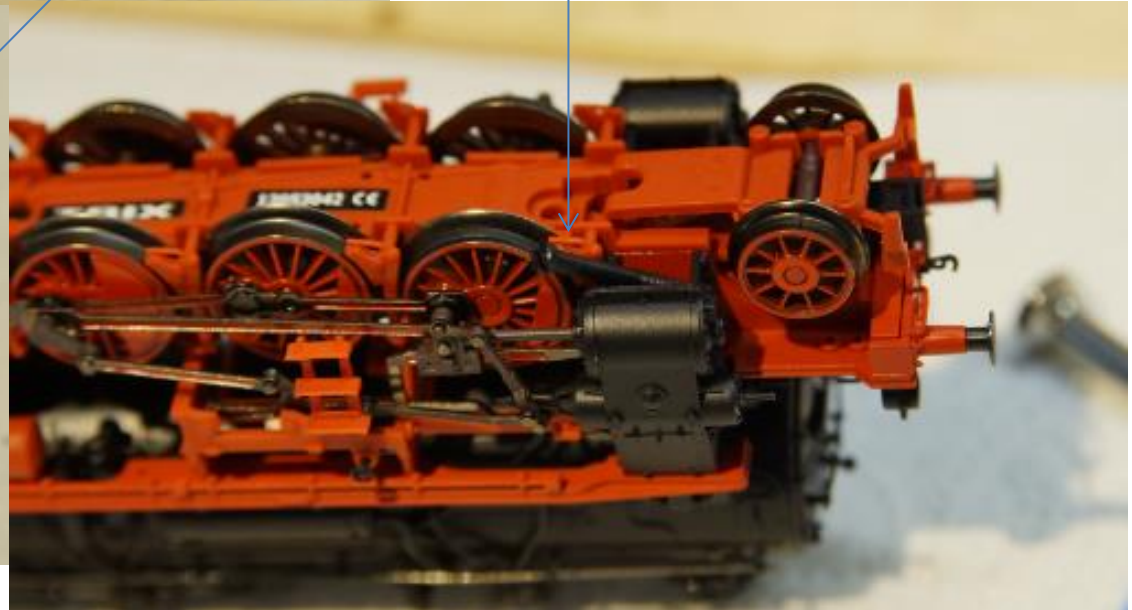
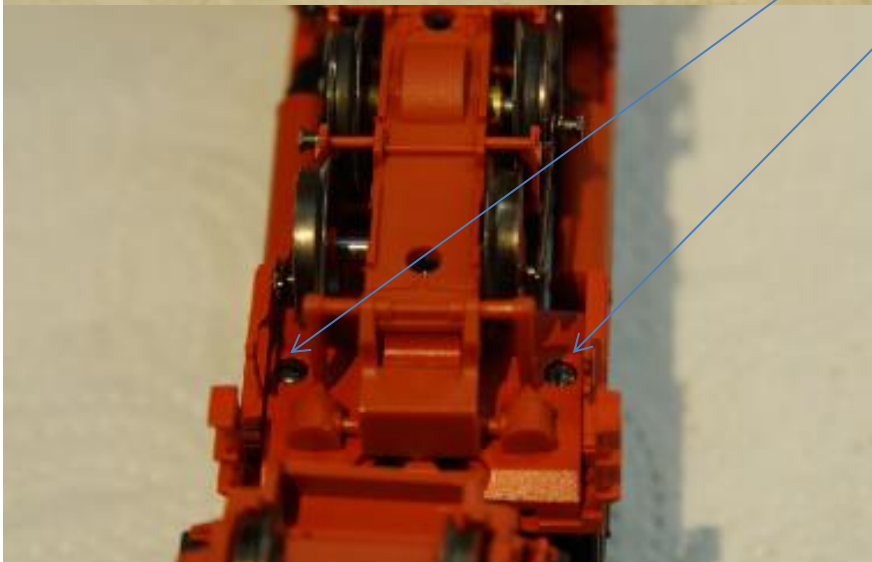
TRIX BR58 (22958) für Express



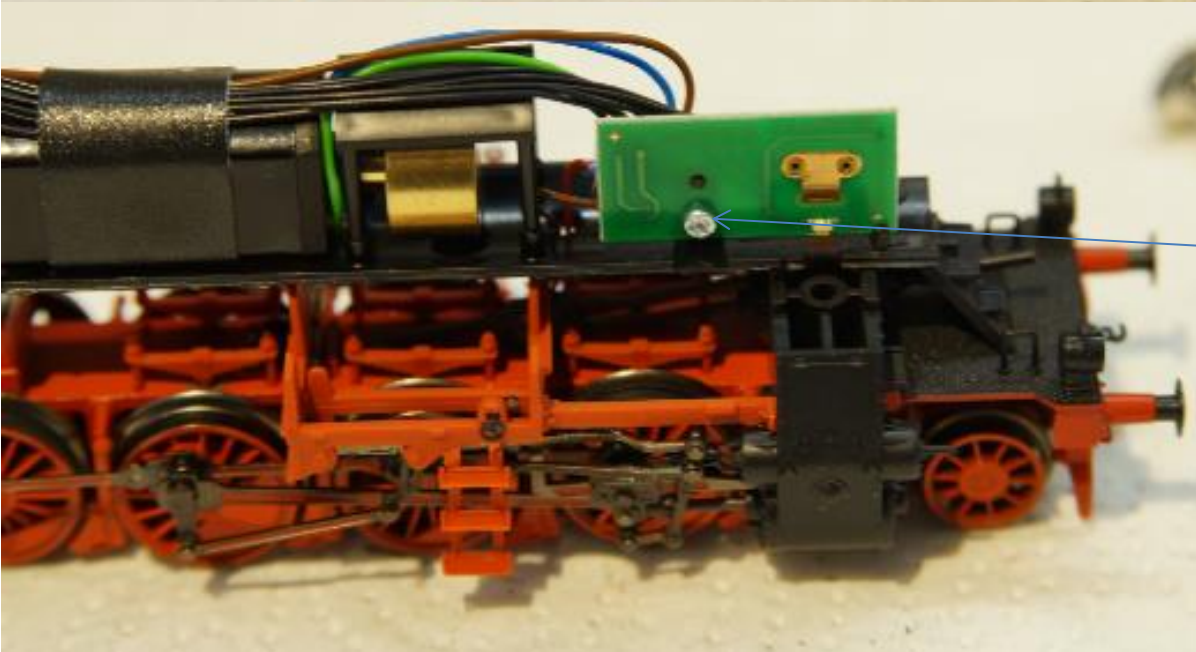
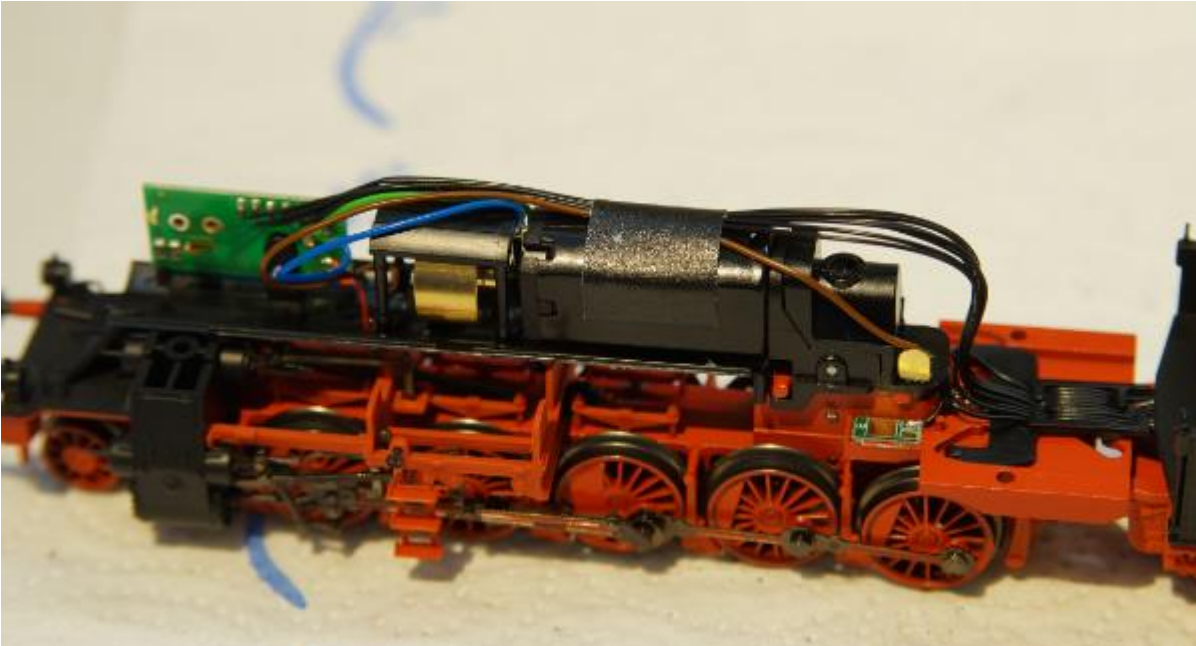


Drei Schrauben halten die Bodenplatte
Die vorderen Gehäuseschrauben liegen in
den Zylindern

Hinter der letzten Achse sitzen die
hinteren Gehäuseschrauben



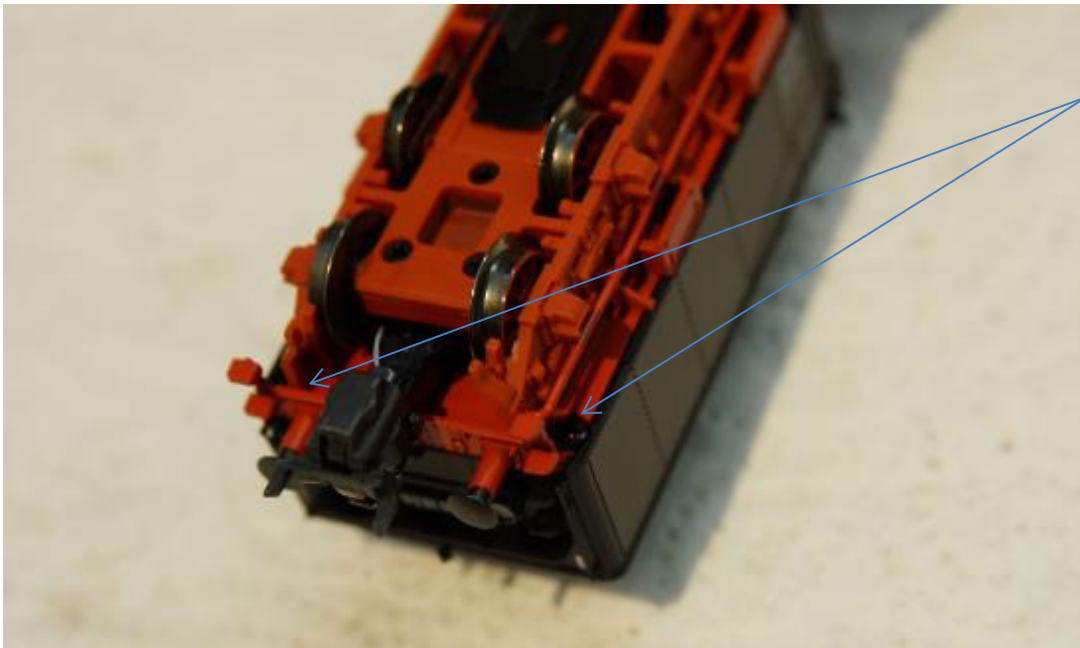
Übersicht bei abgenommenem Gehäuse



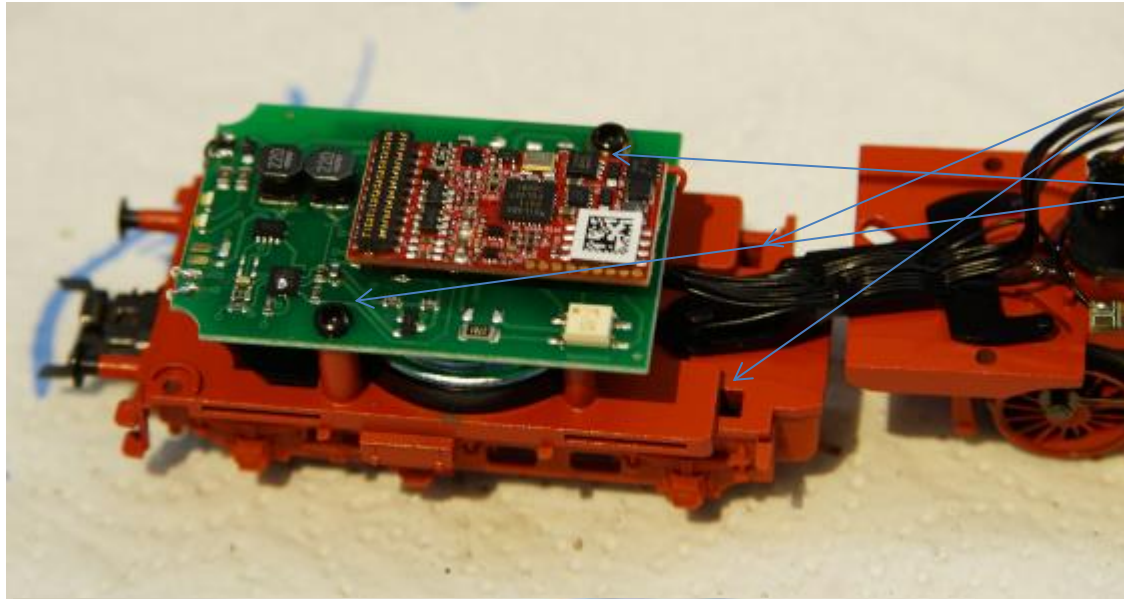
Die Platine vorn wird nur von einer Schraube gehalten



Der Kohlenkasten auf den Tender ist nur geclipst. Darunter kommt der Decoder zum Vorschein

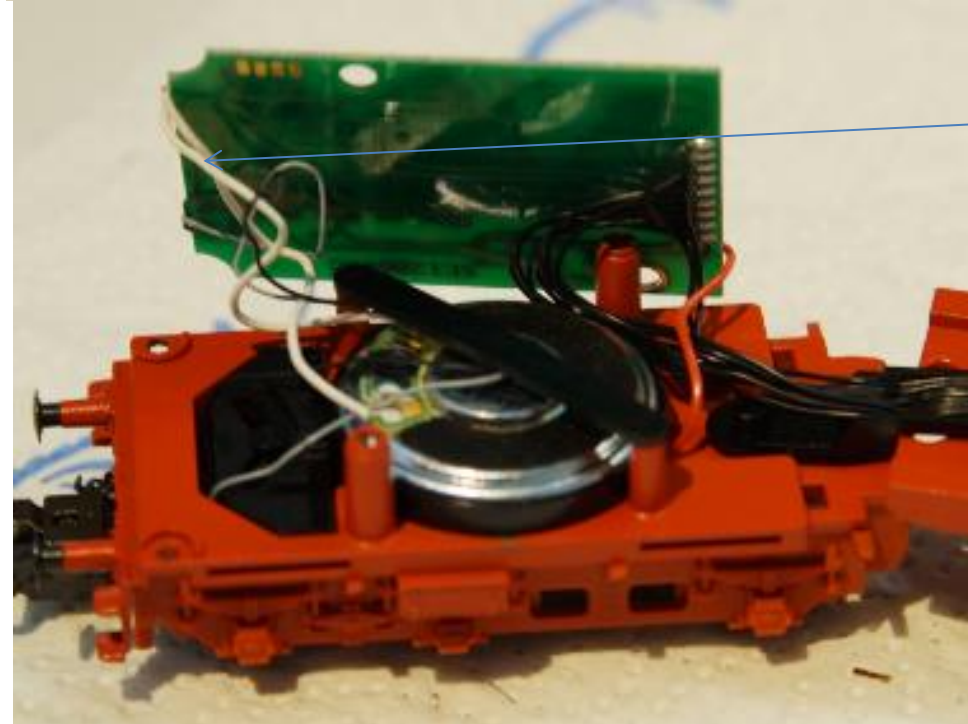


Das eigentlich Tendergehäuse wird hinten von zwei Schrauben und vorn von zwei Winkeln gehalten. Also das Gehäuse hinten anheben und dann vorn die Winkel aushaken



Hier fassen die Winkel des Gehäuses rein

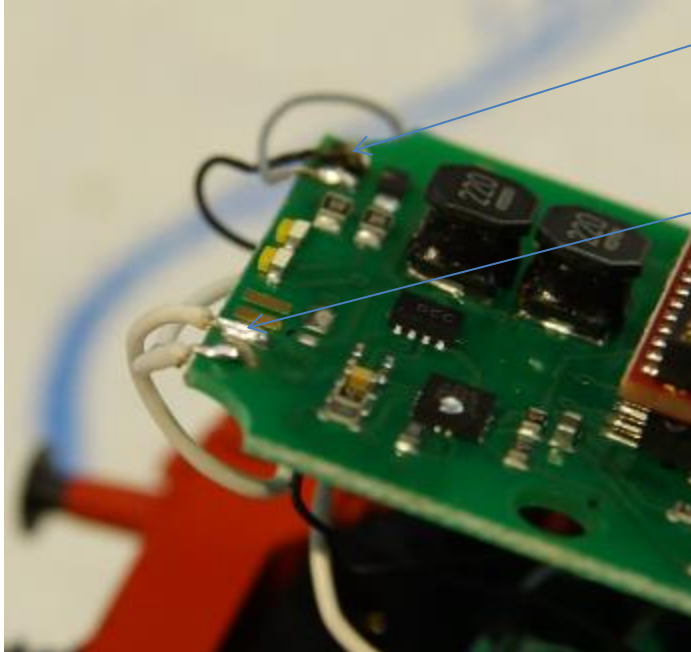
Zwei Schrauben halten die Platine



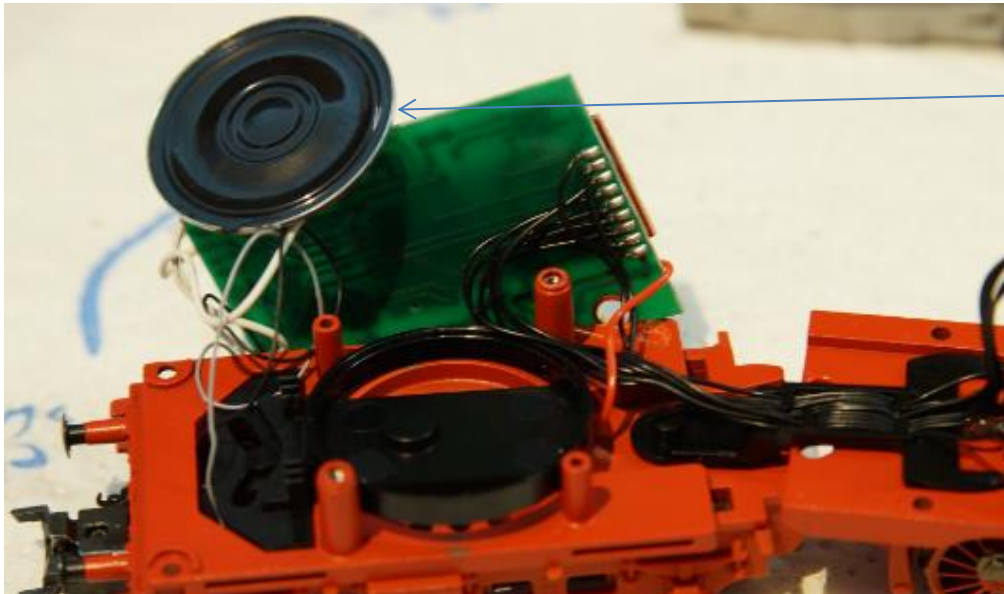
Die beiden weißen Lautsprecherkabel werden abgelötet



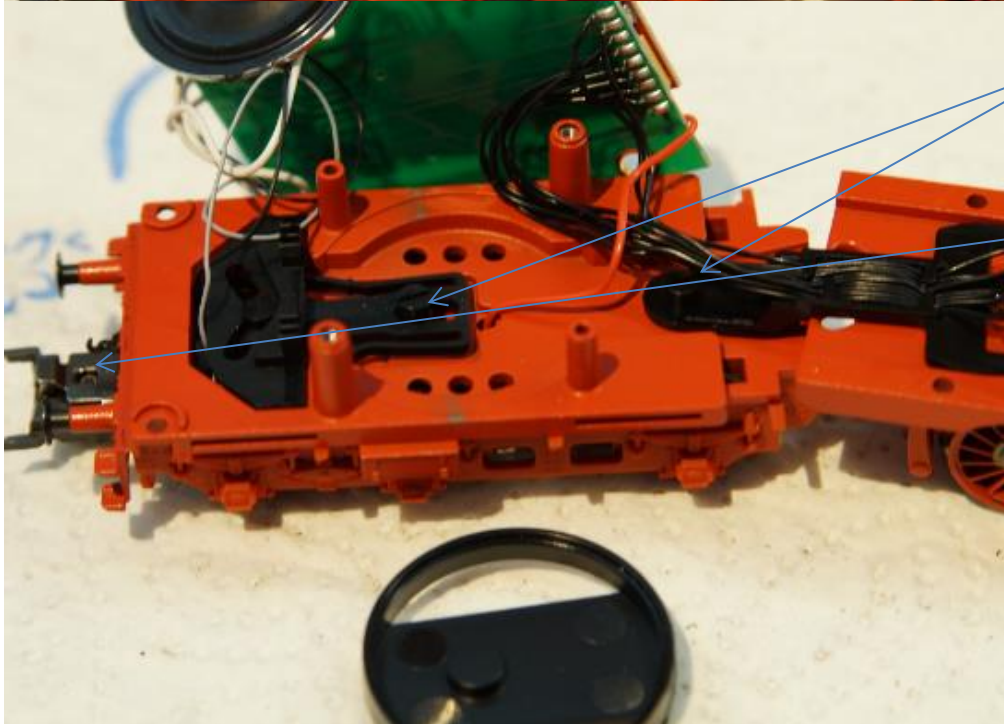
Das rote Kabel ist die Verbindung zum
Mittelleiterkontakt -> ablöten



Das graue und das schwarze Kabel werden
abgelötet, wie auch die weißen Lautsprecherkabel

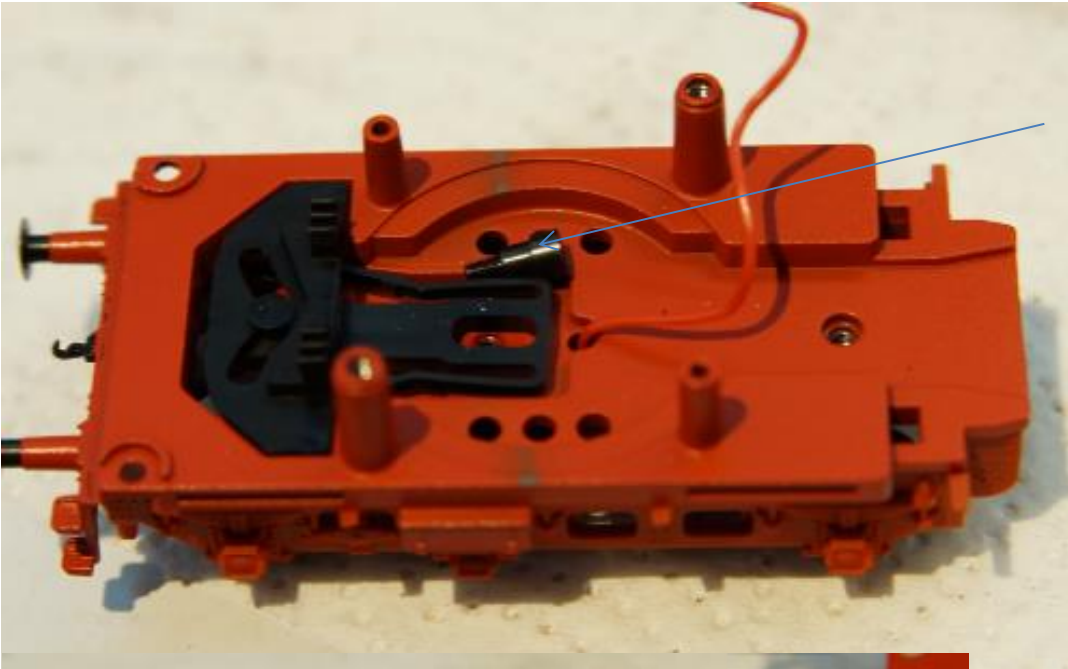


Ist der Plastikbügel ausgehebelt, kann man den Lautsprecher heraus nehmen.

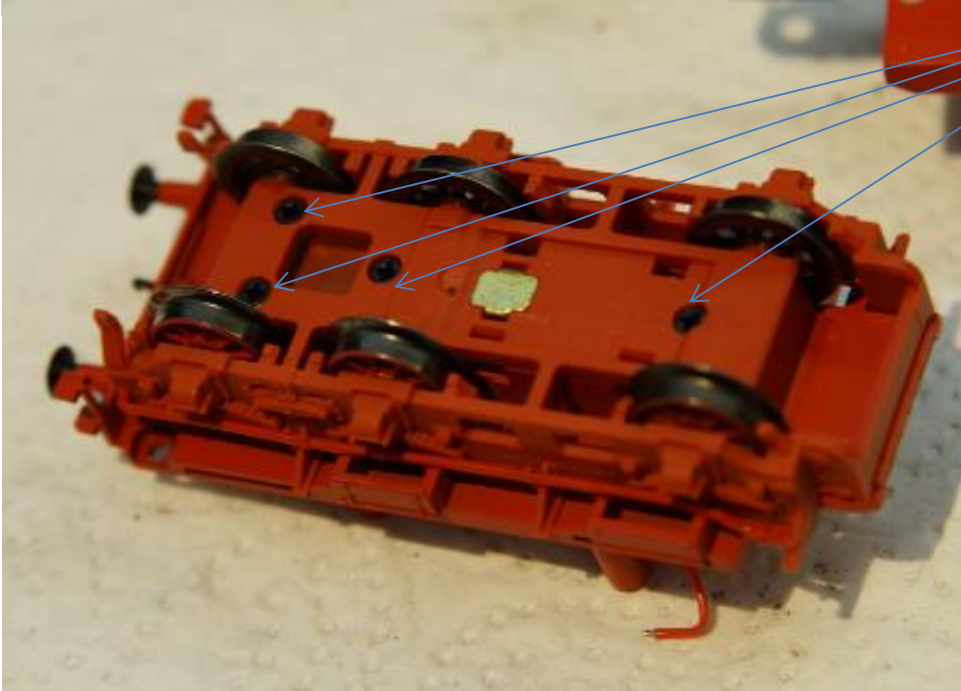


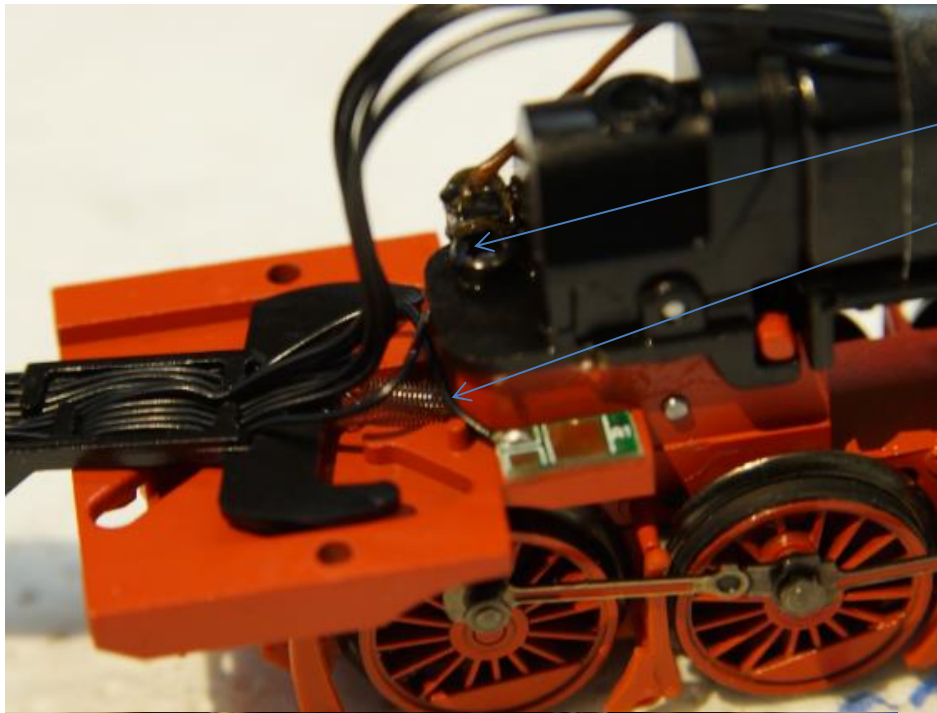
Danach werden die beiden Kupplungskinematiken losgeschraubt.
Das dünne schwarze und graue Kabel versorgen die schaltbare Kupplung . Die Kupplung kann vorsichtig aus dem NEM- Schacht heraus gezogen werden

Man beachte die Steg- Schrauben der Kinematiken



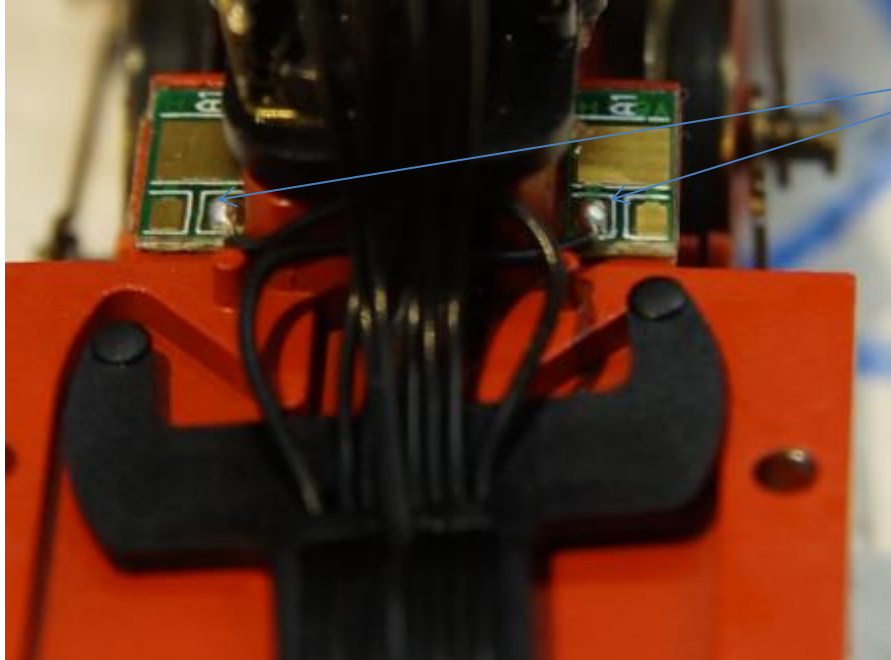
Diese Schrauben halten die Bodenplatte



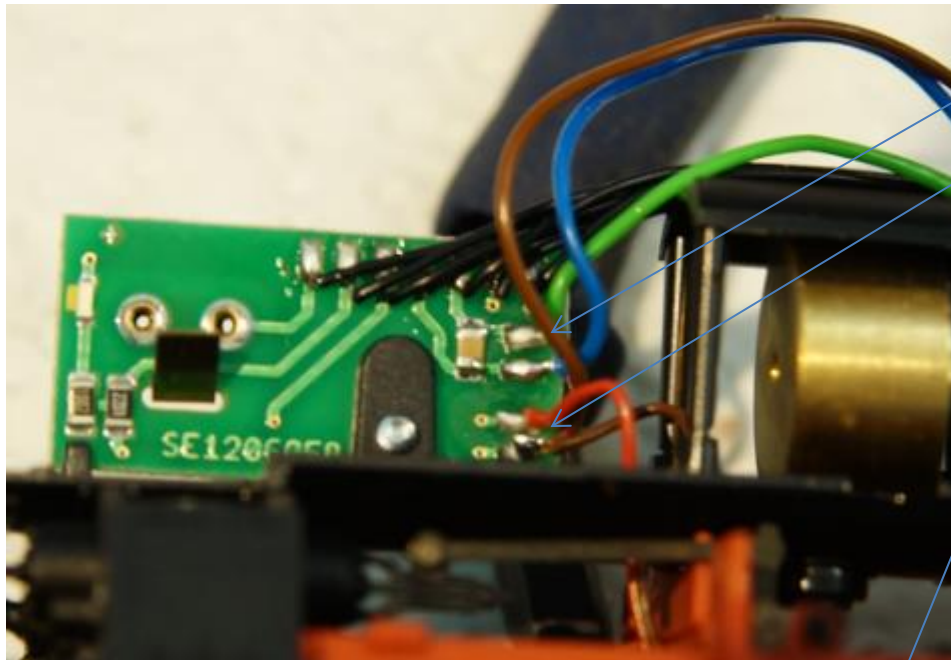


Die Schraube hält den Motorblock

Die Feder der Kupplung in der Lok vorsichtig mit einer spitzen Pinzette heraus nehmen.

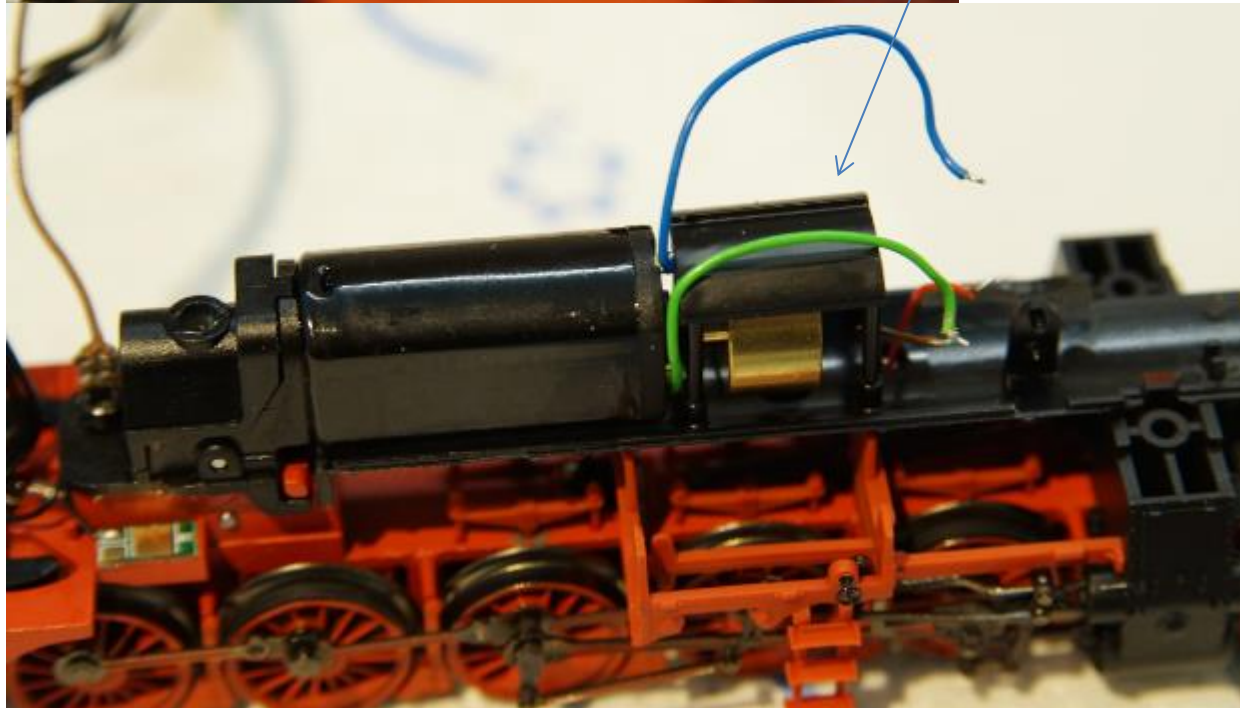


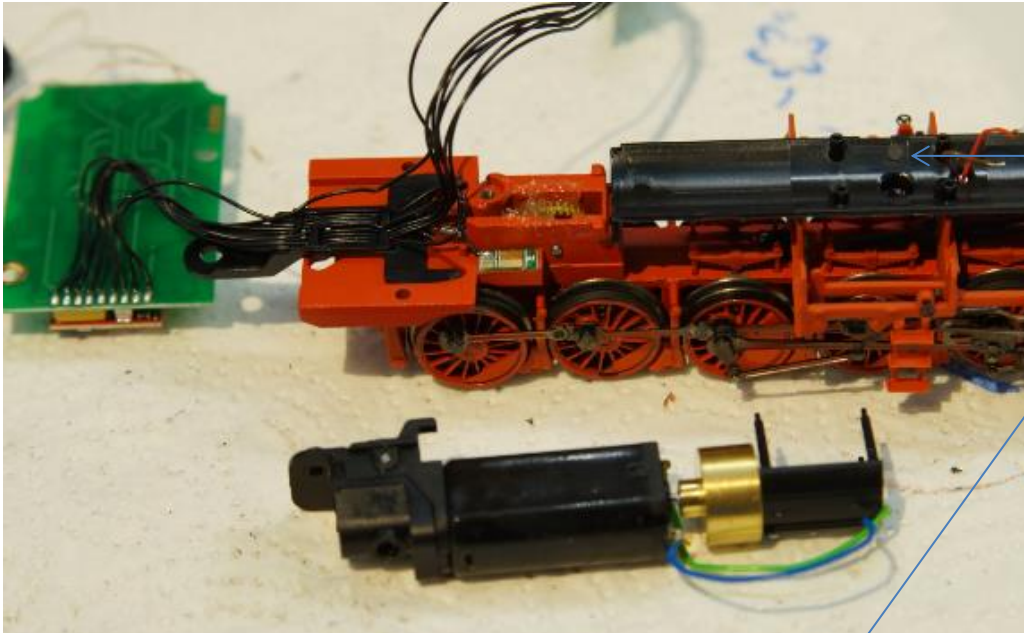
Die Kabel der beiden kleinen Kontaktplatine habe ich markiert vor dem ablöten damit sie später nicht verwechselt werden



Grün und blau vom Motor, so wie rot und braun der Stromversorgung werden abgelötet. Dann kann man den Kabelbaum abheben. Und der Motor liegt frei.

Diese Plastikbrücke ist nur gesteckt



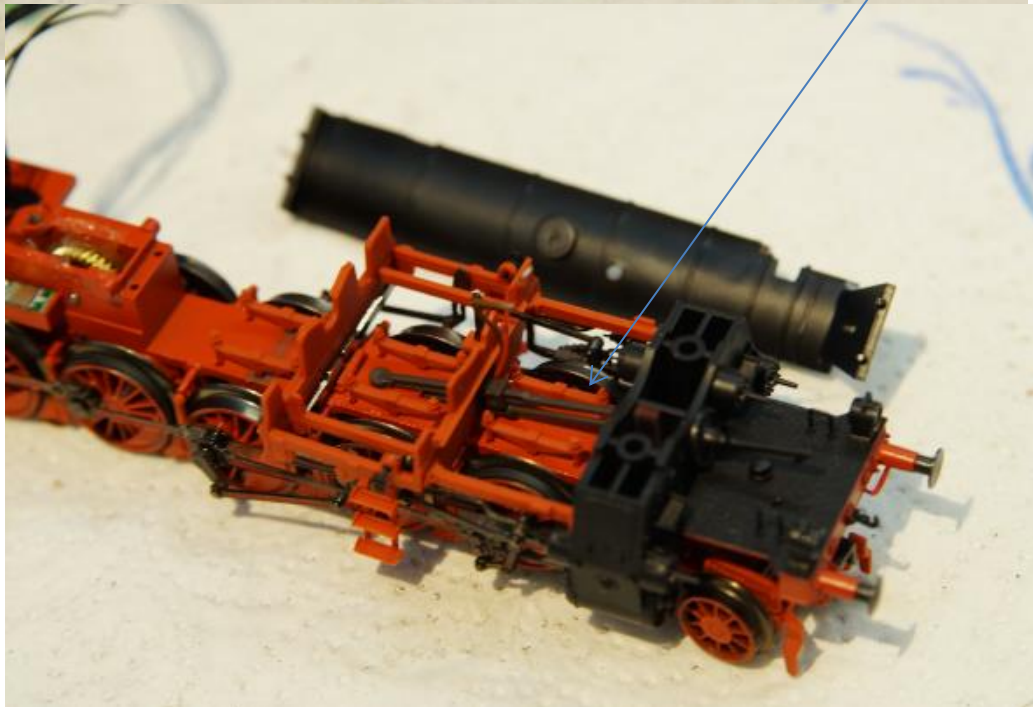


Der Motor mit dem Schneckengetriebe ist draußen.

Die Unterschale des Kessels kann abgezogen werden.

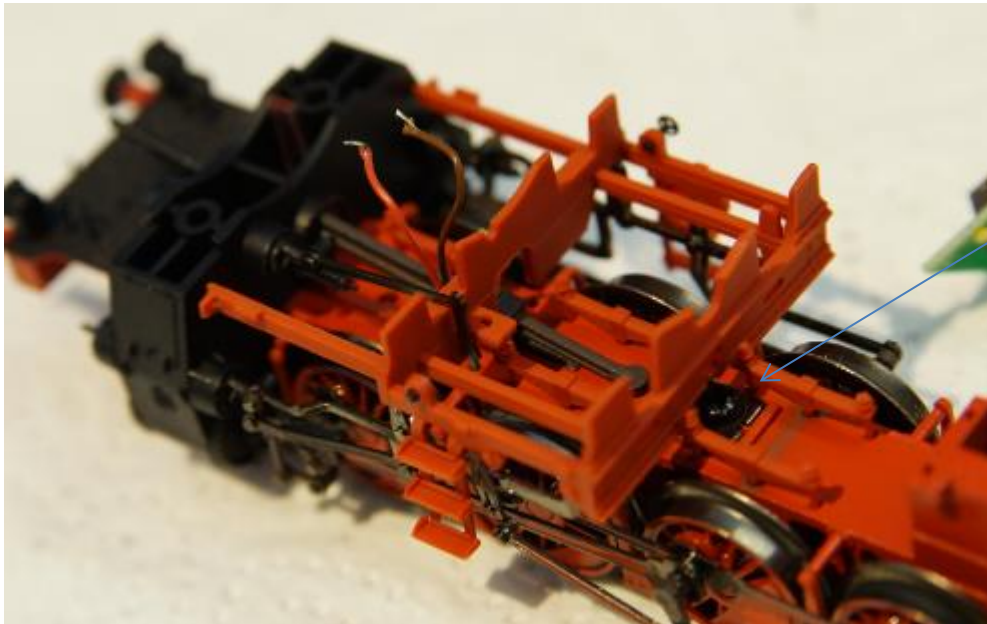
Damit wird dann das Innentriebwerk sichtbar.

Erst müssen aber noch das Außengestänge , die Kesselauflage und die Zylinder abgenommen werden

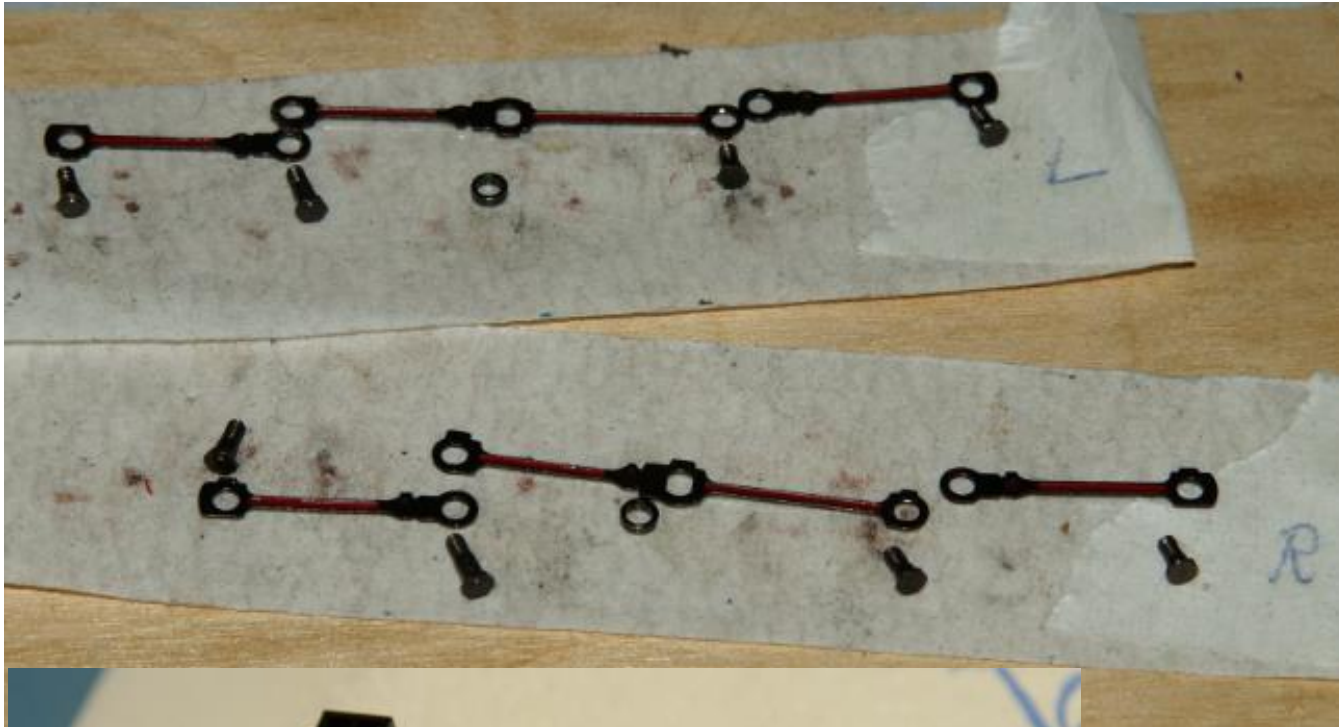




Hier eine Übersicht, wie die Stangen liegen



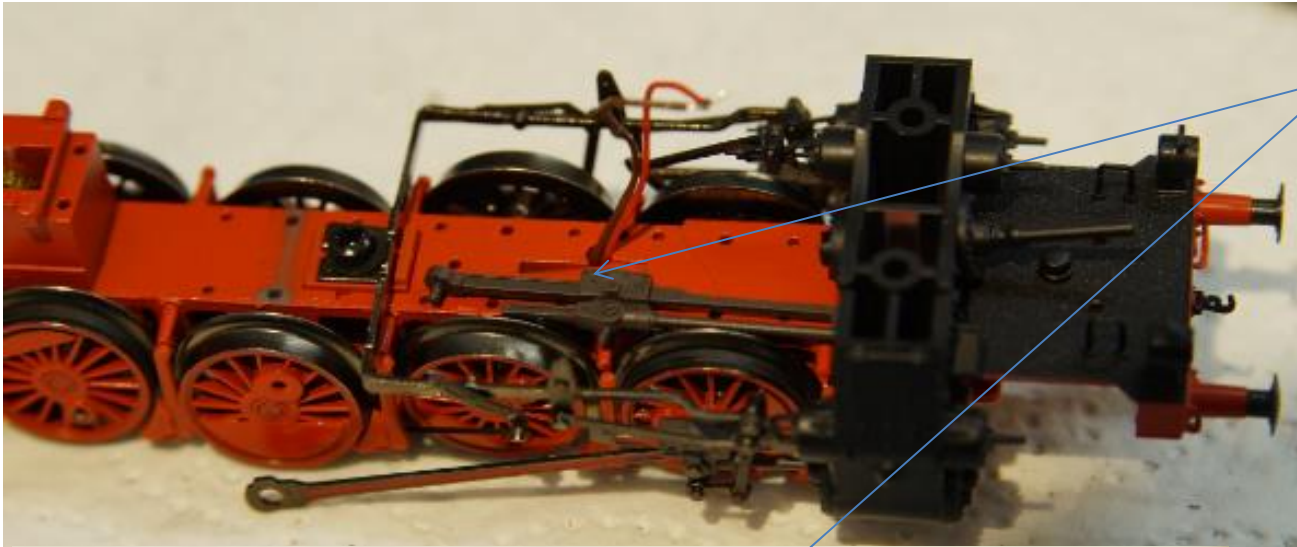
Diese Schraube hält die Gestängeträger.
Die Kesselauflage und das Innentriebwerk sind
nur gesteckt



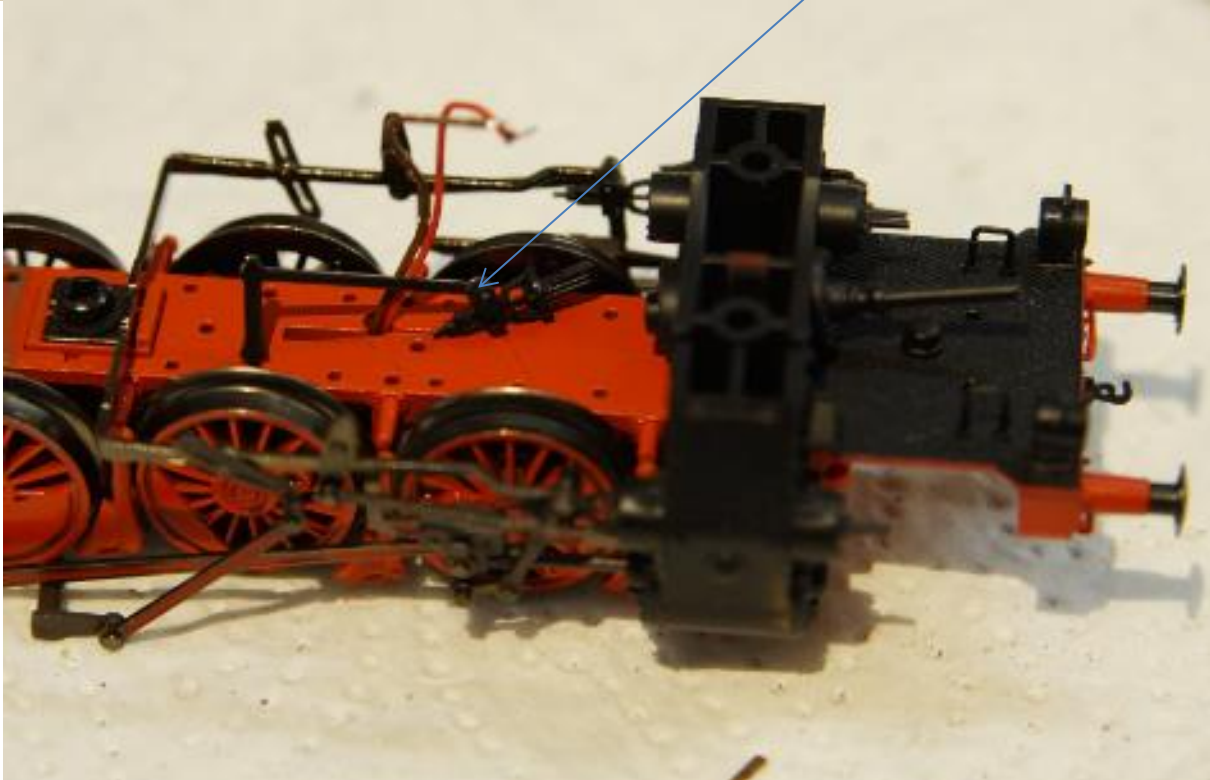
Die Gestängeteile und die Schrauben werden ordentlich abgelegt, um später nichts zu verwechseln.



Die Federpakete ziehe ich vorsichtshalber ab, damit bei späteren Arbeiten nichts abbricht



Die beiden Teile des Innentriebwerks
werden abgezogen





Die Bodenplatte wird abgenommen
und die Achsen werden sortiert
abgelegt.

Die Federn unter der 2., 3. und 5.
Achse nicht verlieren



Hier nochmals die Übersicht.



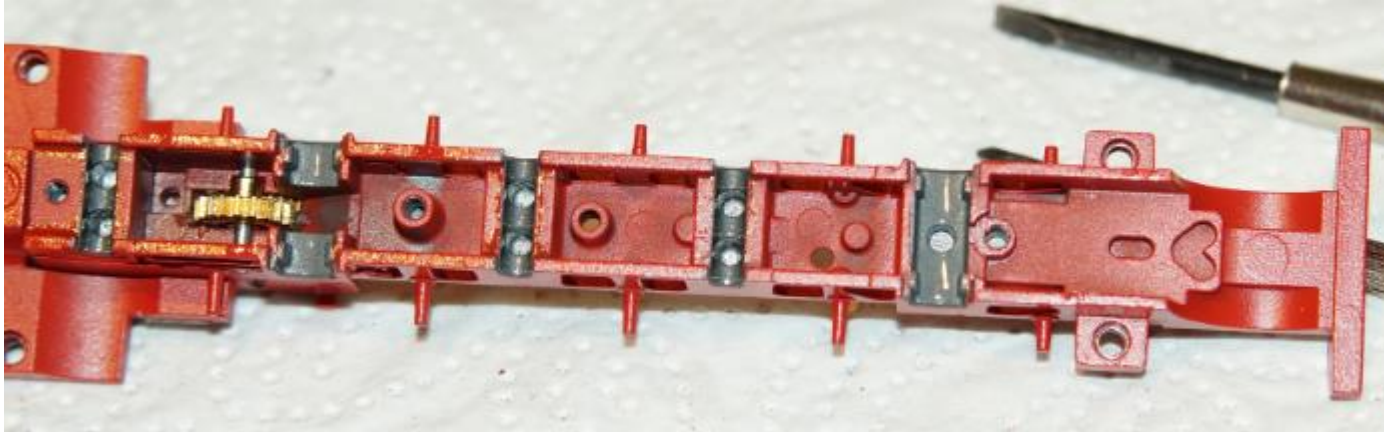
Ist diese Schraube herausgedreht, kann man die Gestängeträger mit der Steuerung und den Zylindern abnehmen. Man beachte die Scheibe unter der Schraube und die Isolierplatte auf dem Rahmen



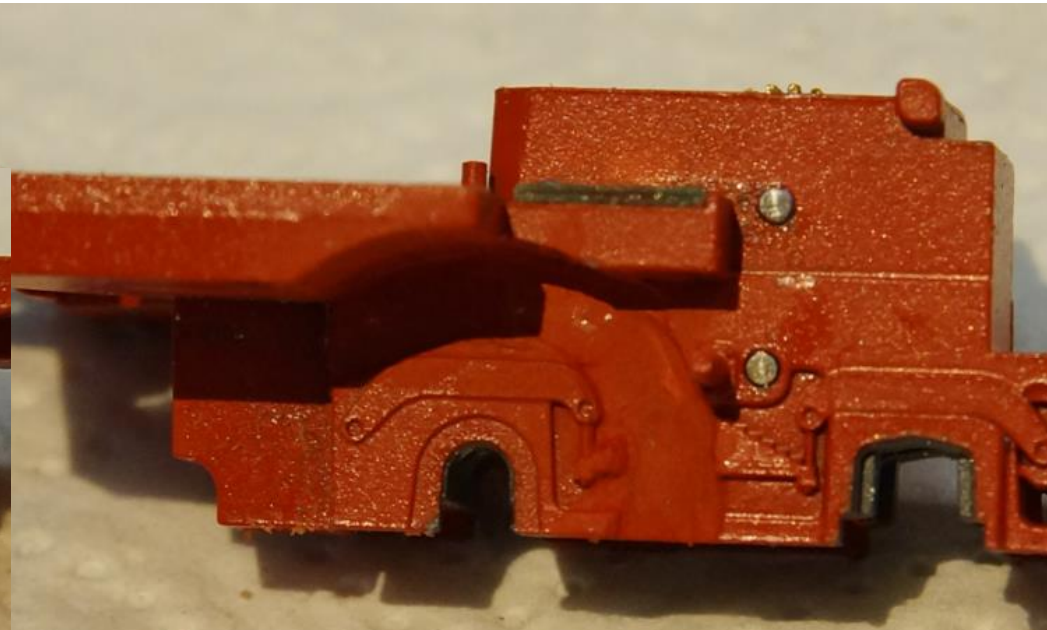
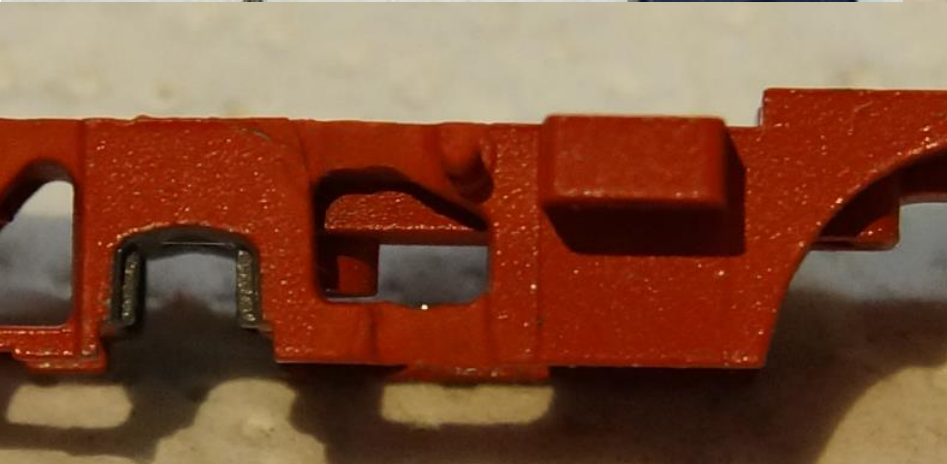
Ganz vorsichtig kann man die vordere Verkleidung mit dem Lichtprisma herunter hebeln



Und die Radschleifer heraus ziehen



Weil der Rahmen extrem filigran und dünnwandig ist, muß man sehr genau fräsen und nur in dem Bereich, in welchem die Radringe laufen. Weil die hintere Achse sehr beweglich gelagert ist, ist das sehr aufwändig

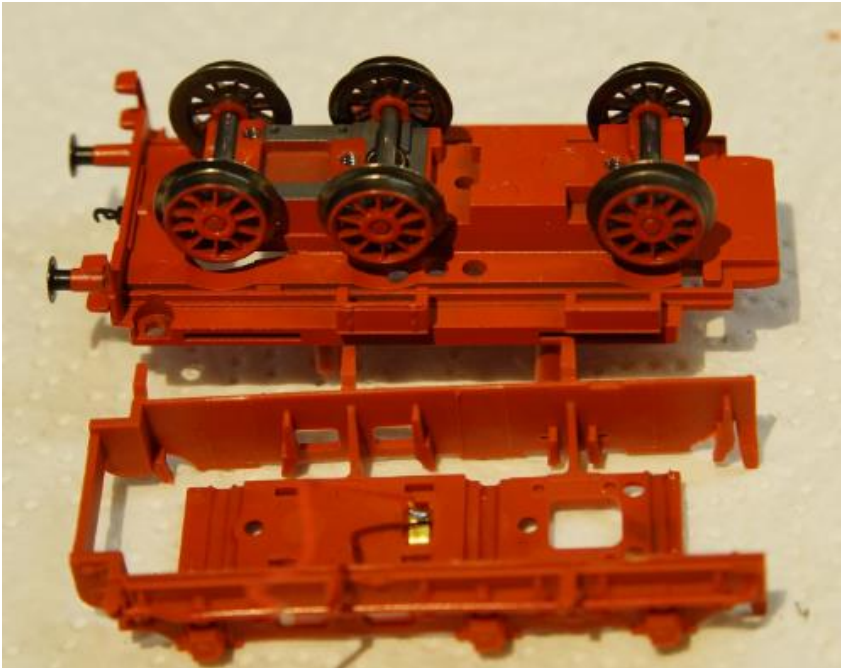




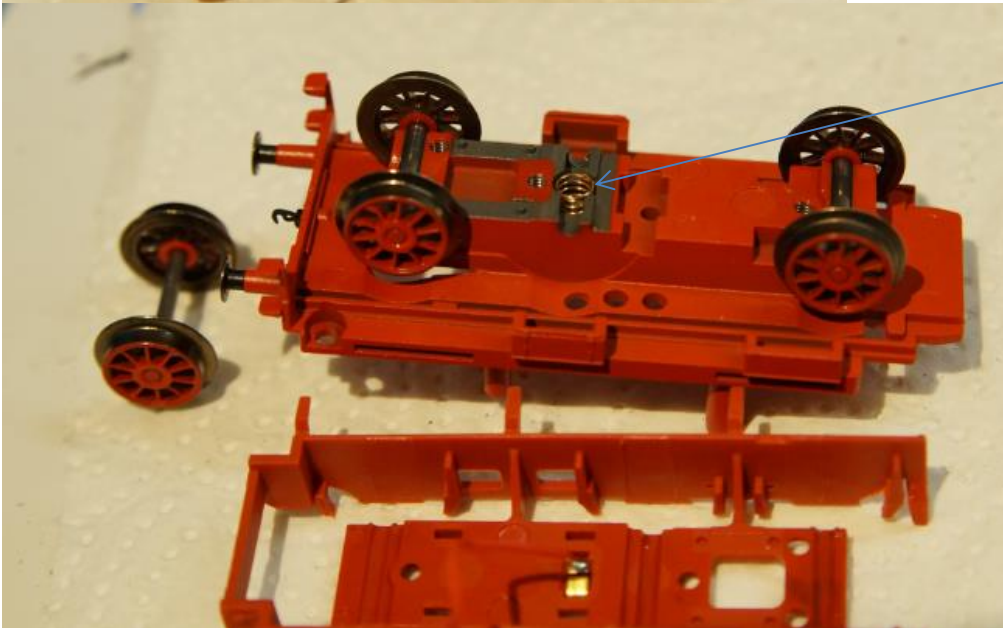
Weil der Platz sehr knapp ist, habe ich nachträglich die Radringe noch wieder etwas abgedreht. Besonders hinten reicht es sonst nicht, weil die Achse sehr flexibel gelagert ist.

So, wie die Radringe von Ton Jongen geliefert werden, berühren sie das Nachbar- Rad.

Die Original- Spurkränze müssen um 2/10 abgedreht werden, damit sich die Spurkränze aufziehen lassen.



Nach lösen der vier Schrauben kann man die Bodenplatte abnehmen



Vorsicht – die Feder unter der mittleren Achse nicht verlieren



Fräsbereiche am Tender
Auch die Bodenplatte muß
entsprechend bearbeitet werden