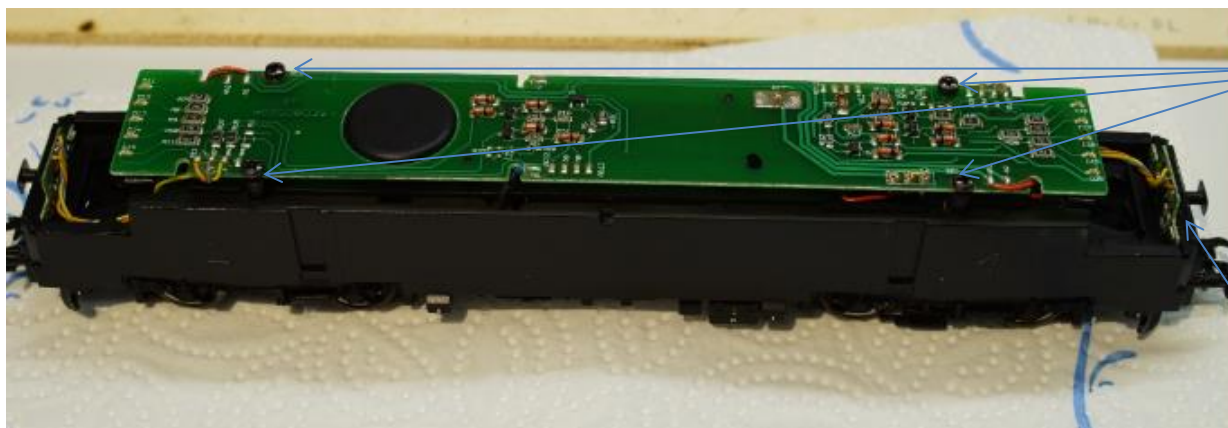


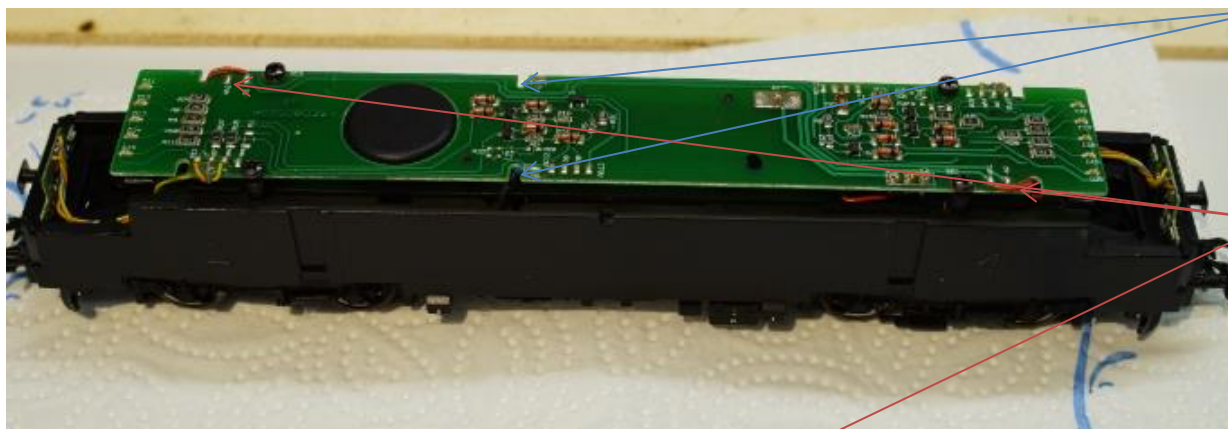
TRIX E146 (Metronom) für EXPRESS





Das Lokgehäuse aus Kunststoff wird durch sanftes Spreizen abgenommen, wie in der Bedienungsanleitung beschrieben. Die Platine wird von 4 Schrauben gehalten

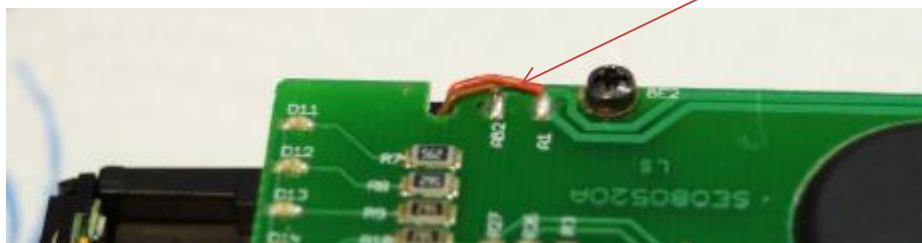
Die über Kabel mit der Platine verbundenen Beleuchtungseinheiten kann man einfach nach oben heraus ziehen

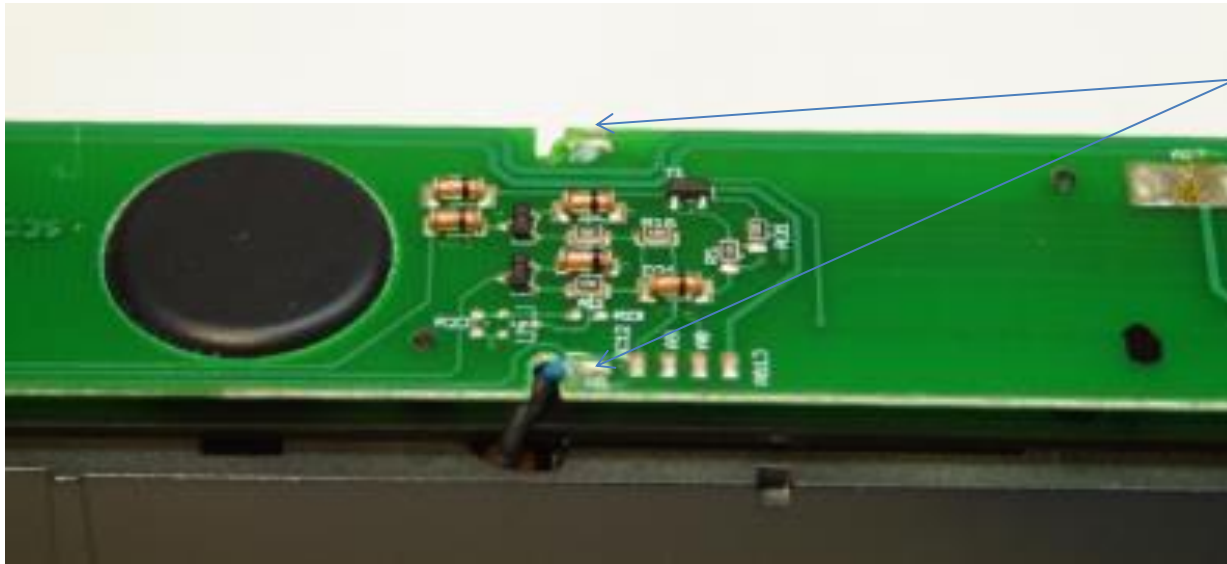


Von der Platine werden erst die beiden Motorkabel abgelötet.

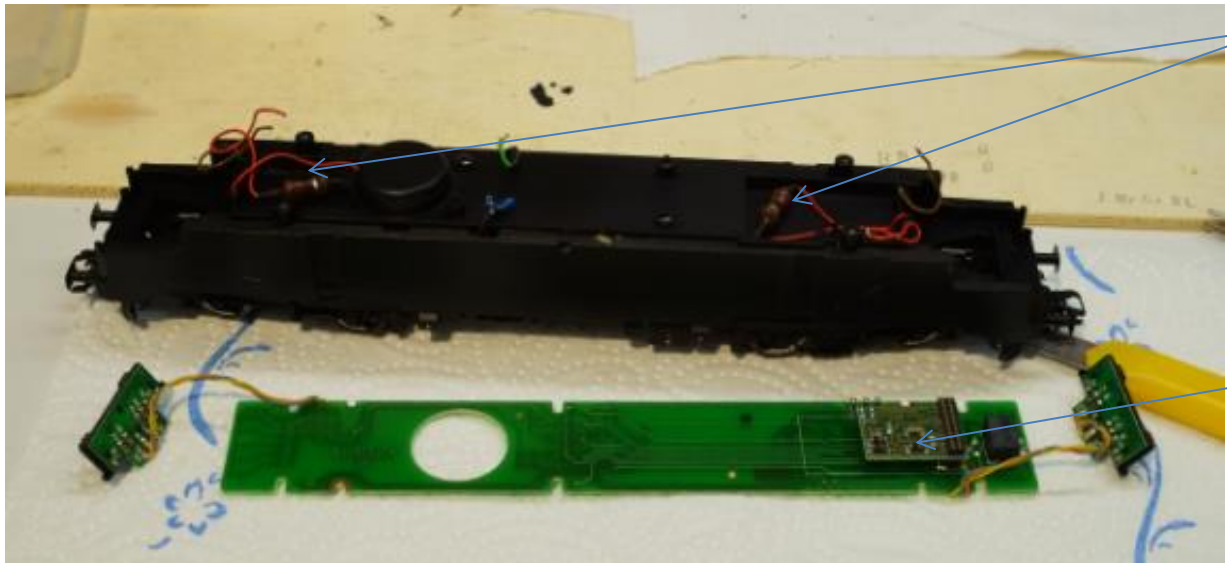
Von den Drehgestellen kommen je ein braunes und ein rotes Kabel an. Diese werden auch abgelötet.

Die Beleuchtungseinheiten bleiben an der Platine



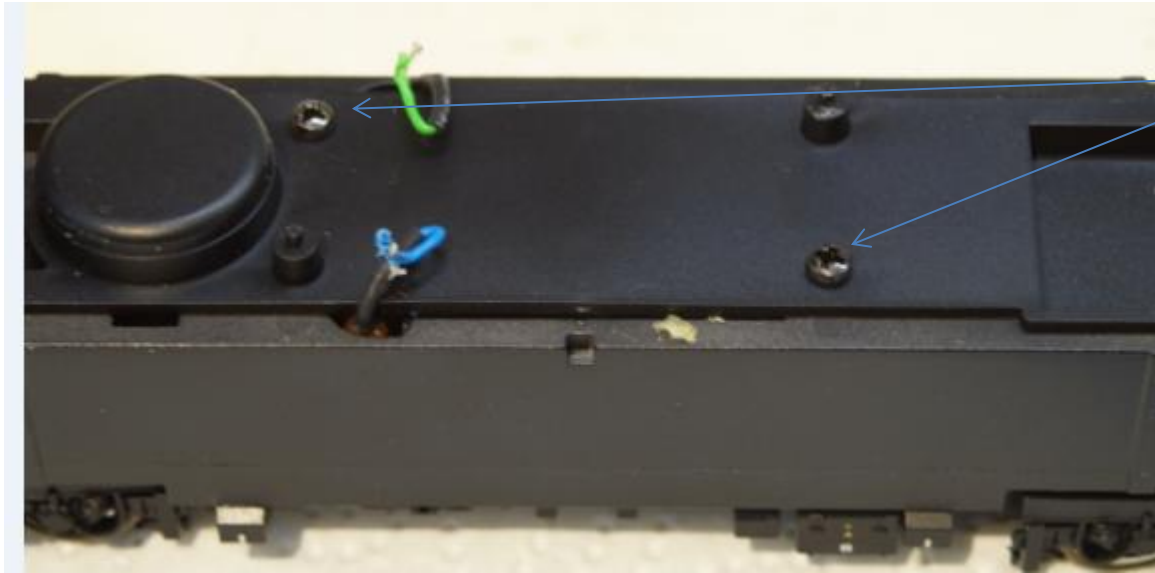


Hier nochmals die beiden Kabel vom Motor (grün und blau)

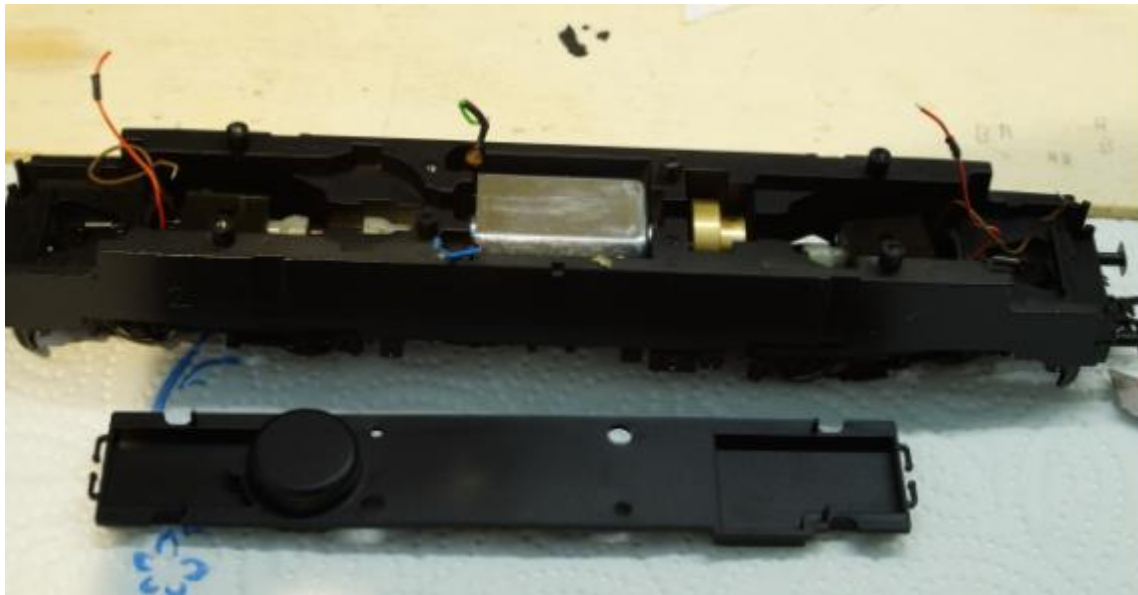


Die Widerstände in den Zuleitungen von den Drehstellen müssen entfernt werden, wenn später ein Decoder eingesetzt werden soll. Also mache ich das gleich.

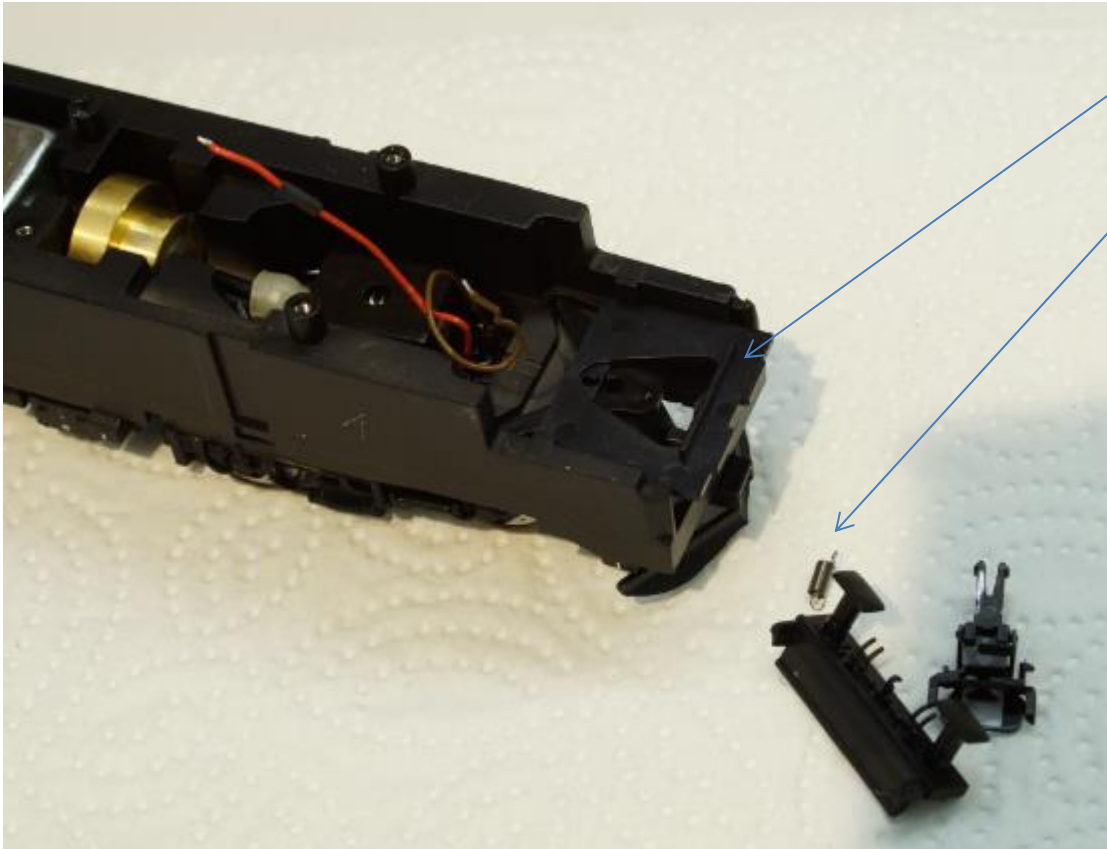
Die Platine mit den Beleuchtungseinheiten wird zur Seite gelegt. Auf der Unterseite sieht man auch gut den Brückenstecker auf der Schnittstelle



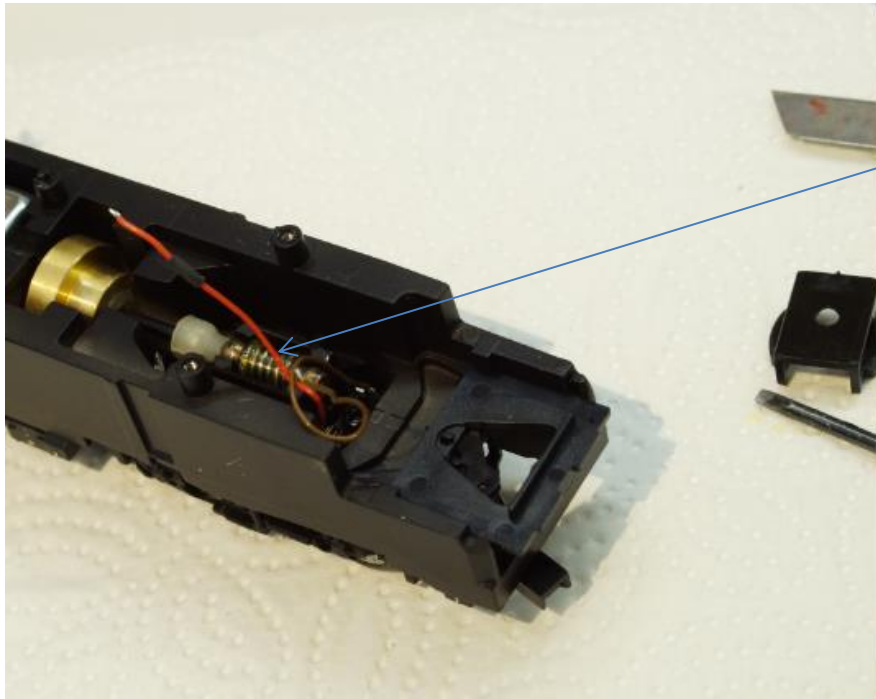
Diese beiden Schrauben halten die Motorabdeckung



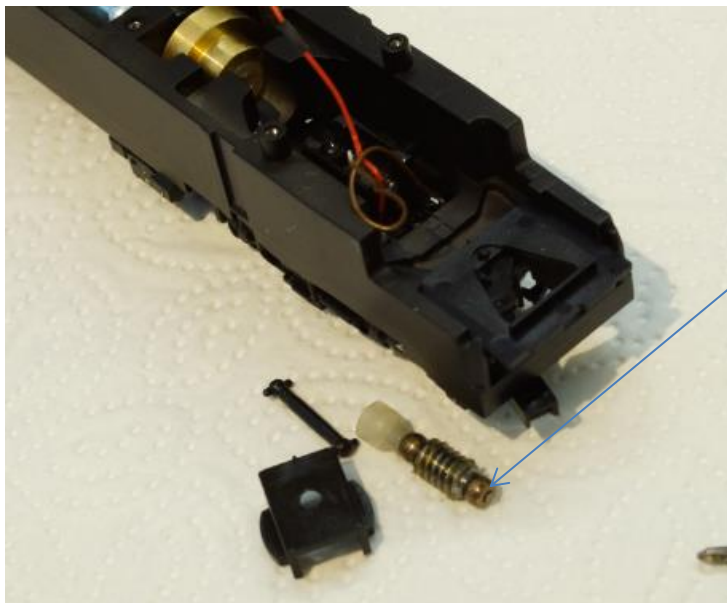
Hier nun liegen der Motor und die Drehgestelle offen zugänglich. Jedes Drehgestell wird von einem Plastikclip im Rahmen gehalten. Diesen mit einem kleinen Schraubendreher abhebeln.



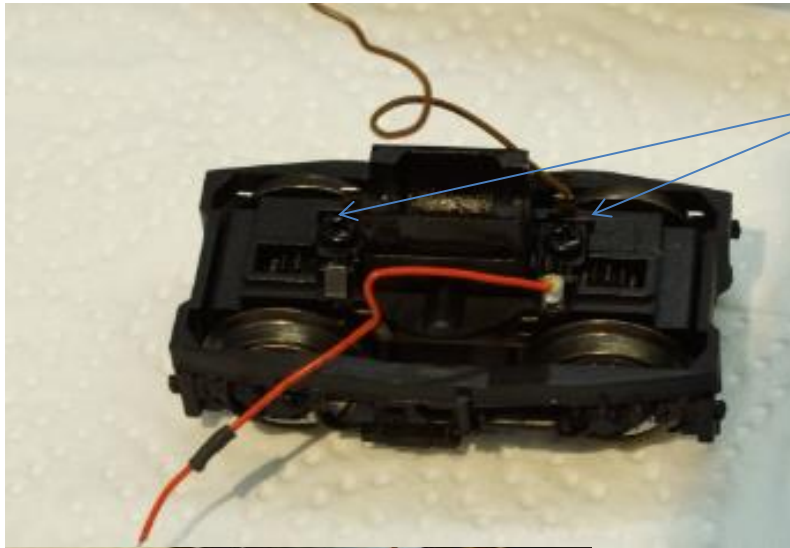
Damit man besser zum Hebeln heran kommt, kann man die Pufferbohle abziehen und die Kulisse der Kupplung etwas nach vorn schieben. Dabei darauf achten, daß die Kupplungsfeder nicht verloren geht.



Ist der Clip entfernt, können der Kardan und die Schneckenwelle mit einer Pinzette heraus gehoben werden.



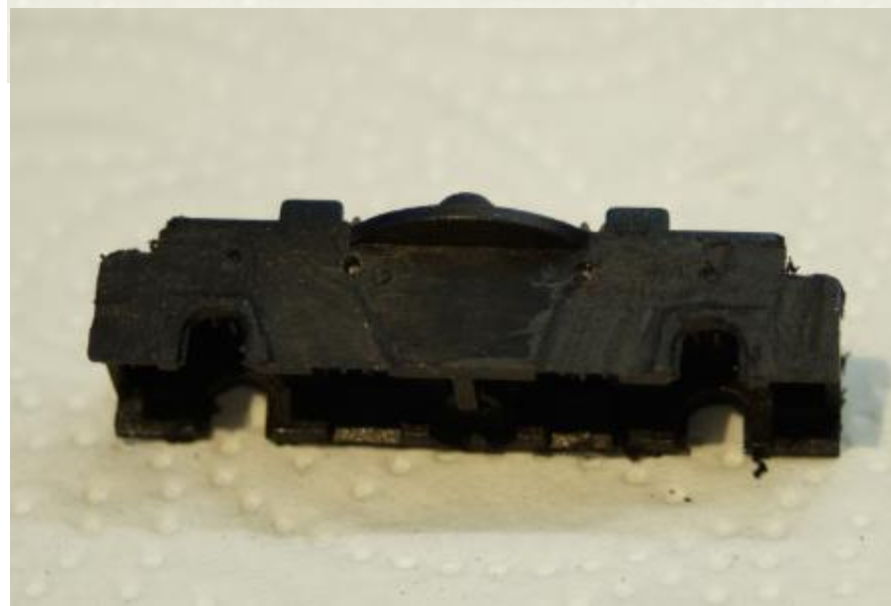
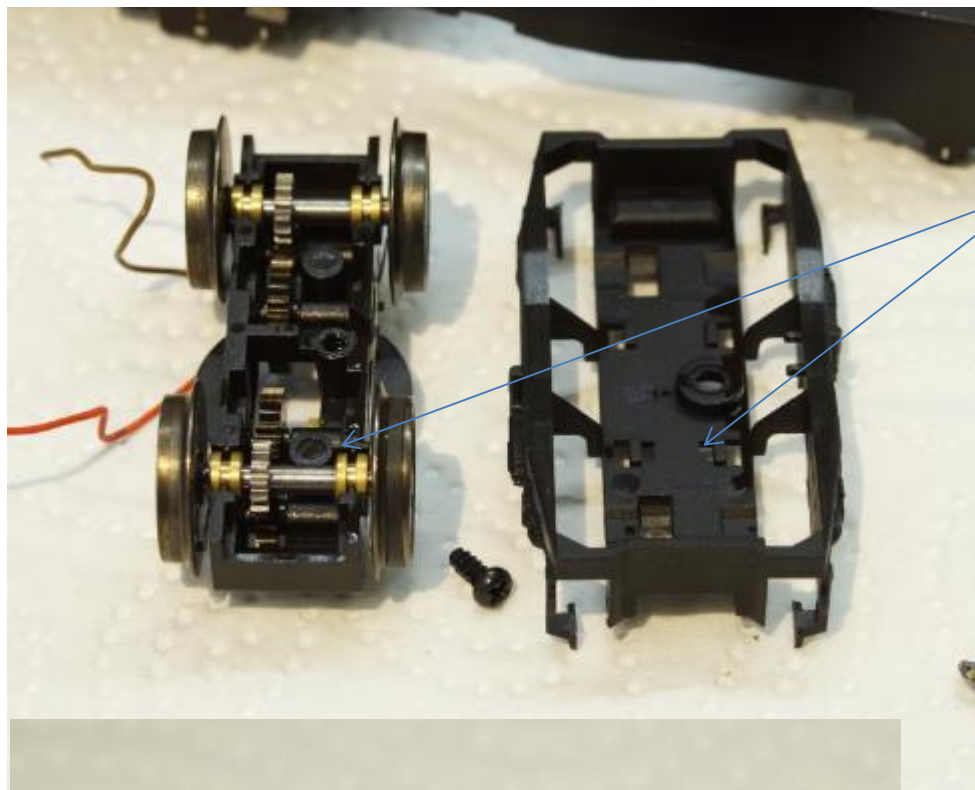
Darauf achten, daß die Buchse auf der Schneckenwelle nicht verloren geht



Der obere Getriebekblock wird von zwei Schrauben gehalten.

Die untere Abdeckung des Drehgestells ist nur mit einer Schraube fixiert

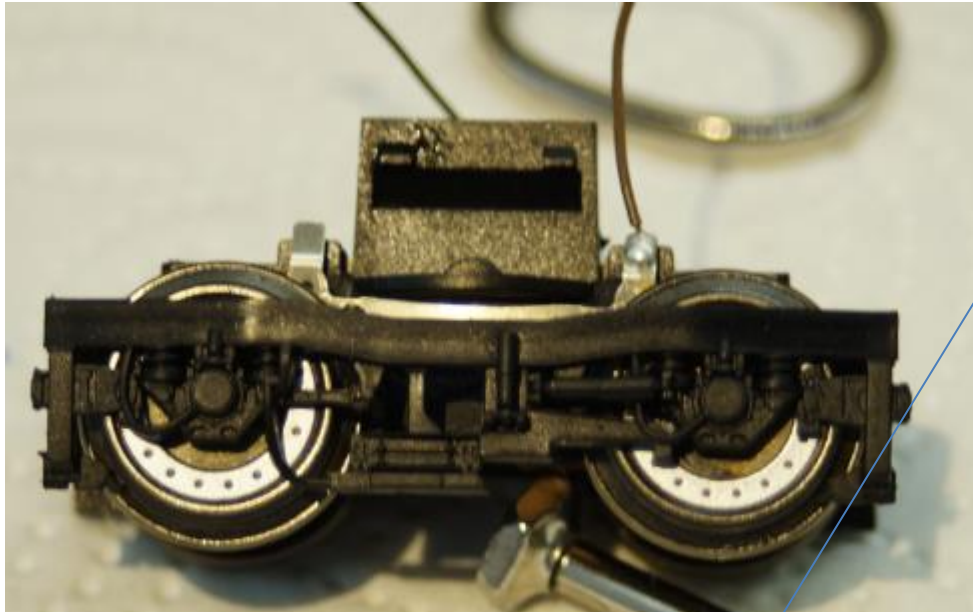




Hier sieht man nun schön die Lagerung der Achsen in Messingbuchsen.
Für den späteren Mittelschleifer wird in den Boden eine Kontaktplatte eingesetzt und ein Kabel durch das Drehgestell nach oben geführt. Die Bohrung dafür ist vorhanden, da sie auch für die Märklinausführung der Lok benötigt wird.

Von den Radschleifern werden nur die auf der in Fahrtrichtung rechten Seite benötigt. Alternativ kann man Kabel an die Messingbuchsen der Achslager löten. So habe ich das bei der neuen V212 machen müssen, da dort der Platz für Radschleifer hinter den Express- Spurkränzen nicht mehr reichte.

Sowohl am Drehgestell, wie auch an der Bodenplatte muß viel Material für die dickeren Spurkränze entfernt werden



Das fertig montierte Drehgestell mit den größeren Spurkränzen der Räder.

Unten sieht man schön die Kontaktplatte für den Mittelschleifer.

Durch die Cliphalterung kann so der Schleifer ohne Löten gewechselt werden.

Allerdings muß man das Drehgestell ausbauen, wenn man es öffnen will. Sonst würde man das Kabel von der Kontaktplatte abreißen.

