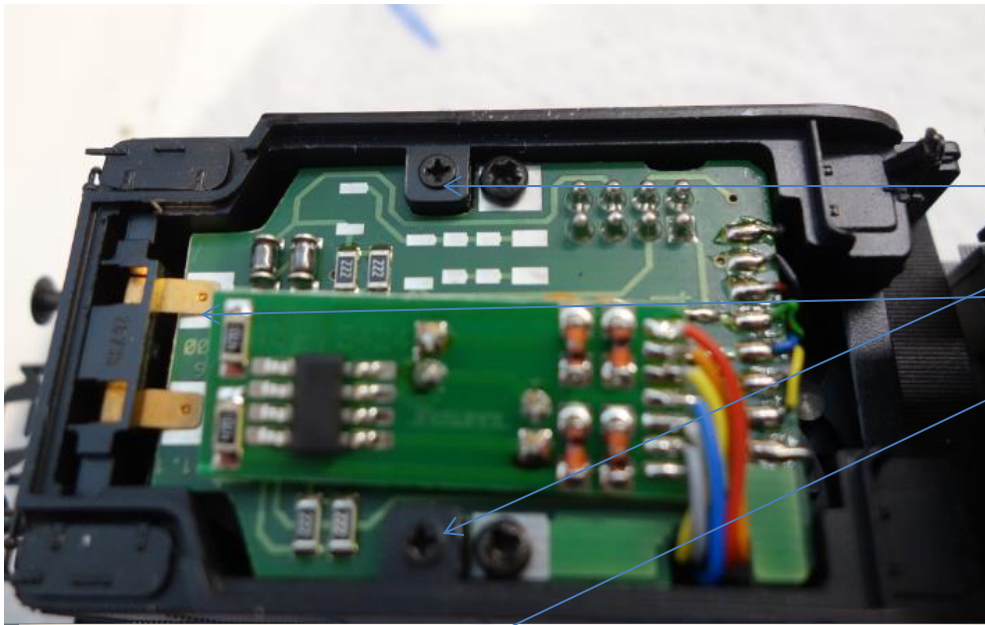


Trix BR59, ÖBB 659.29 für EXPRESS

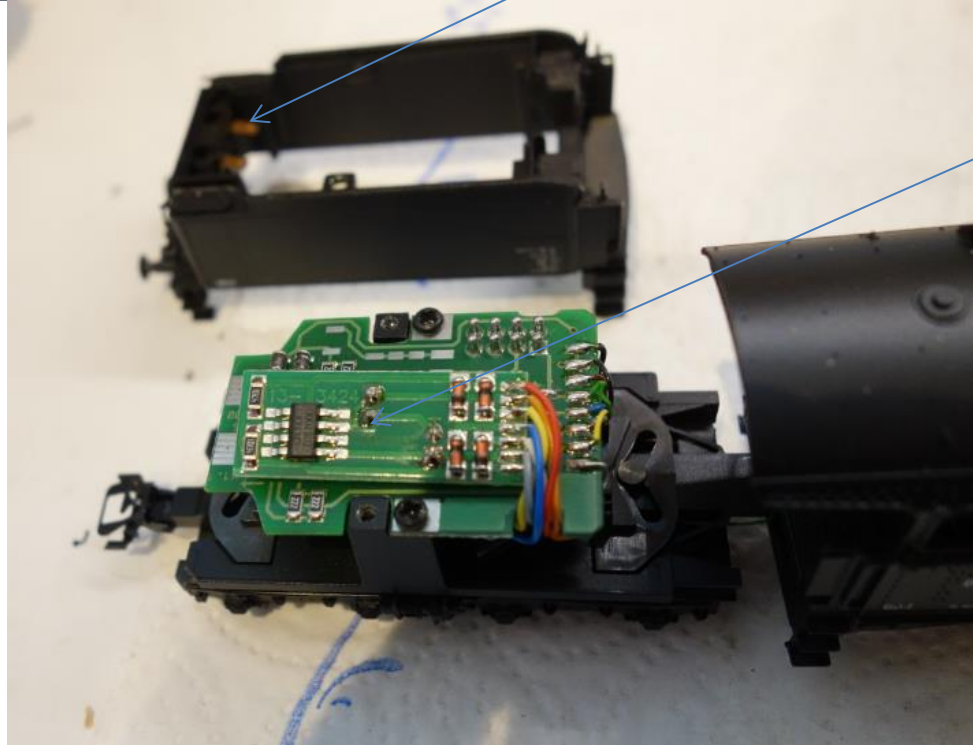




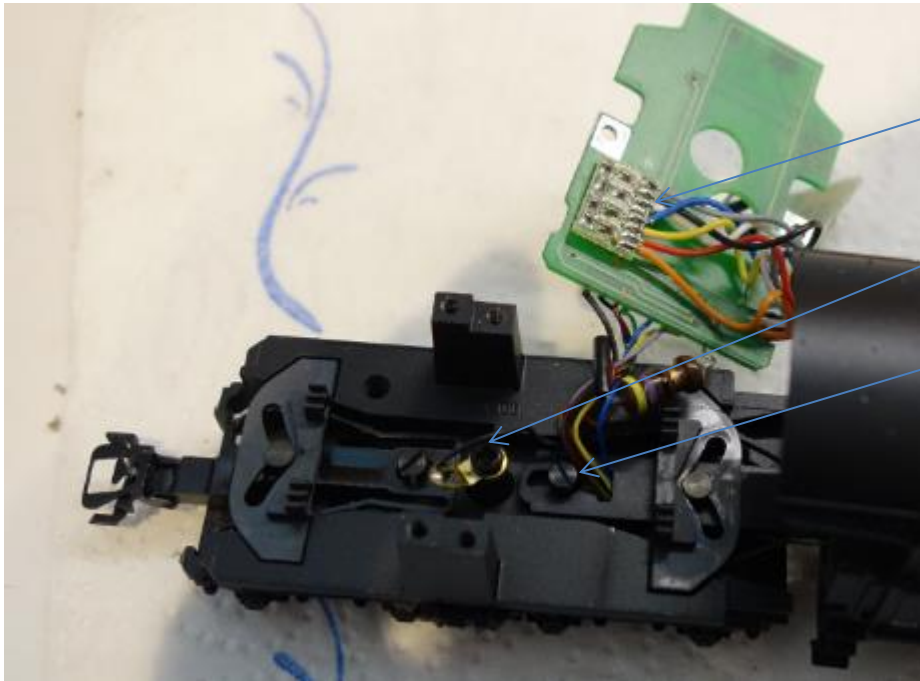
Der Kohlenkasten wird einfach abgezogen.

Zwei Schrauben halten das Gehäuse.

Kontakte der Heckbeleuchtung



Ein seltsamer Brückenstecker

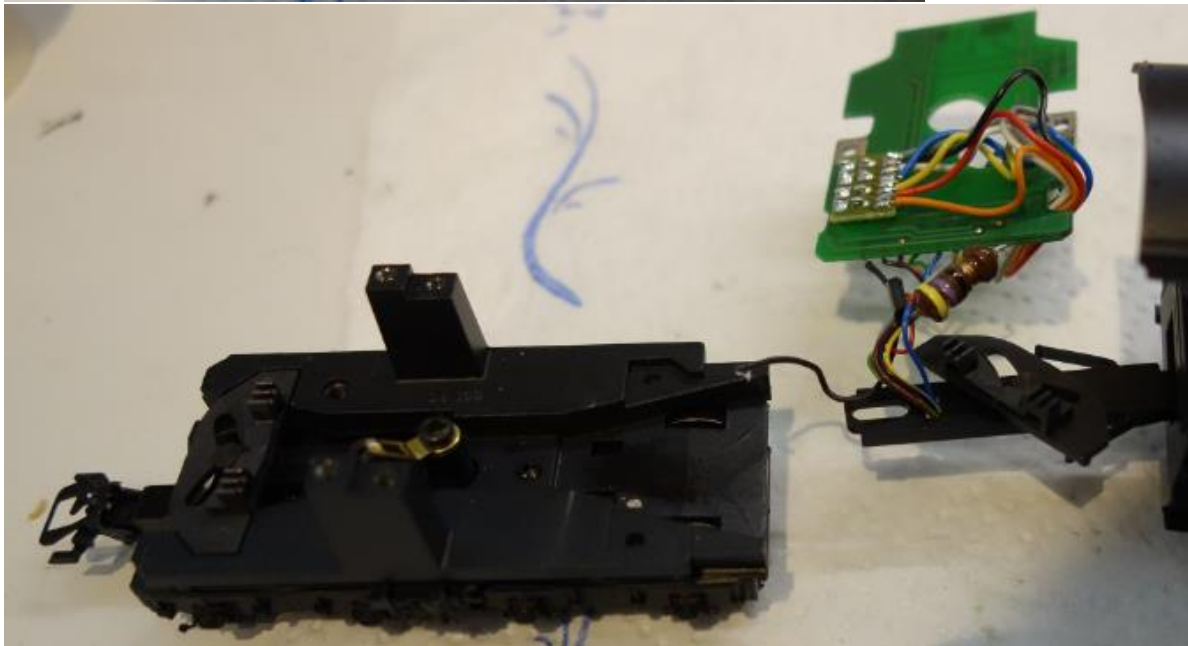


Hat man die Platine abgeschraubt, kann man den Brückenstecker abziehen.

Masseanschluß ablöten

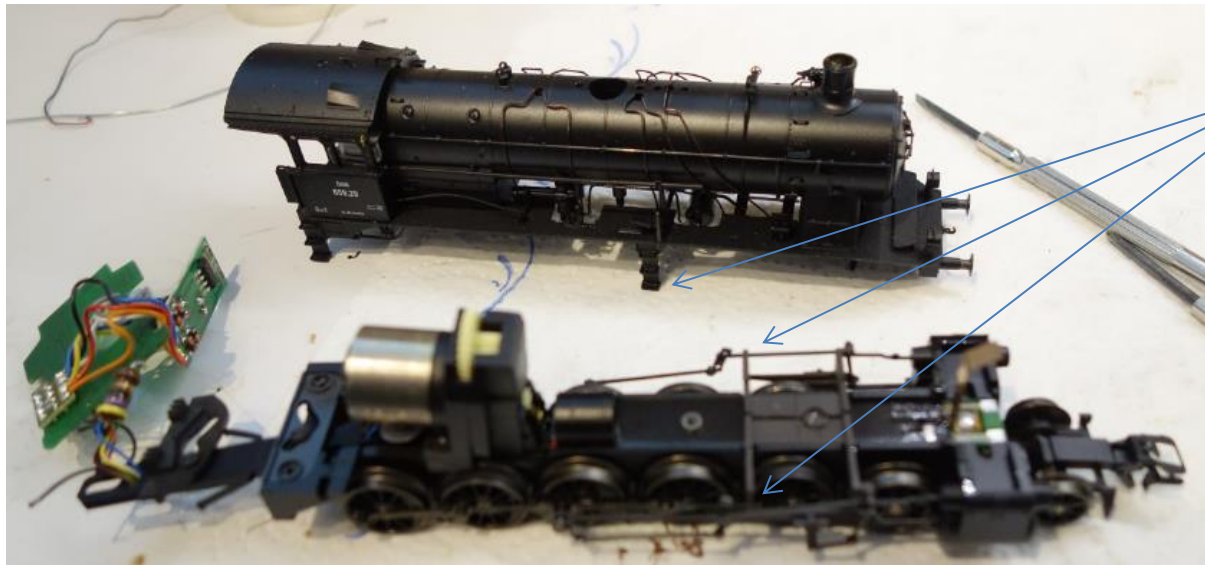
Die Kupplungskulissen werden von Stiften und jeweils einer Schraube gehalten

Der Tender ist gelöst. Die Platine bleibt am Kabelbaum zur Lok.

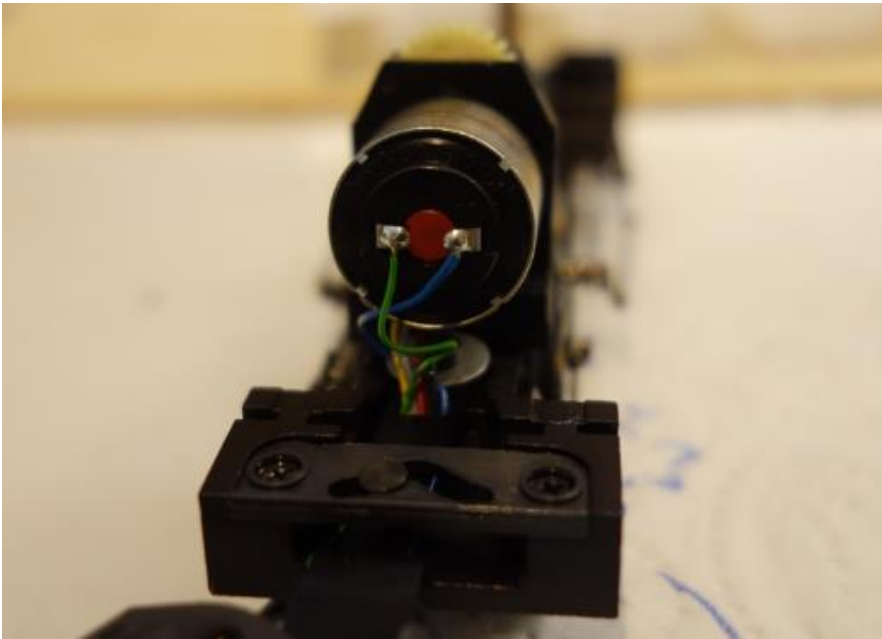




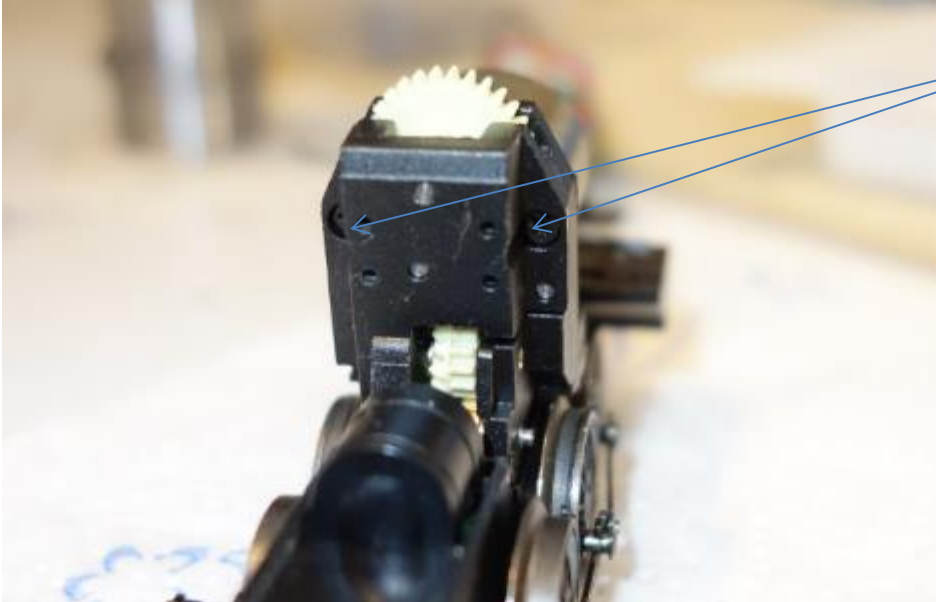
Unter der Kesselverkleidung findet sich tief versenkt die Kreuzschlitzschraube, welche das Gehäuse hält.



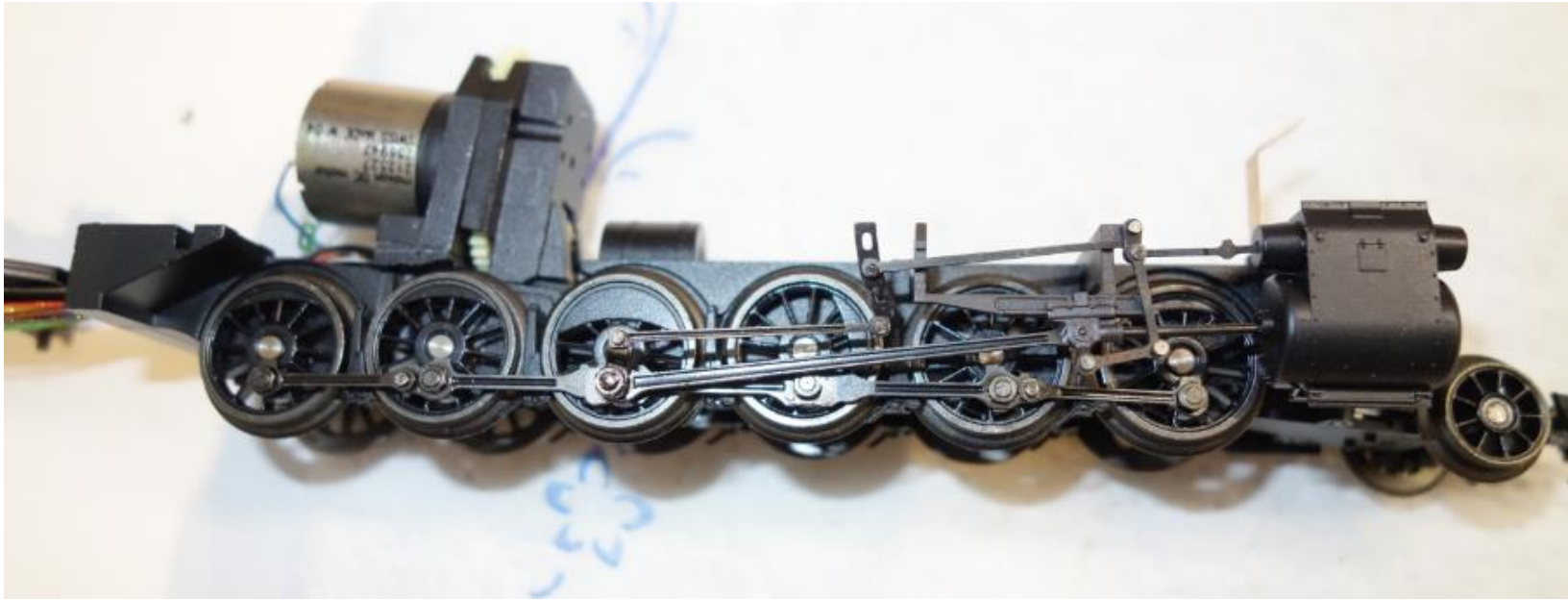
Nachdem das Gehäuse herunter ist, hängt das Gestänge teilweise frei in der Luft -> Vorsichtig hantieren. Sonst halten die Gehäuseleitern es in einer Aussparung am Träger fest. Bei der Montage später darauf achten, das es wieder in diesen Aussparungen liegt!



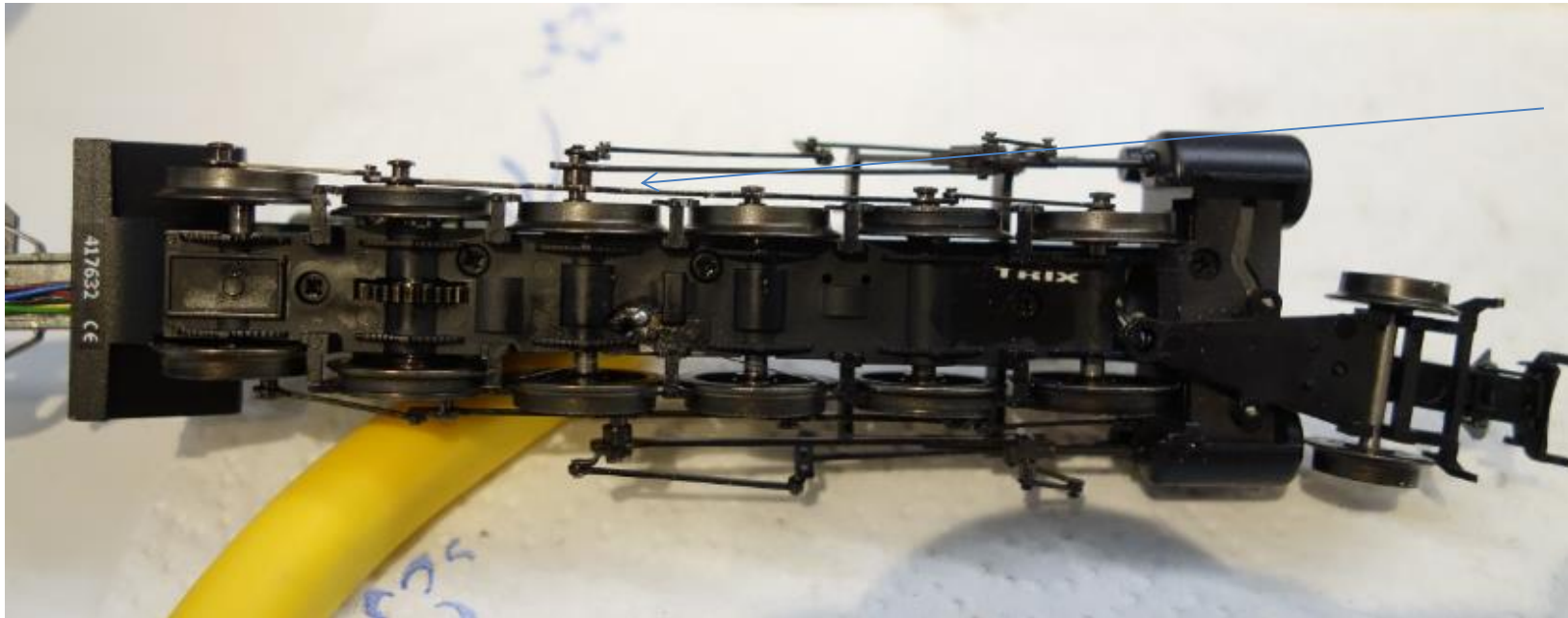
Motorkabel ablöten



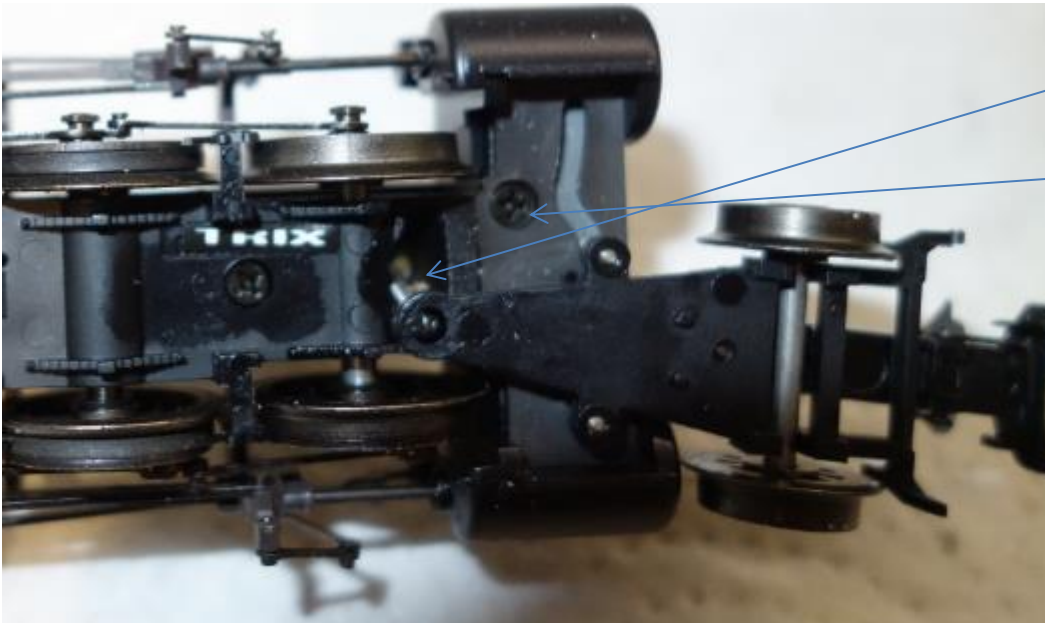
Zwei Schrauben halten den Motor am Getriebe.
Muß nur bei Bedarf gelöst werden.
Der Getriebeblock mit Motor wird von Schrauben
von unten gehalten. Man kommt erst nach der
Demontage der Achsen heran



Übersicht Gestänge.

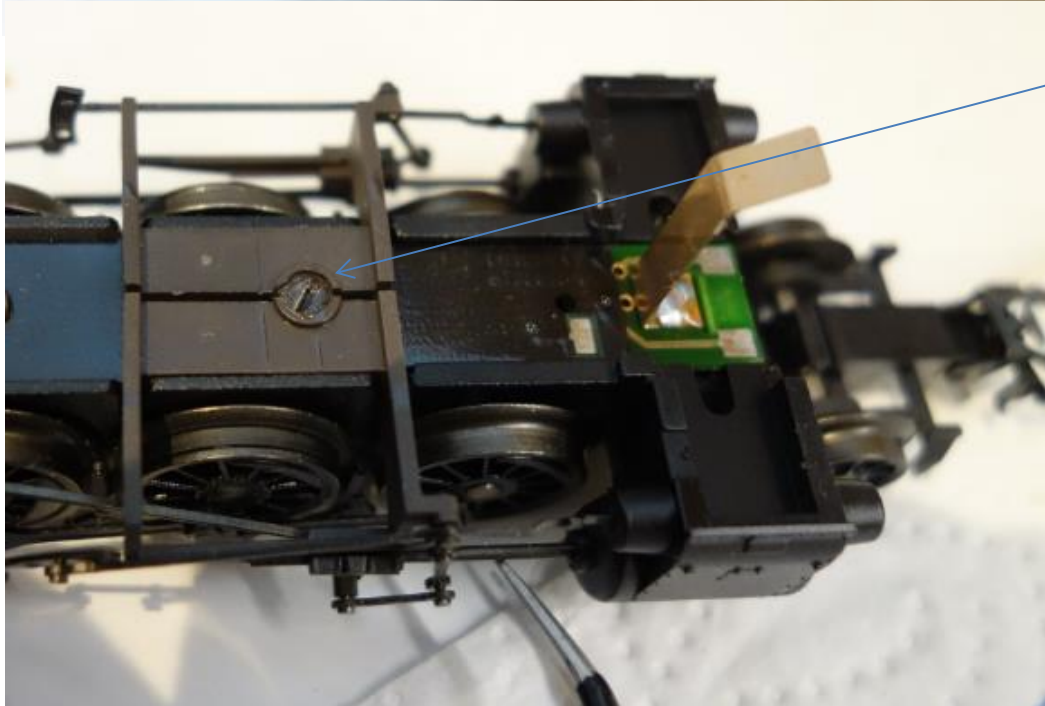


Auf die Lage der Stangen und Hülsen an der Treibachse achten



Diese Feder am Vorläufer vorsichtig aushängen

Zwei Schrauben halten den Vorläufer

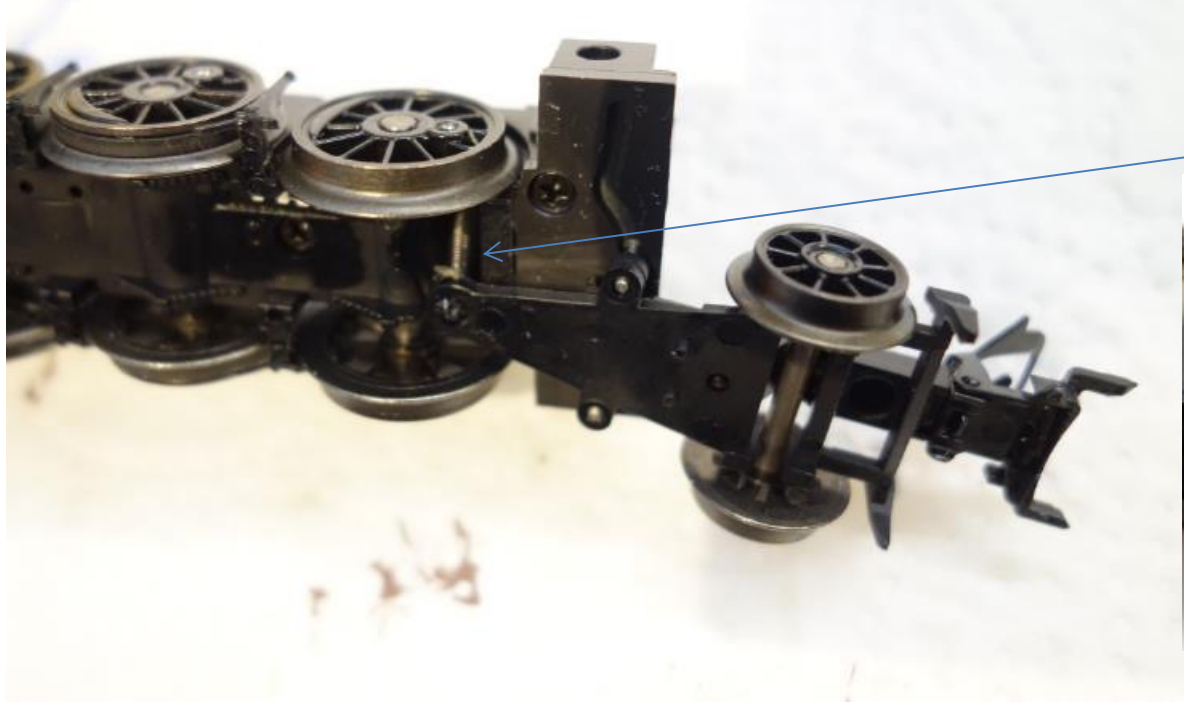


Eine Schraube hält beide Gestängeträger.

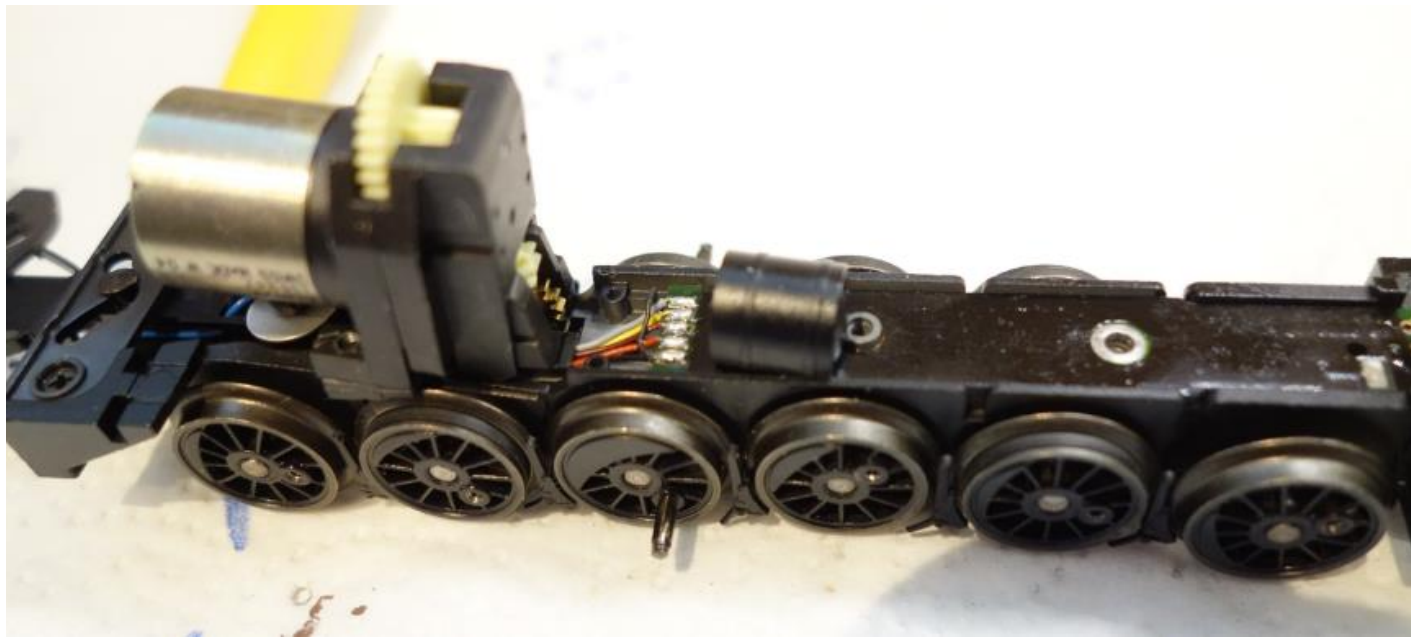
Die Zylinder sind nur lose eingehängt.



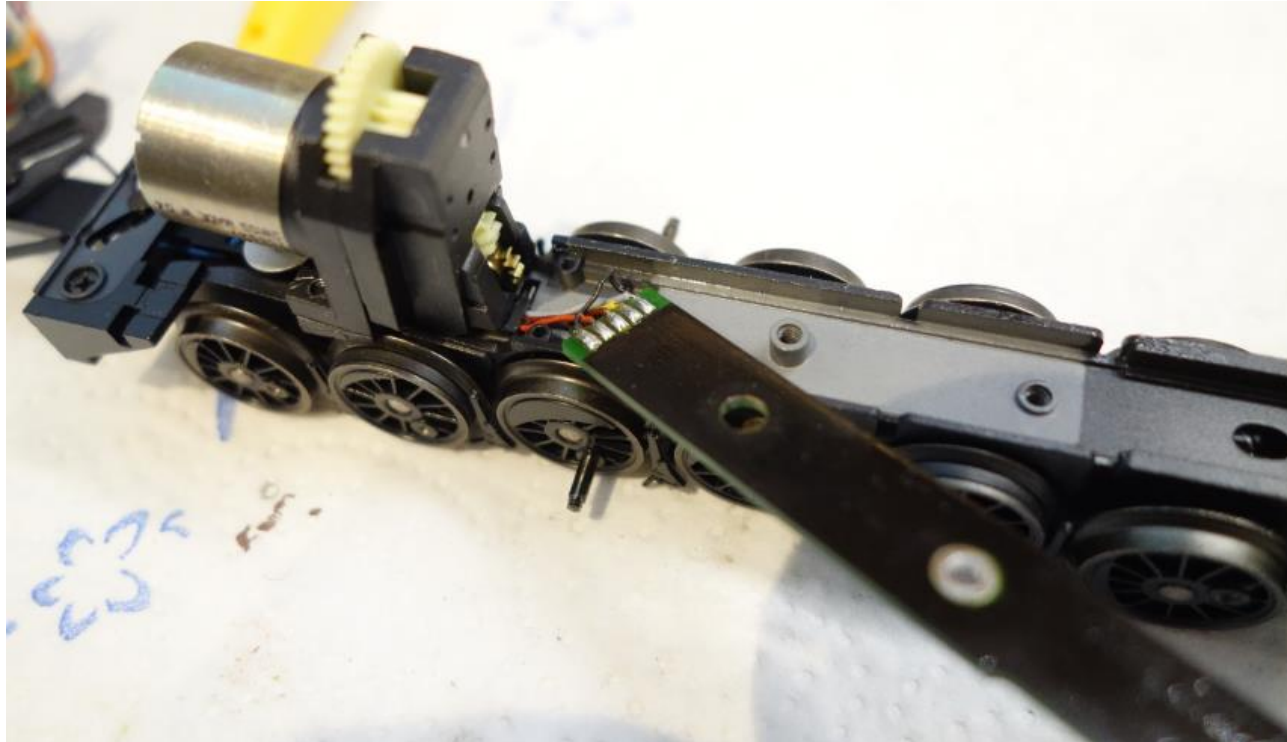
Kuppelstangen mit den beweglich
angenieteten Endstücken und den
Schrauben ordentlich zur Seite
legen.



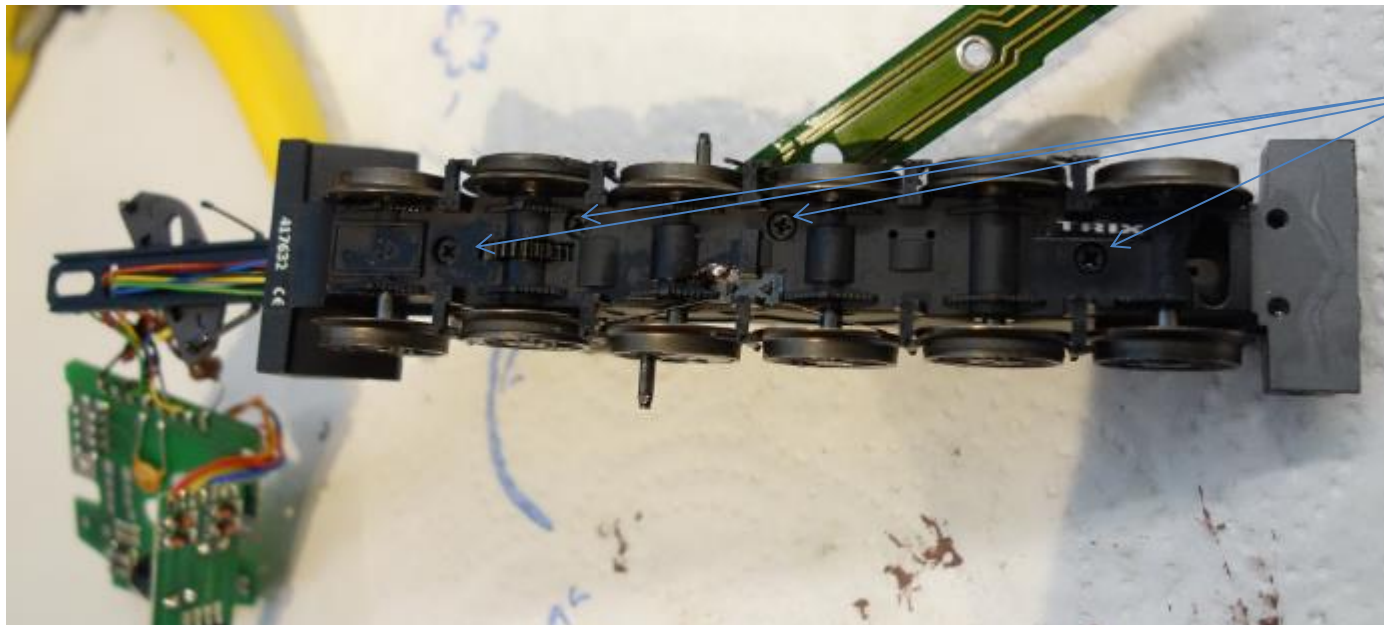
Hier nochmal die Feder des
Vorläufers – und von der Oberseite



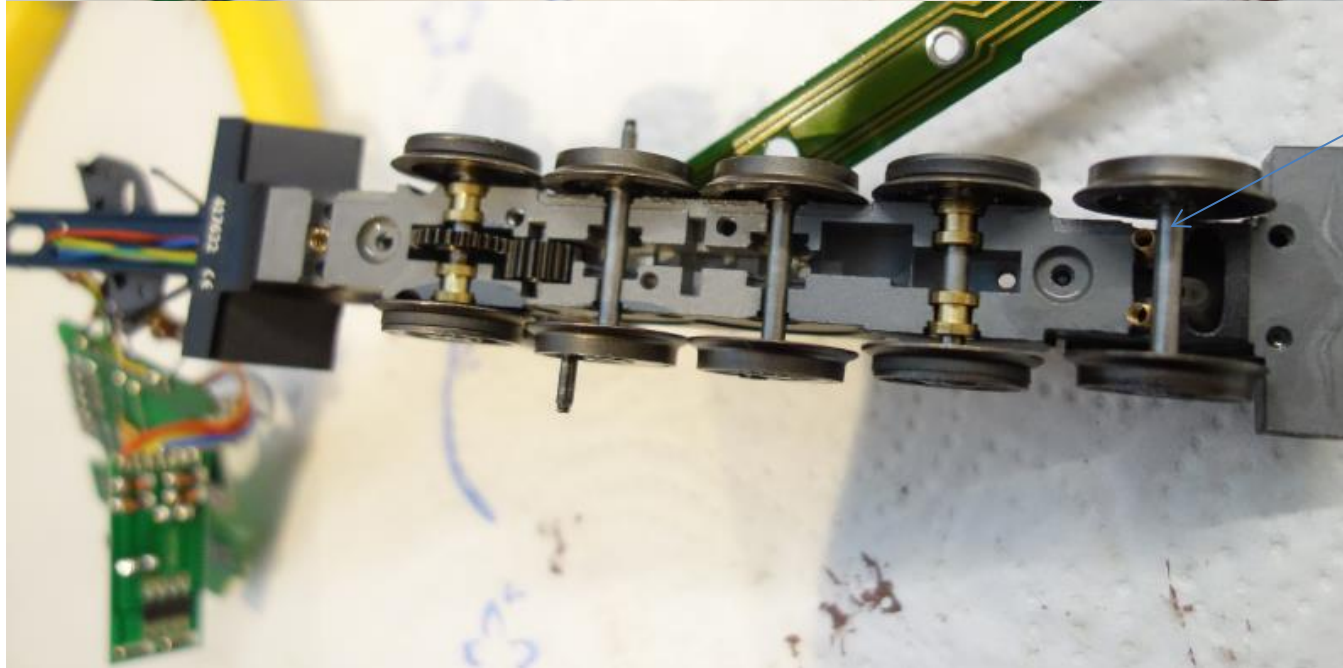
Druckkesselimitation
abziehen von den
Platinenkontakten.



Die Lokplatine ist frei.

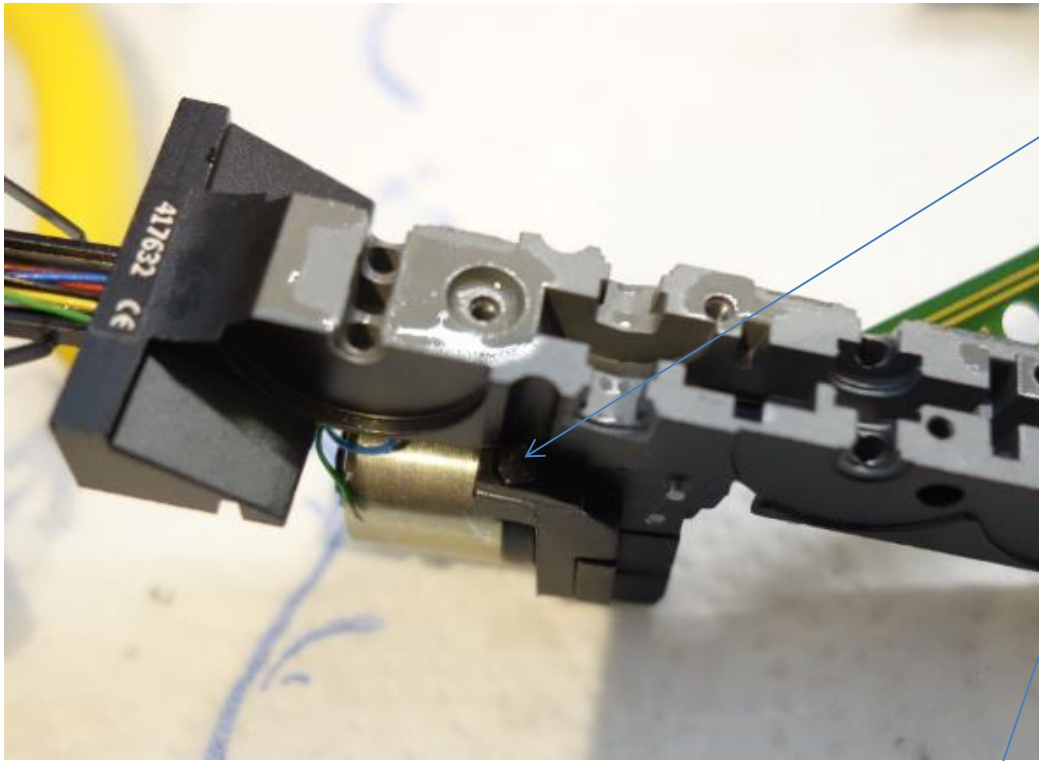


Schrauben der Bodenplatte lösen



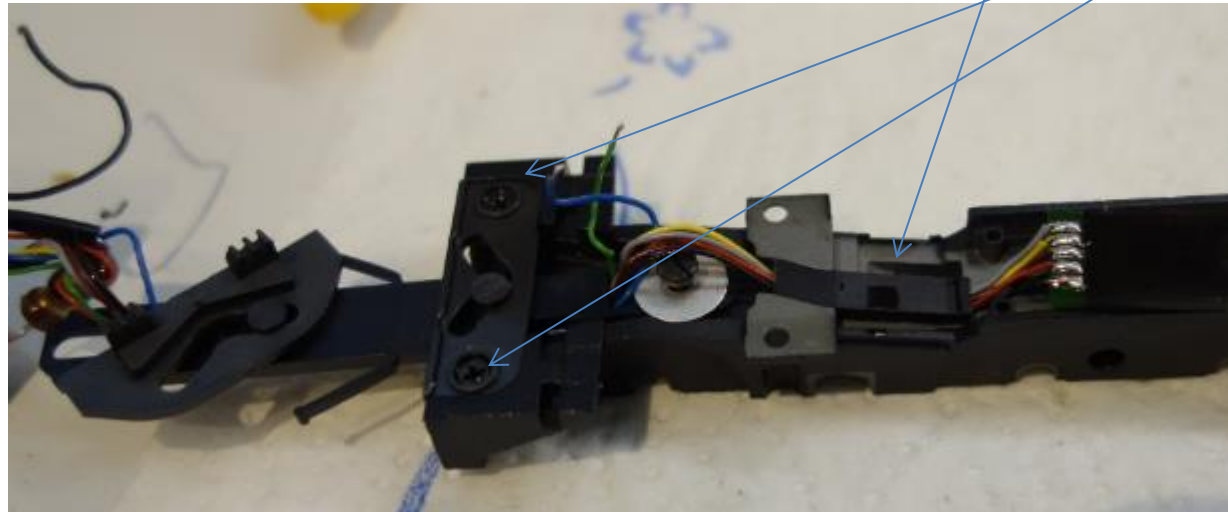
Vorsicht -> Unter den Achsen sitzen drei verschiedene Sorten von Federn



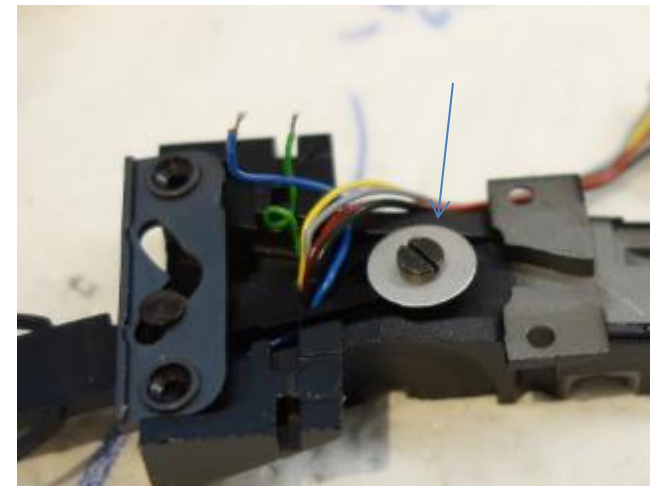


Nun erst kann man den Motor/Getriebeblock lösen.

Die Abdeckung der Kabelführung ist gesteckt



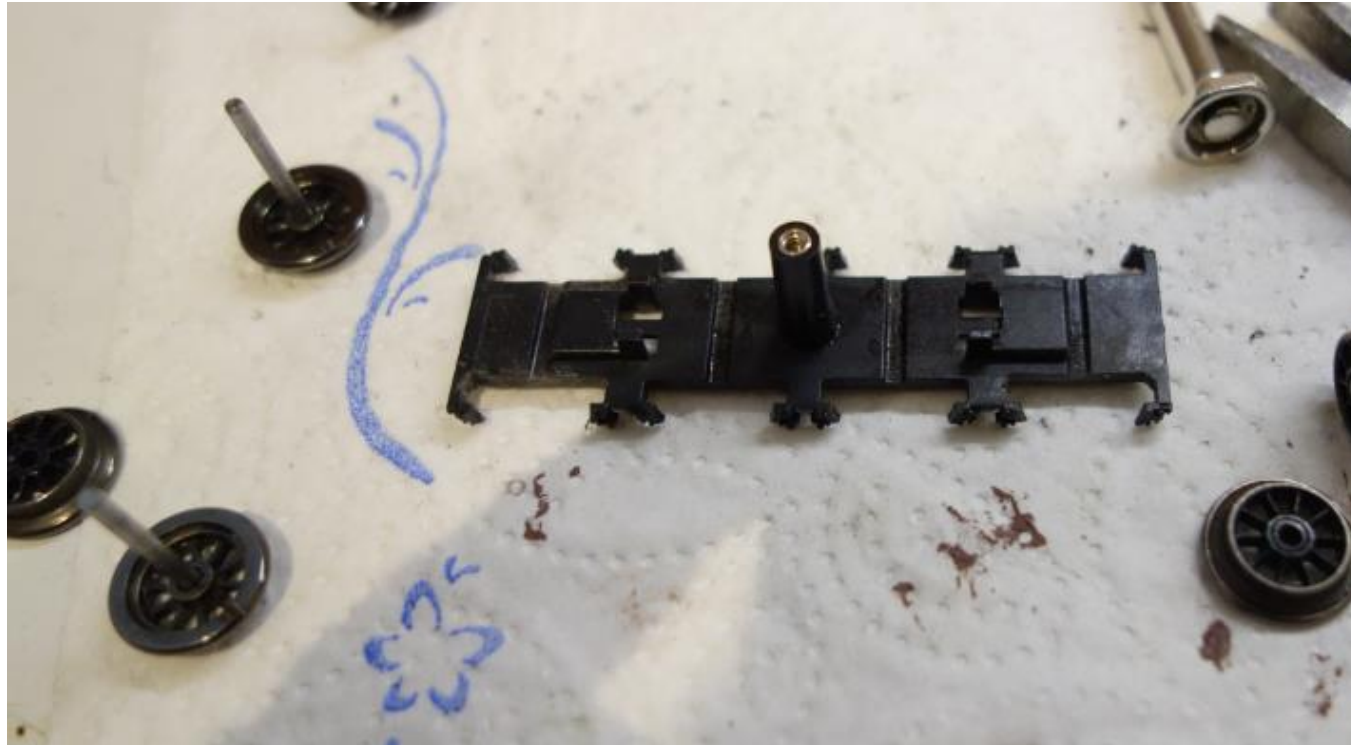
Zwei Schrauben halten die Kupplungskulisse, eine Schraube mit Scheibe hält die Kupplung



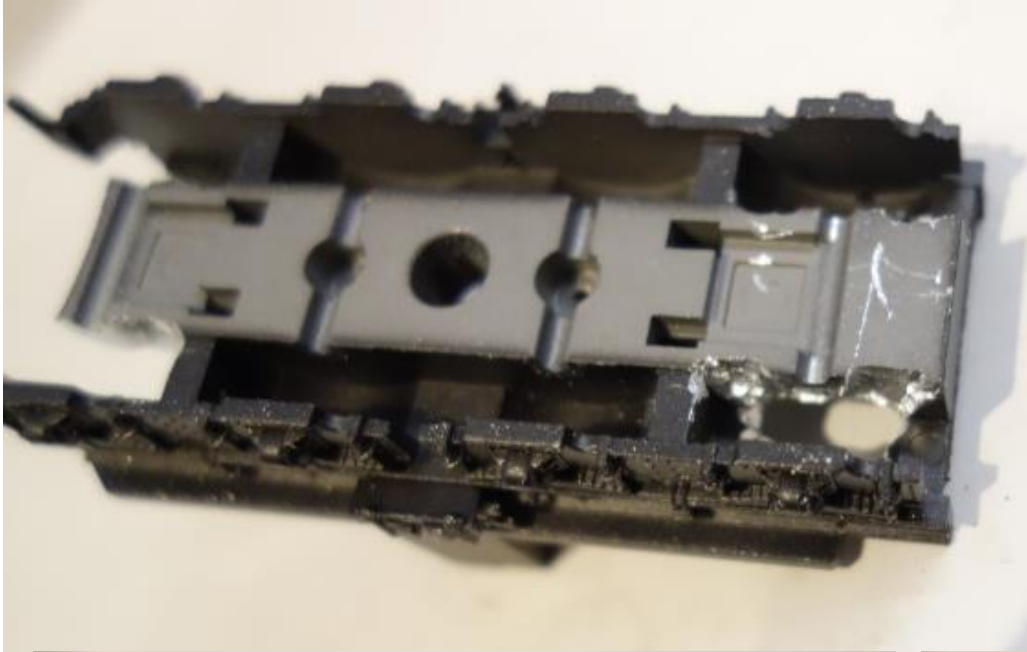


Die Räder der Führungsachsen bekommen nur „Unterlegscheiben“. Für eine Spurkranzerhöhung ist kein Platz.

Sowohl am Rahmen, wie an der Bodenplatte muß gefräst werden.

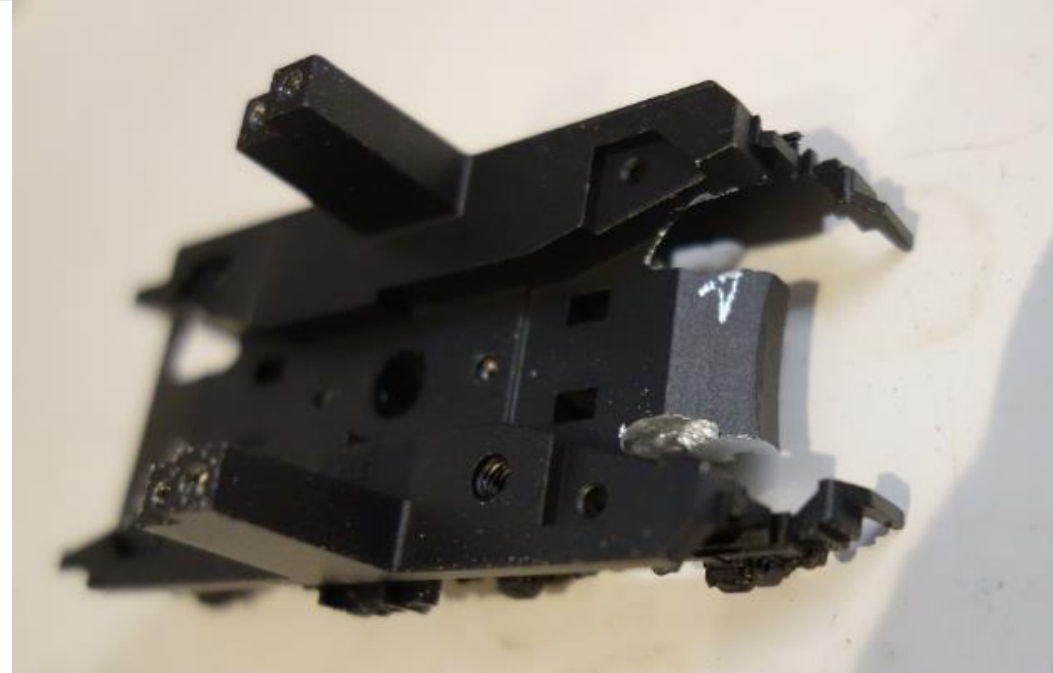
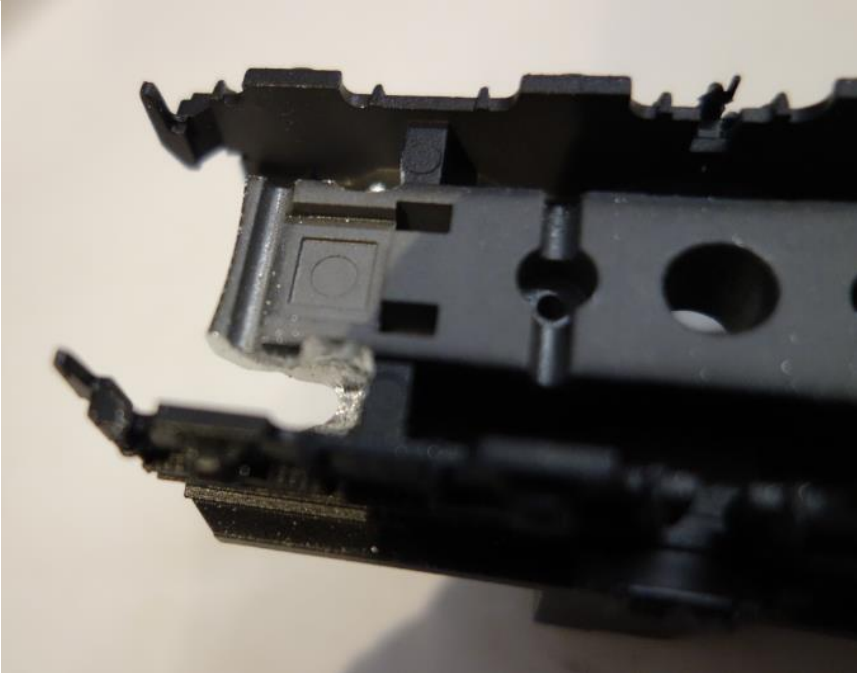


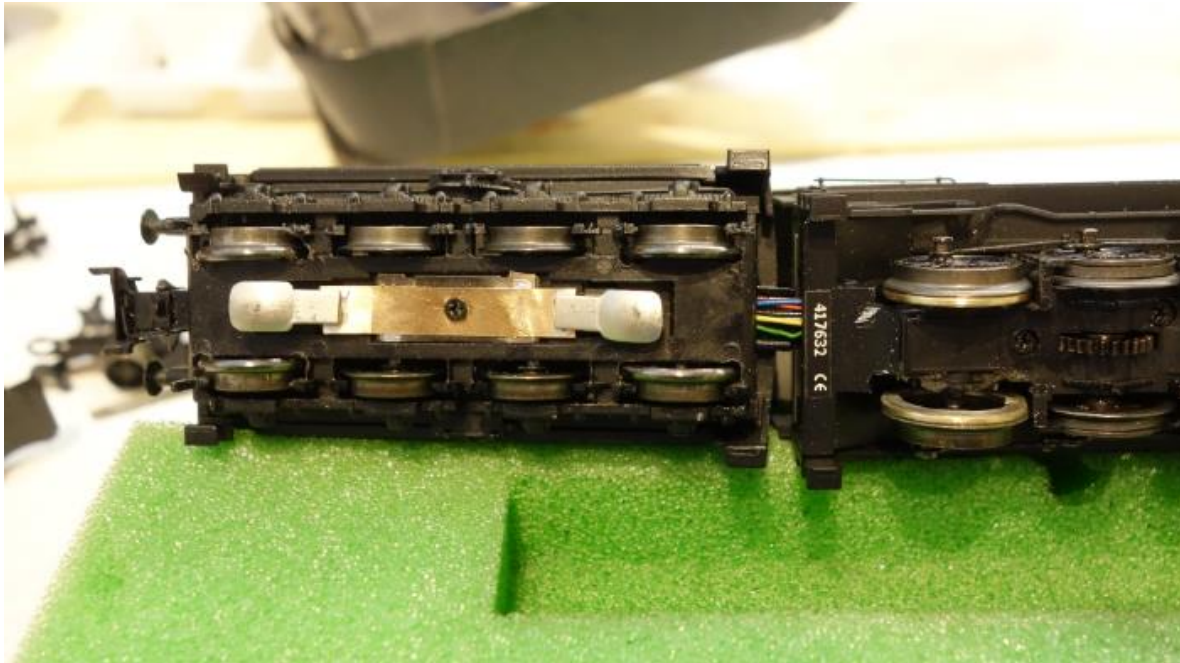
Beim Tender bekommen die Führungsachsen ganz normale Ringe.



Beim Tenderblock ist der Platz zum fräsen sehr eng, weil die Achsblenden fest angegossen sind

Beim Vorläufer ist keine Bearbeitung nötig. Der Platz reicht für die Spurkranzringe





Für die Mittelschleifer werden die vorhandenen Radschleiferhalterungen verwendet
Unbedingt darauf achten, daß die Schwingenträger sauber in der Nut hinter dem Auftritt liegen. Die Schwinge muß sich in dem Schlitz im Umlauf liegen. Das übersieht man leicht und Lok läuft dann leicht unrund.

